



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 22.12.2003  
COM(2003) 595 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ  
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ  
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**Ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της  
αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο  
εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ))**

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

|        |                                                                                                                        |    |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.     | Εισαγωγή.....                                                                                                          | 5  |
| 2.     | Το άνοιγμα της αγοράς των θαλάσσιων ενδομεταφορών .....                                                                | 6  |
| 2.1.   | Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών .....                                                              | 6  |
| 2.2.   | Ποιοι έχουν δικαίωμα ελεύθερης παροχής υπηρεσιών .....                                                                 | 6  |
| 2.2.1. | Η έννοια του πλοιοκτήτη της Κοινότητας .....                                                                           | 6  |
| 2.2.2. | Οι προϋποθέσεις για νηολόγηση σε κράτος μέλος και πρόσβαση στις εθνικές ενδομεταφορές .....                            | 7  |
| 2.3.   | Το άνοιγμα της αγοράς στα πλοία για τα οποία δεν ισχύει ο κανονισμός.....                                              | 8  |
| 3.     | Το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 .....                                                            | 8  |
| 3.1.   | Σκάφη αναψυχής.....                                                                                                    | 9  |
| 3.2.   | Κρουαζιερόπλοια .....                                                                                                  | 9  |
| 3.3.   | Θαλάσσιες υπηρεσίες σε σχέση με λιμενικές υπηρεσίες.....                                                               | 9  |
| 3.4.   | Υπηρεσίες τροφοδότησης (feeder).....                                                                                   | 10 |
| 4.     | Κανόνες επάνδρωσης .....                                                                                               | 11 |
| 4.1.   | Το περιεχόμενο των κανόνων επάνδρωσης που μπορεί να επιβάλει το κράτος υποδοχής .....                                  | 12 |
| 4.2.   | Διαδοχικές ενδομεταφορές .....                                                                                         | 13 |
| 4.3.   | Αναθεώρηση των κανόνων επάνδρωσης .....                                                                                | 13 |
| 5.     | Δημόσια υπηρεσία.....                                                                                                  | 14 |
| 5.1.   | Γεωγραφικό πεδίο των συνδέσεων στις οποίες εφαρμόζονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας .....                   | 14 |
| 5.2.   | Νησιωτικές γραμμές ενδομεταφοράς στις οποίες είναι δυνατόν να επιβληθούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.....   | 14 |
| 5.3.   | Υποχρεώσεις οι οποίες είναι δυνατόν να επιβληθούν .....                                                                | 15 |
| 5.3.1. | Η διάκριση μεταξύ των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.....         | 15 |
| 5.3.2. | Αρχή της αποφυγής των διακρίσεων .....                                                                                 | 16 |
| 5.4.   | Διαδικασία επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας .....                                                               | 17 |
| 5.5.   | Πρόσβαση στην αγορά και ανταγωνισμός στις γραμμές στις οποίες εφαρμόζονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας..... | 18 |
| 5.5.1. | Αποκλειστικότητα.....                                                                                                  | 19 |
| 5.5.2. | Διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας .....                                                                | 19 |

|        |                                                                                                                     |    |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 5.5.3. | Ομαδοποίηση γραμμών.....                                                                                            | 20 |
| 5.6.   | Η περίπτωση των «μικρών νησιών» .....                                                                               | 20 |
| 5.7.   | Δημόσιες επιδοτήσεις χορηγούμενες ως αντιστάθμισμα για την εκτέλεση<br>υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ..... | 21 |
| 6.     | Μέτρα διασφάλισης .....                                                                                             | 21 |

## **Περίληψη**

Δέκα χρόνια μετά την έναρξη εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 5577/92 και βασιζόμενη στην πείρα που αποκόμισε από την εφαρμογή του η Επιτροπή αποφάσισε να δημοσιεύσει, για λόγους διαφάνειας, την ερμηνεία των διατάξεων του κανονισμού.

Η παρούσα ανακοίνωση έχει καθαρά ενημερωτικό χαρακτήρα, με σκοπό τη διευκόλυνση εξήγησης του κανονισμού σε κάθε ενδιαφερόμενο. Διευκρινίζει τον τρόπο με τον οποίο η Επιτροπή πρόκειται να εφαρμόζει τον κανονισμό. Δεν επιδιώκει ούτε να αναθεωρήσει τον κανονισμό ούτε να σφετεριστεί τις αρμοδιότητες του Δικαστηρίου σε θέματα ερμηνείας.

Η διάρθρωση της ανακοίνωσης ακολουθεί αυτήν του κανονισμού.

Η ανακοίνωση διευκρινίζει κατ' αρχάς ποιο είναι το πεδίο εφαρμογής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον κλάδο των θαλάσσιων ενδομεταφορών. Καταδεικνύει ποιοι δικαιούνται να παρέχουν ελεύθερα υπηρεσία και θυμίζει ποιες είναι οι υπηρεσίες που καλύπτονται από τον κανονισμό.

Η ανακοίνωση ακολούθως διευκρινίζει τις παρεκκλίσεις από την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών που προβλέπονται στον κανονισμό, οι οποίες ανέρχονται σε τρεις. Πρώτον, τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να καθορίσουν τους κανόνες για την επάνδρωση των πλοίων που εκτελούν υπηρεσίες ενδομεταφοράς μεταξύ νησιών της επικράτειάς τους. Δεύτερον, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στους πλοιοκτήτες προκειμένου να εξασφαλίσουν επαρκή τακτική επικοινωνία προς και από νησιά και μεταξύ νησιών. Τέλος, τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν από την Επιτροπή να θεσπίσει μέτρα διασφάλισης προκειμένου να αντιμετωπιστεί ενδεχόμενη σοβαρή διαταραχή της εσωτερικής αγοράς.

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)<sup>1</sup>, ο οποίος θεσπίστηκε όταν δημιουργήθηκε η εσωτερική αγορά, μόλις συμπλήρωσε μια δεκαετία ύπαρξης. Από την 1η Ιανουαρίου 1993, ημερομηνία έναρξης ισχύος του, η ελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών προχώρησε σταδιακά. Ορισμένες υπηρεσίες εξαιρέθηκαν από την εφαρμογή του κανονισμού για μερικά χρόνια, όμως από την 1η Ιανουαρίου 1999, έχει ελευθερωθεί σχεδόν το σύνολο των υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς. Οι μόνες παρεκκλίσεις που επιτρέπονται ακόμη αφορούν δύο τύπους υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς μεταξύ νησιών στην Ελλάδα: τις τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων καθώς και τις γραμμές που εξυπηρετούνται από πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 650 τόνων μικτού φορτίου.

Από το 1993, η Επιτροπή έχει καταρτίσει πολλούς οικονομικούς και νομικούς απολογισμούς της ελευθέρωσης<sup>2</sup> χωρίς να ασχοληθεί με τα προβλήματα ερμηνείας που θέτει ο κανονισμός. Αυτά όμως είναι πολυάριθμα, με απόδειξη το μεγάλο αριθμό αιτήσεων διευκρίνισης που έχουν υποβληθεί στην Επιτροπή από τα κράτη μέλη και από φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Το ίδιο αποδεικνύουν και οι διαδικασίες παράβασης που έχει κινήσει η Επιτροπή κατά των κρατών μελών επειδή έκρινε ότι η νομοθεσία τους αντιβαίνει στον κανονισμό. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ασχολήθηκε με πολλά από αυτά τα ζητήματα.

Με την εμπειρία που αποκτήθηκε μετά από πολλά χρόνια εφαρμογής του κανονισμού, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να γνωστοποιήσει τη δική της ερμηνεία των διατάξεων του κανονισμού.

Πρώτο μέλημα της Επιτροπής είναι η διαφάνεια. Η Επιτροπή έχει λάβει πολλές φορές θέση σε θέματα που αφορούν την εφαρμογή του κανονισμού, αλλά πάντοτε σε διμερή βάση. Όμως τα ζητήματα που θέτουν ορισμένοι ενδιαφερόμενοι συχνά ενδιαφέρουν άμεσα και άλλους.

Δεύτερο μέλημα της Επιτροπής είναι η σαφήνεια. Ορισμένες διατάξεις του κανονισμού δεν είναι σαφείς για όσους δεν τις εφαρμόζουν καθημερινά. Η παρούσα ανακοίνωση έχει ως αντικείμενο τη διευκόλυνση της κατανόησης του κανονισμού από τα άτομα που θα τον εφαρμόσουν ή επιθυμούν να τον επικαλεστούν.

Με την παρούσα ανακοίνωση η Επιτροπή προχωρεί σε ερμηνεία του κανονισμού για ενημερωτικό μόνο σκοπό. Δεν επιδιώκει ούτε να αναθεωρήσει τον κανονισμό ούτε να σφετεριστεί τις αρμοδιότητες του Δικαστηρίου σε θέματα ερμηνείας. Εάν κάποια μελλοντική απόφαση του Δικαστηρίου αντιβαίνει στην ανάλυση της Επιτροπής, αυτή βεβαίως θα συμμορφωθεί αμελλητί.

---

<sup>1</sup> EE L 364, 12.12.1992, σ. 7.

<sup>2</sup> COM(95) 383, COM(97) 296, COM(2000) 99, COM(2002) 203.

Για μεγαλύτερη ευκολία, η παρούσα ανακοίνωση ακολουθεί τη σειρά των διατάξεων του κανονισμού. Αναφορά των άρθρων του κανονισμού γίνεται σε λίγες μόνο περιπτώσεις, και συνιστάται να ανατρέχει κανείς σε αυτά.

## **2. ΤΟ ΑΝΟΙΓΜΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

### **2.1. Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών**

Το πρώτο άρθρο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ελευθερώνει τις θαλάσσιες ενδομεταφορές στις χώρες όπου αυτός ο τομέας της οικονομίας αποτελούσε αποκλειστικότητα των υπηκόων των κρατών μελών. Η ελευθερία εκτέλεσης δρομολογίων μεταξύ δύο λιμένων ενός ίδιου κράτους μέλους προσφέρεται σε όλους τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας<sup>3</sup>.

Η Επιτροπή εκτιμά ότι αυτή η ελευθερία δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να υποβάλλεται σε καθεστώς προηγούμενης έγκρισης<sup>4</sup>, ιδίως εάν αυτό περιλαμβάνει περιοριστικούς όρους. Τα κράτη μέλη μπορούν το πολύ να ζητήσουν από τους πλοιοκτήτες να τους κοινοποιήσουν προηγουμένως πληροφορίες για τις υπηρεσίες που σκοπεύουν να προσφέρουν. Ομοίως, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να απαιτήσουν από τις εταιρείες να διαθέτουν εκπρόσωπο στην επικράτειά τους.

Η ρήτρα αναστολής της εφαρμογής που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού, η οποία παραμένει σε ισχύ παρά την κατάργηση του άρθρου της Συνθήκης στο οποίο αναφέρεται, απαγορεύει κατ' αρχήν στα κράτη μέλη να εισαγάγουν περιορισμούς στην ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών οι οποίοι δεν υπήρχαν πριν την έναρξη ισχύος του κανονισμού.

### **2.2. Ποιοι έχουν δικαίωμα ελεύθερης παροχής υπηρεσιών**

Το πρώτο άρθρο του κανονισμού διευκρινίζει για ποιους ισχύει η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς. Πρόκειται για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας (1), των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος (2), και φέρουν τη σημαία του (3), υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος (4).

Οι προϋποθέσεις (1), (2) και (4) που θέτει ο κανονισμός χρήζουν διευκρίνισης. Τίθεται επιπλέον το ερώτημα του ανοίγματος της αγοράς σε πλοία που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις που προαναφέρονται.

#### **2.2.1. Η έννοια του πλοιοκτήτη της Κοινότητας**

Το άρθρο 2, σημείο 2 του κανονισμού διακρίνει τους «πλοιοκτήτες της Κοινότητας» σε τρεις τύπους:

*«α) οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες»*

<sup>3</sup> Για τους δικαιούχους ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, βλέπε το σημείο 2.2.

<sup>4</sup> Βλέπε ωστόσο τους κανόνες που παρουσιάζονται στα κεφάλαια 4 και 5.

- β) *οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος*
- γ) *οι υπήκοοι κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του».*

Το ζήτημα που δημιουργήσε τα περισσότερα ερωτηματικά είναι ο ορισμός της έννοιας του «ελέγχου» που προβλέπει ο κανονισμός για τις δύο από τις τρεις κατηγορίες πλοιοκτητών της Κοινότητας.

Ο κανονισμός συγκαταλέγει στους «πλοιοκτήτες της Κοινότητας», «*τις ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος*» (άρθρο 2, σημείο 2, στοιχείο β)). Η Επιτροπή εκτιμά ότι η έννοια «*πραγματικός έλεγχος σε κράτος μέλος*» σημαίνει, σε αυτό το πλαίσιο, ότι οι καθοριστικές αποφάσεις λαμβάνονται και η καθημερινή διαχείριση εκτελείται εντός της επικράτειας της Κοινότητας και ότι οι συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου διενεργούνται επίσης εντός της επικράτειας της Κοινότητας.

Στους πλοιοκτήτες της Κοινότητας συγκαταλέγονται επίσης, «*οι υπήκοοι κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του*» (άρθρο 2, σημείο 2, στοιχείο γ)). Η Επιτροπή θεωρεί ότι η έννοια του «ελέγχου από τους υπηκόους ενός κράτους μέλους» που προβλέπεται σε αυτό το άρθρο σημαίνει ότι την πλειοψηφία του κεφαλαίου της εταιρείας κατέχουν υπήκοοι της Κοινότητας.

Η προϋπόθεση νηολόγησης του πλοίου σε κράτος μέλος πρέπει επίσης να διευκρινιστεί.

#### *2.2.2. Οι προϋποθέσεις για νηολόγηση σε κράτος μέλος και πρόσβαση στις εθνικές ενδομεταφορές*

Ο κανονισμός δεν περιλαμβάνει κατάλογο με τα νηολόγια των κρατών μελών για τα οποία πληρούνται οι προϋποθέσεις νηολόγησης και πρόσβασης στις εθνικές ενδομεταφορές. Ένας τέτοιος κατάλογος εξάλλου θα μεταβαλλόταν με το πέρασμα του χρόνου.

Η προϋπόθεση της νηολόγησης σε ένα κράτος μέλος προϋποθέτει ότι το σχετικό νηολόγιο βρίσκεται σε έδαφος όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη και οι κανόνες του παράγωγου δικαίου. Έτσι, για τα πλοία που είναι νηολογημένα στα νηολόγια των νήσων Κέργκουλεν (τμήμα των γαλλικών νότιων και ανταρκτικών εδαφών), των

ολλανδικών Αντιλλών, της νήσου του Μαν, των Βερμούδων και των νήσων Κάουμαν δεν ισχύει ο κανονισμός<sup>5</sup>.

Αντιθέτως, ο κανονισμός ισχύει για τα πλοία που είναι νηολογημένα στο Γιβραλτάρ αφού η Συνθήκη εφαρμόζεται σε αυτά τα εδάφη<sup>6</sup>. Είναι όμως δυνατόν να απαγορευθεί η πρόσβαση στις κοινοτικές ενδομεταφορές στα πλοία αυτά εάν αποδειχθεί ότι δεν υπόκεινται στη Συνθήκη και στο παράγωγο κοινοτικό δίκαιο.

Επιπλέον, ο κανονισμός προβλέπει ότι για να δικαιούται ένα πλοίο κράτους μέλους να εκτελεί ενδομεταφορές σε άλλο κράτος μέλος, πρέπει πρώτα να πληροί όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να του επιτραπεί η εκτέλεση ενδομεταφορών στο κράτος μέλος στο οποίο είναι νηολογημένο.

Έτσι τα πλοία τα οποία δεν έχουν πρόσβαση στις εθνικές ενδομεταφορές δεν έχουν πρόσβαση ούτε στις αγορές των άλλων κρατών μελών. Ομοίως, τα πλοία που έχουν πρόσβαση υπό όρους στις εθνικές αγορές μπορούν να υποβληθούν σε παρόμοιους όρους όταν θελήσουν να εκτελέσουν δρομολόγια σε ένα άλλο κράτος μέλος. Παραδείγματος χάριν όταν η νηολόγηση στο δεύτερο νηολόγιο X ενός κράτους μέλους υπόκειται στον όρο να εκτελεί το πλοίο δρομολόγια τουλάχιστον για ένα εξάμηνο σε διεθνείς γραμμές, ένα πλοίο νηολογημένο σε αυτό το νηολόγιο X δεν θα μπορεί να απαιτήσει μεγαλύτερη πρόσβαση στις ενδομεταφορές των άλλων κρατών μελών (δεν θα έχει επομένως το δικαίωμα να προσφέρει τακτικά δρομολόγια καθόλο το έτος)<sup>7</sup>.

### **2.3. Το άνοιγμα της αγοράς στα πλοία για τα οποία δεν ισχύει ο κανονισμός**

Πολλά κράτη μέλη έχουν ανοίξει την αγορά τους περισσότερο από όσο απαιτεί ο κανονισμός είτε έναντι όλων, είτε με διμερείς συμφωνίες είτε με εγκρίσεις σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Αυτές οι πρακτικές δεν αντιβαίνουν στην κοινοτική νομοθεσία.

## **3. ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 3577/92**

Στην πρώτη παράγραφο του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 αναφέρεται ότι αυτός ισχύει για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών (θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων) εντός κράτους μέλους. Συνεχίζει παρέχοντας τον ενδεικτικό κατάλογο των λοιπών υπηρεσιών ενδομεταφορών που καλύπτονται από τον κανονισμό.

Από την έναρξη ισχύος του κανονισμού, έχουν τεθεί τα ακόλουθα τέσσερα κύρια ζητήματα όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του. Τα σκάφη αναψυχής εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού; Το σκέλος θαλάσσιας ενδομεταφοράς μιας

---

<sup>5</sup> Αυτά τα εδάφη, στην πλειοψηφία τους, αποτελούν τμήμα των υπερπόντιων χωρών και εδαφών που υπόκεινται, σύμφωνα με το άρθρο 299, παράγραφος 3 της Συνθήκης, σε ειδικό καθεστώς σύνδεσης με τα κράτη μέλη.

<sup>6</sup> Το άρθρο 299, παράγραφος 4 της Συνθήκης προβλέπει ότι «οι διατάξεις της παρούσας συνθήκης εφαρμόζονται στα ευρωπαϊκά εδάφη, για τις εξωτερικές σχέσεις των οποίων υπεύθυνο είναι ένα κράτος μέλος».

<sup>7</sup> Βλέπε επ'αυτού την τέταρτη έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (ακτοπλοΐα) (1999-2000) COM(2002) 203, σ. 5 και 6.

υπηρεσίας διεθνούς κρουαζιέρας εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού; Οι υπηρεσίες που παρέχονται με σκάφη όπως τα ρυμουλκά εμπίπτουν στο πεδίο του κανονισμού; Οι υπηρεσίες τροφοδότησης (feeder) πρέπει να θεωρούνται υπηρεσίες θαλάσσιας ενδομεταφοράς ή διεθνείς υπηρεσίες; Αυτά τα ζητήματα εξετάζονται χωριστά στη συνέχεια.

### **3.1. Σκάφη αναψυχής**

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 καλύπτει μόνο τις θαλάσσιες υπηρεσίες «που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής». Συνεπώς, οι περισσότερες δραστηριότητες που αφορούν τα σκάφη αναψυχής δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του.

### **3.2. Κρουαζιερόπλοια**

Οι κρουαζιέρες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 όταν παρέχονται στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους (βλέπε άρθρο 3, παράγραφος 1 και άρθρο 6, παράγραφος 1 του κανονισμού). Το ζήτημα είναι εάν το σκέλος θαλάσσιας ενδομεταφοράς μιας υπηρεσίας διεθνούς κρουαζιέρας εμπίπτει επίσης στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι ο κανονισμός ισχύει μόνο όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται στο κράτος μέλος όπου λαμβάνει χώρα το σκέλος της ενδομεταφοράς.

Μια κρουαζιέρα που ξεκινά σε ένα κράτος μέλος X ή σε μια τρίτη χώρα και καταλήγει σε μια τρίτη χώρα ή στο κράτος μέλος X και καταπλέει σε λιμένες ενός κράτους μέλους Y δεν εμπίπτει στο πεδίο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 για τις ενδομεταφορές εάν δεν επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες στην κρουαζιέρα στο κράτος μέλος Y. Σε αυτή την περίπτωση, εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών<sup>8</sup>.

### **3.3. Θαλάσσιες υπηρεσίες σε σχέση με λιμενικές υπηρεσίες**

Οι υπηρεσίες που παρέχονται από σκάφη όπως τα ρυμουλκά πλοία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού; Ο ίδιος ο κανονισμός δεν δίνει απάντηση σε αυτό το ερώτημα. Για να διευκρινιστεί η κατάσταση για μια σειρά υπηρεσιών που κανονικά παρέχονται κοντά στην ακτή (π.χ. ρυμούλκηση, πλοήγηση, βυθοκόρηση), η Επιτροπή θεωρεί χρήσιμο να υπενθυμίσει το γενικό νομικό πλαίσιο που ισχύει για την παροχή υπηρεσιών.

Στο κεφάλαιο της Συνθήκης που αφορά τις υπηρεσίες, στο άρθρο 49, προβλέπεται ότι «οι περιορισμοί της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο εσωτερικό της Κοινότητας απαγορεύονται όσον αφορά τους υπηκόους των κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος της Κοινότητας άλλο από εκείνο του αποδέκτου της παροχής». Όμως, το άρθρο αυτό δεν ισχύει στην «παροχή υπηρεσιών στο πεδίο των μεταφορών». Το άρθρο 51, παράγραφος 1 της Συνθήκης προβλέπει ότι «η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του

<sup>8</sup>

EE L 378, 31.12.1986, σ. 1.

*τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές». Στο κεφάλαιο για τις μεταφορές της συνθήκης αναφέρεται ότι, όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, το Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει εάν θα είναι δυνατό να θεσπισθούν κατάλληλες διατάξεις (βλέπε άρθρο 80, παράγραφος 2 της Συνθήκης).*

Έως τώρα, το Συμβούλιο έχει εγκρίνει δύο κανονισμούς για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών: τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 ο οποίος αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών και τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ο οποίος αφορά τις συναλλαγές εντός των κρατών μελών. Και οι δύο κανονισμοί ισχύουν για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.

Μια πρόταση οδηγίας για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών βρίσκεται υπό συζήτηση στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο<sup>9</sup>. Εφαρμόζεται στις τεχνικές ναυτικές υπηρεσίες πλοήγησης, ρυμούλκησης και ελλιμενισμού που παρέχονται στους χρήστες των λιμένων, είτε εντός της περιοχής του λιμένα είτε στο υδατόρρευμα πρόσβασης προς και από το λιμένα ή το σύστημα λιμένων<sup>10</sup>.

Συνεπώς, από τις διάφορες υπηρεσίες που παρέχονται πλησίον των ακτών, υπηρεσίες όπως η εκχωμάτωση οι οποίες δεν αποτελούν υπηρεσίες «στο πεδίο των μεταφορών» διέπονται από το άρθρο 49 της Συνθήκης, ενώ οι υπηρεσίες οι οποίες εμπίπτουν «στο πεδίο των μεταφορών», όπως η ρυμούλκηση, διέπονται από την ως άνω νομοθεσία η οποία βασίζεται στο άρθρο 80, παράγραφος 2 της Συνθήκης.

Συνοπτικά, όσον αφορά τις «υπηρεσίες στο πεδίο των μεταφορών», οι τεχνικού χαρακτήρα ναυτικές υπηρεσίες που παρέχονται εντός της περιοχής του λιμένα όπως ορίζεται από το σχέδιο οδηγίας θα διέπονται από τις διατάξεις αυτής της οδηγίας. Οι τεχνικές ναυτικές υπηρεσίες που περιλαμβάνουν μεταφορά προϊόντων ή επιβατών στην ανοιχτή θάλασσα, εκτός της περιοχής του λιμένα, υπόκεινται στους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 και (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92. Στην πράξη, αυτό κυρίως αφορά την ρυμούλκηση πλοίων μετά από βλάβη ή τη ρυμούλκηση εξεδρών στη θέση εγκατάστασής τους.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι η μεταφορά επιβατών με πλοία υπόκειται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, ακόμη και όταν η υπηρεσία λαμβάνει χώρα εντός ενός μόνο «συστήματος λιμένων» όπως αυτό ορίζεται στη νομοθεσία του σχετικού κράτους μέλους (π.χ. η διάσχιση μιας εκβολής ποταμού μέσω θάλασσας). Παρομοίως, η Επιτροπή θεωρεί ότι η μεταφορά επιβατών με πλοία, για τουριστικούς σκοπούς, η οποία ξεκινά και τελειώνει στον ίδιο λιμένα καλύπτεται από τον κανονισμό.

### **3.4. Υπηρεσίες τροφοδότησης (feeder)**

Ως υπηρεσίες τροφοδότησης θεωρούνται εκείνες κατά τις οποίες ένας μεταφορέας εκφορτώνει εμπορεύματα από πλοίο το οποίο έχει ξεκινήσει από ένα σημείο αναχώρησης για να τα μεταφέρει σε άλλο πλοίο το οποίο συνεχίζει το ταξίδι προς τον λιμένα προορισμού. Η υπηρεσία κανονικά εκτελείται με φορτωτική

<sup>9</sup>

COM(2002) 101 τελικό.

<sup>10</sup>

Το πεδίο του σχεδίου οδηγίας περιλαμβάνει επίσης τη διακίνηση φορτίων και τις επιβατικές υπηρεσίες.

μεταβίβασης. Έχει τεθεί το ερώτημα εάν αυτές οι υπηρεσίες πρέπει να θεωρούνται διεθνείς υπηρεσίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 (ο οποίος δεν επιβάλλει καμία απαίτηση όσον αφορά τη σημαία) ή ως υπηρεσίες ενδομεταφοράς που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 (ο οποίος προβλέπει απαίτηση όσον αφορά τη σημαία).

Τον Φεβρουάριο 1996, η Επιτροπή πραγματοποίησε διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη για το εν λόγω θέμα. Από τις διαβουλεύσεις προέκυψε ότι σε όλα τα κράτη μέλη όπου οι υπηρεσίες ενδομεταφοράς επιτρέπονται μόνο στα κράτη που φέρουν σημαία χώρας μέλους της Κοινότητας, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, οι υπηρεσίες τροφοδότησης θεωρούνται ως υπηρεσίες ενδομεταφοράς (με μόνη εξαίρεση την Πορτογαλία), ενώ στα υπόλοιπα κράτη μέλη η παροχή υπηρεσιών τροφοδότησης είναι ελεύθερη. Η Επιτροπή επομένως θεώρησε ότι τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να επιτρέπουν τις υπηρεσίες τροφοδότησης αποκλειστικά στα πλοία που φέρουν σημαία της Κοινότητας.

Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι, επιτρέποντας σε μια εταιρεία να παρέχει υπηρεσίες τροφοδότησης για τη μεταφορά διεθνών φορτίων πριν ή μετά την εκτέλεση ενός διεθνούς ταξιδιού με πλοία της δικής της εταιρείας ενδεχομένως να προκύπτουν σημαντικές οικονομίες στο μεταφορικό κόστος της.

Η Επιτροπή συνεπώς θεωρεί ότι το ζήτημα πρέπει να εξεταστεί περαιτέρω.

\*\*\*

Έχοντας διευκρινίσει το πεδίο της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς όπως προβλέπεται στον κανονισμό, η Επιτροπή θα εξετάσει στη συνέχεια τις παρεκκλίσεις σε αυτήν την ελευθερία οι οποίες προβλέπονται στον κανονισμό.

Ο κανονισμός προβλέπει τρεις τύπους παρέκκλισης. Η ελευθερία παροχής υπηρεσιών ενδομεταφοράς μεταξύ νησιών μπορεί να περιοριστεί με την επιβολή κανόνων σχετικά με την επάνδρωση των πλοίων (βλέπε κεφάλαιο 4 στη συνέχεια) και υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (βλέπε κεφάλαιο 5) από το οικείο κράτος μέλος. Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών μπορεί επίσης να ανασταλεί προσωρινά σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής της εσωτερικής αγοράς μεταφορών (βλέπε κεφάλαιο 6).

#### **4. ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΗΣ**

Τα θέματα επάνδρωσης εμπίπτουν παραδοσιακά στην αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας. Οι κανόνες είναι πολύ διαφορετικοί ανάλογα με τα νηολόγια. Έτσι, ορισμένα κράτη μέλη επιβάλλουν αυστηρούς όρους σε θέματα υπηκοότητας απαιτώντας τα μέλη του πληρώματος να είναι όλα υπήκοοι κράτους μέλους, ενώ άλλα περιορίζονται να απαιτούν την κοινοτική ιθαγένεια για τις θέσεις του καπετάνιου και του δεύτερου. Αυτές οι διαφορές απαιτήσεων σε θέματα υπηκοότητας μεταφράζονται σε σημαντικές διαφορές κόστους από το ένα νηολόγιο στο άλλο.

Προκειμένου να περιοριστεί ο ενδοκοινοτικός ανταγωνισμός στις πιο ευαίσθητες γραμμές, το άρθρο 3 του κανονισμού προβλέπει ότι τα κράτη μέλη «υποδοχής» μπορούν να επιβάλλουν τους δικούς τους κανόνες επάνδρωσης στα πλοία που

εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά. Τα κράτη μέλη υποδοχής μπορούν επίσης να αποφασίσουν για τους κανόνες επάνδρωσης των μικρών πλοίων (πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 650 τόνων μικτού φορτίου). Στην πράξη, πέντε κράτη μέλη επέλεξαν να χρησιμοποιούν αυτές τις διατάξεις του διαγωνισμού.

Ωστόσο, προκειμένου να μην καταστεί κενή περιεχομένου η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, ο κανονισμός προβλέπει ότι οι κανόνες του κράτους μέλους της σημαίας θα εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται στα πλοία μεταφοράς εμπορευμάτων χωρητικότητας μεγαλύτερης των 650 τόνων μικτού φορτίου που εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδιού προς ή από άλλο κράτος μέλος («διαδοχικές ενδομεταφορές»).

Αυτές οι διατάξεις θέτουν δύο ειδών ζητήματα όσον αφορά την έκταση των αρμοδιοτήτων του κράτους υποδοχής.

Αφενός προκύπτουν ζητήματα σχετικά με το περιεχόμενο των κανόνων επάνδρωσης που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής και αφετέρου ζητήματα σχετικά με το όριο μεταξύ των αρμοδιοτήτων του κράτους υποδοχής και εκείνων του κράτους της σημαίας σε περίπτωση διαδοχικών ενδομεταφορών

Έχει επίσης τεθεί το ερώτημα εάν ισχύουν οι κανόνες του κράτους της σημαίας ή οι κανόνες του κράτους υποδοχής στα κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν ενδομεταφορές μεταξύ νησιών. Η Επιτροπή εκτιμά ότι το κείμενο του κανονισμού είναι σαφέστατο σε αυτό το σημείο: για τα κρουαζιερόπλοια, οι κανόνες σε θέματα επάνδρωσης εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας (βλέπε άρθρο 3, παράγραφο 1 του κανονισμού). Το θέμα έχει παραπεμφθεί στο Δικαστήριο.

#### **4.1. Το περιεχόμενο των κανόνων επάνδρωσης που μπορεί να επιβάλει το κράτος υποδοχής**

Ο κανονισμός δεν διευκρινίζει ποια είναι τα «θέματα επάνδρωσης» που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής. Σύμφωνα με ορισμένους, η αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής είναι απεριόριστη (ο κανονισμός αφορά «όλους» τους κανόνες επάνδρωσης). Η Επιτροπή ακολουθεί μια πιο περιοριστική προσέγγιση. Εκτιμά ότι η αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής πρέπει να περιορίζεται προκειμένου να διαφυλαχθεί η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών από την οποία παρεκκλίνει αυτή η αρμοδιότητα.

Η Επιτροπή εκτιμά ότι τα κράτη υποδοχής είναι αρμόδια να καθορίσουν την απαιτούμενη αναλογία κοινοτικών υπηκόων στο πλήρωμα των πλοίων που εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά (και των πλοίων χωρητικότητας μικρότερης των 650 τόνων μικτού φορτίου). Ένα κράτος μέλος μπορεί επομένως να απαιτήσει να αποτελείται το πλήρωμα αυτών των πλοίων εξ ολοκλήρου από κοινοτικούς υπηκόους. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να απαιτήσουν να έχουν οι ναυτικοί στα πλοία κοινωνική ασφάλιση στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Όσο για τις συνθήκες εργασίας, μπορούν να επιβάλουν να τηρείται η ελάχιστη αμοιβή που ισχύει στη χώρα. Αντιθέτως, σε θέματα κανόνων ασφάλειας και εκπαίδευσης (στα οποία συμπεριλαμβάνονται οι ομιλούμενες στο πλοίο γλώσσες), η Επιτροπή εκτιμά ότι τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν μόνο να τηρούνται τα ισχύοντα κοινοτικά ή διεθνή πρότυπα (συμβάσεις STCW και SOLAS) χωρίς να περιορίζουν με δυσανάλογο τρόπο την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών.

#### 4.2. Διαδοχικές ενδομεταφορές

Το άρθρο 3, παράγραφος 3 του κανονισμού προβλέπει ότι «από την 1η Ιανουαρίου 1999, για εμπορικά σκάφη μεγαλύτερα των 650 GT τα οποία εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδιού προς ή από άλλο κράτος, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτος της σημαίας)».

Η Επιτροπή εκτιμά ότι οι κανόνες του κράτους της σημαίας πρέπει να εφαρμόζονται μόνο όταν πράγματι μεταφέρονται εμπορεύματα κατά το διεθνές τμήμα του ταξιδιού που προηγείται ή έπεται του εθνικού τμήματος του ταξιδιού.

Σε αντίθετη περίπτωση, οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να παρακάμπτουν τους κανόνες του κράτους υποδοχής προσθέτοντας ένα πλασματικό διεθνές ταξίδι στη διαδρομή νησιωτικής ενδομεταφοράς. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή δέχθηκε τα κράτη μέλη να μπορούν να εξακολουθήσουν να εφαρμόζουν τους κανόνες του κράτους υποδοχής όταν το διεθνές ταξίδι που προηγείται ή έπεται της νησιωτικής ενδομεταφοράς γίνεται χωρίς φορτίο. Η Επιτροπή εκτιμά ωστόσο ότι οι κανόνες του κράτους της σημαίας μπορούν να εφαρμοστούν στο κοινοτικό πλοίο που εκτελεί ταξίδι νησιωτικής ενδομεταφοράς αφού έχει πραγματοποιήσει ένα ταξίδι λειτουργικά και εμπορικά αυτόνομο από ή προς ένα άλλο κράτος και πραγματοποιεί, προκειμένου να φτάσει στο λιμένα φόρτωσης για το ταξίδι νησιωτικής ενδομεταφοράς, μια διαδρομή χωρίς φορτίο αρκετά σύντομη και δευτερεύουσα ώστε στην πράξη το ταξίδι νησιωτικής ενδομεταφοράς πράγματι να έπεται ή να προηγείται ενός διεθνούς ταξιδιού.

Οι κανόνες σχετικά με την επάνδρωση που ισχύουν όταν το σχετικό πλοίο εκπληρώνει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας διευκρινίζονται στο σημείο 5.3.2.2.

#### 4.3. Αναθεώρηση των κανόνων επάνδρωσης

Σύμφωνα με τον κανονισμό, το οριστικό καθεστώς επάνδρωσης πρέπει να εγκριθεί από το Συμβούλιο πριν την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1999 με βάση πρόταση της Επιτροπής μετά από ενδελεχή εξέταση των οικονομικών και κοινωνικών συνεπειών της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών μεταξύ λιμένων σε νησιά.

Η Επιτροπή υπέβαλε έκθεση στο Συμβούλιο για το ζήτημα στις 17 Ιουνίου 1997 και μια πρόταση κανονισμού στις 29 Απριλίου 1998<sup>11</sup>. Αυτή η πρόταση είχε ως σκοπό τη γενίκευση της αρμοδιότητας του κράτους της σημαίας σε θέματα επάνδρωσης. Η εναπομένουσα αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής αφορούσε τα πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 650 τόνων μικτού φορτίου και τον καθορισμό της απαιτούμενης αναλογίας κοινοτικών υπηκόων στον εξοπλισμό των πλοίων που εκτελούν τακτικές υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών και πορθμείων (συμπεριλαμβανόμενων των μικτών υπηρεσιών και των τακτικών υπηρεσιών κρουαζιέρας). Οι ναυτικοί τρίτων χωρών που υπηρετούν στα σχετικά πλοία πρέπει να απασχολούνται με τους ίδιους όρους με αυτούς που εφαρμόζονται στους κατοίκους των κρατών μελών.

---

<sup>11</sup> COM(1998) 251 τελικό.

Η πρόταση της Επιτροπής δεν έτυχε ευνοϊκής υποδοχής από τα κράτη μέλη. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή πρότεινε την απόσυρσή της στις 11 Δεκεμβρίου 2001. Η Επιτροπή δεν προτίθεται προς το παρόν να υποβάλει νέα πρόταση. Οι προβλεπόμενοι στο άρθρο 3 του κανονισμού κανόνες δεν πρόκειται επομένως να τροποποιηθούν βραχυπρόθεσμα.

## **5. ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ**

Οι θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων είναι ζωτικής σημασίας για τους κατοίκους των νησιών της Ευρώπης. Για το λόγο αυτό έχει προβλεφθεί μια ειδική δέσμη κανόνων για την προστασία ορισμένων από αυτές τις θαλάσσιες συνδέσεις οι οποίες δεν θα εξυπηρετούνταν επαρκώς εάν ίσχυαν μόνο οι νόμοι της αγοράς.

Ο κανονισμός προσφέρει στα κράτη μέλη ένα πλαίσιο για να οργανώσουν με συνέπεια την παρέμβαση στην αγορά επιβάλλοντας περιορισμούς στην πρόσβαση στην αγορά ή στη χρηματοδότηση τη σχετική με την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις ναυτιλιακές υπηρεσίες. Στο παρόν κεφάλαιο διευκρινίζονται περαιτέρω, όπου είναι αναγκαίο, οι όροι που προβλέπονται στον κανονισμό προκειμένου η δημόσια παρέμβαση να συμβιβάζεται με τους γενικούς κανόνες της Συνθήκης.

### **5.1. Γεωγραφικό πεδίο των συνδέσεων στις οποίες εφαρμόζονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας**

Σύμφωνα με τη διατύπωση του άρθρου 4 παράγραφος 1 του κανονισμού, οι συνδέσεις στις οποίες εφαρμόζονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να εξυπηρετούν γραμμές από και προς νησιά, καθώς και μεταξύ νησιών. Οι επιμήκεις εκβολές ποταμών και τα φιόρδ, που απαιτούν παράκαμψη μήκους 100 χλμ. οδικώς<sup>12</sup>, μπορούν να θεωρηθούν νησιά για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου καθώς ενδέχεται να προκαλέσουν παρόμοιο πρόβλημα απομονώνοντας κατοικημένες περιοχές μεταξύ τους.

### **5.2. Νησιωτικές γραμμές ενδομεταφοράς στις οποίες είναι δυνατόν να επιβληθούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας**

Αποτελεί καθήκον των κρατών μελών (συμπεριλαμβανόμενων των περιφερειακών και τοπικών αρχών όπου αρμόζει) να καθορίσουν σε ποιες γραμμές πρέπει να επιβληθούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας<sup>13</sup>. Ειδικότερα, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να προβλεφθούν για τακτικές γραμμές ενδομεταφοράς σε νησιά σε περίπτωση που οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούν για τη σωστή εξυπηρέτηση των γραμμών.

Σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στην οδηγία, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να «διασφαλιστεί η τακτική και επαρκής» παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς σε ένα συγκεκριμένο νησί (ή επιμήκη εκβολή ποταμού), όταν οι πλοιοκτήτες της

---

<sup>12</sup> Η απόσταση κατά μήκος της εκβολής πρέπει να είναι τουλάχιστον δεκαπλάσια από την απόσταση διάπλευσής της.

<sup>13</sup> Δεν ανήκει στην αρμοδιότητα των πλοιοκτητών να θέτουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.

Κοινότητας, εάν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν αυτές τις υποχρεώσεις στην ίδια έκταση ή με τους ίδιους όρους<sup>14</sup>. Όταν αυτό δεν συμβαίνει, δεν πρέπει να επιβάλλονται υποχρεώσεις.

Όταν τα κράτη μέλη επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στις γραμμές που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού, τα κράτη μέλη πρέπει να περιορίζουν την παρέμβασή τους στις ουσιώδεις απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 και να πληρούν την απαίτηση για μη εφαρμογή διακρίσεων που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού σε σχέση με όλους τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες που ενδιαφέρονται να εξυπηρετήσουν την γραμμή. Αυτή η απαίτηση πρέπει να τηρείται αυστηρά όταν λαμβάνονται αποφάσεις για το περιεχόμενο των υποχρεώσεων που θα πρέπει να πληρούνται και κατά τη διοικητική διαδικασία που καταλήγει στην επιλογή ενός μεταφορέα για μια συγκεκριμένη γραμμή ή στον καθορισμό του ποσού οικονομικό αντιστάθμισμα.

### **5.3. Υποχρεώσεις οι οποίες είναι δυνατόν να επιβληθούν**

#### *5.3.1. Η διάκριση μεταξύ των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας*

Στον κανονισμό γίνεται διάκριση μεταξύ των «υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας» (βλέπε άρθρο 2, παράγραφος 4 και άρθρο 4, παράγραφος 2 του κανονισμού) και των «συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας» (βλέπε άρθρο 2, παράγραφος 3). Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι το μέσο που κανονικά χρησιμοποιείται για την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στην περίπτωση που η οριζόντια προσέγγιση που ισχύει για όλους τους πλοιοκτήτες που σκοπεύουν να εξυπηρετήσουν μια συγκεκριμένη γραμμή ενδέχεται να μην επαρκεί για τη συμμόρφωση με τις ουσιώδεις μεταφορικές ανάγκες, και, ιδίως με τις γενικές προϋποθέσεις ποιότητας μιας δεδομένης υπηρεσίας.

Στο άρθρο 4, παράγραφος 2 του κανονισμού προβλέπονται αναλυτικά οι απαιτήσεις που μπορούν να προβλεφθούν όταν επιβάλλονται «υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας». Στο άρθρο 2, παράγραφος 3 του κανονισμού προβλέπεται μόνο ενδεικτικά το πεδίο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας: τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να το υπερβούν. Στην πράξη, οι απαιτήσεις σε θέματα ποιότητας αποτελούν συχνά τμήμα των «συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας», αλλά δεν μπορούν να εισαχθούν ως τμήμα των «υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας». Όσον αφορά τις «υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας», στην απαίτηση που αφορά την «ικανότητα του πλοιοκτήτη να παρέχει την υπηρεσία» μπορεί να περιλαμβάνεται η υποχρέωση φερεγγυότητας καθώς και η απαίτηση να μην υπάρξει φορολογική ή ασφαλιστική οφειλή<sup>15</sup>. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η υποχρέωση χρησιμοποίησης πορθμείων μπορεί επίσης να ενταχθεί σε αυτή την κατηγορία.

<sup>14</sup> Βλέπε αιτιολογική σκέψη 9 και άρθρο 2, παράγραφος 4 του κανονισμού. Βλέπε επίσης την απόφαση στην υπόθεση C-205/99 (παραπομπή στο Δικαστήριο βάσει του άρθρου 234 της Συνθήκης, υποβληθείσα από το Ανώτατο Δικαστήριο της Ισπανίας, με την οποία ζητείται η έκδοση προδικαστικής απόφασης στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ, αφενός, της Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) και λοιπών και, αφετέρου, της Administración General del Estado), σκέψη 31, Συλλογή 2001, σ. I-1271.

<sup>15</sup> Υπόθεση C-205/99, ως ανωτέρω, σκέψεις 45 έως 51.

Όταν επιβάλλονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, οι απαιτήσεις σχετικά με την τακτικότητα και τη συχνότητα της γραμμής μπορούν να τηρούνται συλλογικά – και όχι ατομικά – από όλους τους συμμετέχοντες πλοιοκτήτες που εξυπηρετούν την ίδια γραμμή<sup>16</sup>.

### 5.3.2. Αρχή της αποφυγής των διακρίσεων

Δυνάμει της αρχής της αποφυγής των διακρίσεων που προβλέπεται στον κανονισμό, τα κράτη μέλη οφείλουν να μην επιβάλλουν υποχρεώσεις οι οποίες είναι προσαρμοσμένες ειδικά σε δεδομένη ναυτιλιακή εταιρεία και οι οποίες θα απέτρεπαν άλλους πλοιοκτήτες της Κοινότητας να εισέλθουν στην αγορά, ούτε να εφαρμόζουν υποχρεώσεις που θα έχουν το ίδιο αποτέλεσμα.

Η Επιτροπή εφιστά ειδικότερα την προσοχή των κρατών μελών στα προβλήματα που προκύπτουν από τους ακόλουθους δύο τύπους διατάξεων:

#### 5.3.2.1. Μεταβίβαση των πλοίων

Κατά πρώτον, τέθηκε το ερώτημα εάν ένα κράτος μέλος, όταν αναθέτει την εκτέλεση μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μέσω διαγωνισμού, μπορεί να απαιτήσει από τον ανάδοχο της σύμβασης να αναλάβει τα πλοία και το πλήρωμα του προηγούμενου μεταφορέα. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι, στις περισσότερες περιπτώσεις, μια τέτοια υποχρέωση θα συνιστούσε παράβαση του κανονισμού, καθώς θα αποτελούσε εισαγωγή διακρίσεων. Θα απέτρεπε τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας να συμμετέχουν με τα δικά τους πλοία και θα έδινε πλεονέκτημα στον εγκατεστημένο επί τόπου μεταφορέα, εάν αυτός ήταν υποψήφιος να διαδεχθεί τον εαυτό του.

Ωστόσο, η Επιτροπή μπορεί να συμφωνήσει ότι στις περιπτώσεις που η εξυπηρέτηση ενός νησιού απαιτεί τη χρήση ενός σκάφους τόσο ειδικευμένου τύπου που ούτε διατίθεται ούτε αποτελεί αντικείμενο εμπορίας στην αγορά ούτε μπορεί να χρησιμοποιηθεί για άλλο σκοπό, θα είναι λιγότερο περιοριστικό για την ελευθερία παροχής υπηρεσιών να πρέπει να αναλάβει αυτό το σκάφος ο επόμενος μεταφορέας παρά να πρέπει να ανατεθεί η γραμμή σε ένα μόνο πλοιοκτήτη, με σύμβαση αρκετά μακρόχρονη ώστε να έχει τη δυνατότητα ο ανάδοχος να αποσβέσει αυτό το ειδικά ναυπηγημένο σκάφος. Σε αυτού του είδους τις περιπτώσεις, το σκάφος θα μπορούσε να ναυλώνεται με σύστημα χρηματοδοτικής μίσθωσης – υπό πολύ σαφείς όρους προβλεπόμενους αναλυτικά στα έγγραφα του διαγωνισμού – από τους διαδοχικούς φορείς, με εκμισθωτή εταιρεία η οποία θα έχει συσταθεί για αυτό το σκοπό. Μια άλλη δυνατότητα θα ήταν να αναλαμβάνει το πλοίο ο νέος μεταφορέας απευθείας από τον προκάτοχό του. Πρέπει επίσης να τονιστεί ότι αυτή η υποχρέωση δεν μπορεί να επεκταθεί στο πλήρωμα (η ανάληψη του προσωπικού του πλοίου θα πρέπει φυσικά να παραμένει επιλογή του αναδόχου).

Στην περίπτωση που οι αρχές των κρατών μελών είναι κάτοχοι πλοίων ή τα έχουν με κάποιον άλλο τρόπο στη διάθεσή τους, αυτά μπορούν να τεθούν στη διάθεση όλων των υποψηφίων για εκτέλεση της γραμμής με τους ίδιους όρους, χωρίς διακρίσεις.

<sup>16</sup>

Όταν ένα νησί πρέπει να εξυπηρετείται 4 φορές την εβδομάδα και δύο πλοιοκτήτες επιθυμούν να συμμετέχουν στην παροχή της υπηρεσίας, ο καθένας από αυτούς θα πρέπει να δεσμευθεί να εκτελεί το δρομολόγιο δύο φορές την εβδομάδα ή, αντιστοίχως, μία και τρεις φορές την εβδομάδα.

### 5.3.2.2. Όροι επάνδρωσης

Κατά δεύτερον, τέθηκαν επίσης ερωτήματα σε σχέση με τους όρους επάνδρωσης που μπορούν να επιβληθούν στο πλαίσιο των υποχρεώσεων και συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι ο τύπος κανόνων επάνδρωσης που μπορούν να επιβάλλουν τα κράτη μέλη υποδοχής σε οποιοδήποτε σκάφος εκτελεί υπηρεσία ενδομεταφοράς μεταξύ λιμένων σε νησιά (άρθρο 3, παράγραφος 2 του κανονισμού) πρέπει κατ' αρχήν να είναι ίδιος με τον τύπο κανόνων που μπορούν να επιβληθούν στο πλαίσιο των υποχρεώσεων και συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (άρθρο 4 του κανονισμού). Αυτοί οι κανόνες προσδιορίζονται στο κεφάλαιο 4 της παρούσας ανακοίνωσης.

Πράγματι, τα κράτη μέλη ενδέχεται να παραβούν την αρχή της αποφυγής των διακρίσεων που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 εάν υπερβούν όσα είναι αποδεκτά στο πλαίσιο του άρθρου 3 του κανονισμού όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας<sup>17</sup>.

Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα κράτη μέλη μπορούν νομοτύπως να επιβάλλουν τους δικούς τους όρους σε θέματα επάνδρωσης στα πλοία που εκτελούν δρομολόγια τα οποία διέπονται από υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ακόμη και όταν το ταξίδι ενδομεταφοράς στο νησί προηγείται ή έπεται ταξιδιού προς ή από ένα άλλο κράτος μέλος. Το άρθρο 3, παράγραφος 3 του κανονισμού δεν εφαρμόζεται στα δρομολόγια όπου επιβάλλονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

### 5.4. Διαδικασία επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας

Τα κράτη μέλη διαθέτουν διάφορα διοικητικά μέσα για την επιβολή «υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας», τα οποία εφαρμόζονται σε όλους τους μεταφορείς για συγκεκριμένη γραμμή, όπως καθεστώς δήλωσης, σύστημα χορήγησης αδειών ή σύστημα εγκρίσεων. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνάπτοντας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, με ένα μεταφορέα ή περιορισμένο αριθμό μεταφορέων.

Το Δικαστήριο, στην απόφαση στην υπόθεση C-205/99, δήλωσε ότι μια διαδικασία τόσο περιοριστική όσο η διαδικασία χορήγησης διοικητικής αδειας είναι αποδεκτή εφόσον είναι απαραίτητη, αναλογική με τον επιδιωκόμενο στόχο και βασίζεται σε αντικειμενικά, αμερόληπτα κριτήρια, τα οποία είναι εκ των προτέρων γνωστά στις σχετικές επιχειρήσεις. Πρέπει επίσης να έχουν το δικαίωμα οι επιχειρήσεις να προσφεύγουν κατά των αποφάσεων που τις θίγουν<sup>18</sup>.

Πρέπει να τονιστεί, ωστόσο, ότι θα ήταν δύσκολο για ένα κράτος μέλος να θεσπίσει σύστημα χορήγησης αδειών μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού χωρίς να παραβαίνει τη ρήτρα αναστολής της εφαρμογής που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού. Κατ' αρχήν, μόνο τα κράτη μέλη που διέθεταν σύστημα χορήγησης

<sup>17</sup> Η Επιτροπή είναι ωστόσο της άποψης ότι, σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις, ένας όρος ο οποίος δεν μπορεί να γίνει αποδεκτός στο πλαίσιο του άρθρου 3 του κανονισμού, αλλά ο οποίος είναι καθοριστικός για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, θα είναι αποδεκτός στο πλαίσιο του άρθρου 4 του κανονισμού εάν είναι πλήρως αιτιολογημένος και ανάλογος προς τον επιδιωκόμενο στόχο. Η πτυχή αυτή θα πρέπει να εξετάζεται κατά περίπτωση.

<sup>18</sup> Υπόθεση C-205/99.

αδειών πριν την έναρξη ισχύος του κανονισμού μπορούν να εξακολουθήσουν να το εφαρμόζουν.

Όταν η αρμόδια αρχή ενός κράτους μέλους συνάπτει μια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας οφείλει επίσης να τηρεί τους ισχύοντες κανόνες για τις δημόσιες προμήθειες. Η νομοθεσία για τις δημόσιες προμήθειες απαιτεί, τουλάχιστον, επαρκή βαθμό δημοσιότητας, προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματικός ανταγωνισμός, καθώς και την οργάνωση μιας διαφανούς διαδικασίας επιλογής που δεν εισάγει διακρίσεις και είναι ανάλογη προς τον επιδιωκόμενο στόχο<sup>19</sup>. Επιπλέον, για την ανάθεση συμβάσεων που εμπίπτουν στο πεδίο της οδηγίας 92/50/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 1992 για τον εντοπισμό των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων υπηρεσιών<sup>20</sup>, οι τεχνικές προδιαγραφές πρέπει να συμμορφώνονται με ορισμένους κανόνες και υπάρχει υποχρέωση δημοσίευσης της σχετικής κοινοποίησης ανάθεσης σύμβασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι γενικά η ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας εμπεριέχει τον κίνδυνο διακρίσεων μεταξύ μεταφορέων, καθώς συνήθως μια συγκεκριμένη γραμμή αφορά έναν μόνο μεταφορέα. Θεωρεί επομένως ότι η ανοιχτή πρόσκληση υποβολής προσφορών σε όλη την Κοινότητα είναι κατ' αρχήν ο καλύτερος τρόπος να εξασφαλιστεί ότι δεν εισάγονται διακρίσεις (βλέπε σχετικά το σημείο 5.6 στη συνέχεια<sup>21</sup>).

Η Επιτροπή δεν απαιτεί από τα κράτη μέλη να κοινοποιούν κάθε δημόσια σύμβαση που συνάπτουν (βλέπε σημείο 5.7 για τις περιπτώσεις όπου η σύμβαση προβλέπει οικονομικό αντιστάθμισμα για δημόσια υπηρεσία). Η υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 9 του κανονισμού αναφέρεται μόνο σε πράξεις με ευρύτερο πεδίο, όπως ένα γενικό νομικό πλαίσιο για τις υπηρεσίες θαλάσσιας ενδομεταφοράς.

#### **5.5. Πρόσβαση στην αγορά και ανταγωνισμός στις γραμμές στις οποίες εφαρμόζονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας**

Εφαρμόζοντας υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, τα κράτη μέλη επεμβαίνουν στους όρους πρόσβασης στην αγορά για ορισμένες γραμμές, προκαλώντας ενδεχομένως στρέβλωση του ανταγωνισμού εάν οι υποχρεώσεις δεν εφαρμόζονται αμερόληπτα. Αυτές οι επεμβάσεις μπορούν να θεωρηθούν εύλογες και ένομες λαμβάνοντας υπόψη τον επιδιωκόμενο στόχο (να εξασφαλιστεί η καταλληλότητα των τακτικών γραμμών μεταφοράς προς, από και μεταξύ νησιών). Οποιαδήποτε παρέμβαση για υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να παραμένει ανάλογη προς τον επιδιωκόμενο στόχο. Εάν υπερβαίνει τα απολύτως αναγκαία, θα περιορίζει άσκοπα μια ελευθερία η οποία είναι καθοριστική για την κατάλληλη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Η Επιτροπή επιθυμεί να εξετάσει τρία συναφή ζητήματα.

<sup>19</sup> Βλέπε την ερμηνευτική ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο (ΕΕ C 121, 29.4.2000, σ. 2), καθώς και την απόφαση στην υπόθεση C-324/98 Teleaustria and Telefonadress v Telekom Austria, Συλλογή 2000, σ. I-10745. Βλέπε επίσης το σημείο 5.3.2 ανωτέρω.

<sup>20</sup> ΕΕ L 209, 24.7.1992, σ. 1.

<sup>21</sup> Κατ' αρχήν, μια ανεξάρτητη αρχή πρέπει να είναι υπεύθυνη για το σύνολο της διαδικασίας. Ωστόσο, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, ενδεχομένως να επαρκεί να ανατίθεται σε ανεξάρτητο φορέα μόνο το τελευταίο τμήμα της διαδικασίας (αξιολόγηση των προσφορών και έκδοση της τελικής απόφασης).

### 5.5.1. *Αποκλειστικότητα*

Παρέχοντας σε έναν πλοιοκτήτη την αποκλειστικότητα σε μια γραμμή που υπόκειται σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κανονικά δίνεται η δυνατότητα στα κράτη μέλη να επιτύχουν την ελάχιστη οικονομική επιβάρυνση της πολιτείας αλλά περιορίζεται η παραδοσιακή ελευθερία εμπορίου που χαρακτηρίζει τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών.

Πρέπει να επιτευχθεί σωστή ισορροπία μεταξύ των δύο ομάδων αρχών.

Σε επαρκώς αιτιολογημένες περιπτώσεις η αποκλειστικότητα μπορεί να θεωρηθεί ως το μόνο κατάλληλο μέσο για την επίτευξη των ουσιωδών μεταφορικών αναγκών, όταν χορηγείται για περιορισμένη χρονική περίοδο και με ανοιχτή, ισότιμη και χωρίς διακρίσεις διαδικασία μειοδοτικού διαγωνισμού σε επίπεδο Κοινότητας.

Η αποκλειστικότητα μπορεί επίσης να παρασχεθεί με τρόπο ώστε να περιορίζεται η πρόσβαση σε πρόσθετες υπηρεσίες, με όρους που δεν εισάγουν διακρίσεις, ενώ ταυτοχρόνως να διασφαλίζεται ότι η απόδοση του μεταφορέα που παρέχει τις υπηρεσίες ανταποκρίνεται στις ουσιώδεις μεταφορικές ανάγκες με δικαιώματα αποκλειστικότητας.

Η Επιτροπή υπογραμμίζει, ωστόσο, ότι σε πολλές περιπτώσεις, είναι δυνατόν να λαμβάνονται λιγότερο περιοριστικά μέτρα από αυτό της αποκλειστικότητας προκειμένου να αποφεύγεται η αποδυνάμωση της αγοράς και να περιορίζεται το ύψος της απαιτούμενης κρατικής ενίσχυσης. Ένας μεταφορέας ο οποίος έχει τη συμβατική δέσμευση να εκπληρώνει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθ' όλο το έτος χωρίς δικαίωμα αποκλειστικότητας θα μπορούσε να ζημιωθεί από τις ενέργειες ενός άλλου μεταφορέα ο οποίος, εάν δεν εφαρμόζονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, θα μπορούσε να εισέρχεται στην αγορά μόνο κατά τους επικερδέστερους μήνες του έτους και να μειώνει δραστικά τις εισπράξεις του πρώτου μεταφορέα.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι δυνατόν να επιβάλλονται περιορισμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε όλους τους μεταφορείς για την ίδια γραμμή παράλληλα με αυτές που επιβάλλει μια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχει συναφθεί με ένα μεταφορέα<sup>22</sup>. Για παράδειγμα, θα μπορούσε να τεθεί ως προϋπόθεση ότι ένας πλοιοκτήτης που αρχίζει να εκτελεί δρομολόγιο για το οποίο ισχύει σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας η οποία επιβάλλει την εκτέλεση ενός δρομολογίου καθ' όλο το έτος, θα οφείλει να εκτελεί και αυτός το δρομολόγιο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

### 5.5.2. *Διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας*

Ο κανονισμός δεν προβλέπει μέγιστη διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ωστόσο, όπως προκύπτει από το άρθρο 1 και το άρθρο 4 του κανονισμού, οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να έχουν περιορισμένη διάρκεια για να επιτρέπουν την τακτική και ανοιχτή διερεύνηση της αγοράς. Προκειμένου να υπάρχει συμμόρφωση με την αρχή της αναλογικότητας

<sup>22</sup>

Για τη δυνατότητα ενός κράτους μέλους να επιβάλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας παράλληλα με μια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, βλέπε επίσης την υπόθεση C-205/99, υποσημείωση 19, σκέψεις 60 έως 71.

κάθε επέμβασης στην αγορά, για να επιτευχθεί η συμμόρφωση με τη διάταξη για τις ουσιώδεις μεταφορικές ανάγκες θα πρέπει να επιλέγεται η μορφή εκείνη που προκαλεί τη μικρότερη δυνατή στρέβλωση της αγοράς. Πρέπει να δίνεται τακτικά η δυνατότητα σε όλους τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας να υποβάλουν υποψηφιότητα για την εκτέλεση δεδομένου δρομολογίου (επ' αυτού βλέπε και το σημείο 5.6 στη συνέχεια).

Κατά την άποψη της Επιτροπής, εάν η διάρκεια μιας σύμβασης υπερβαίνει τα 6 έτη δεν τηρείται, κατ' αρχήν, η απαίτηση της αναλογικότητας.

#### *5.5.3. Ομαδοποίηση γραμμών*

Τα κράτη μέλη συχνά επιθυμούν να ομαδοποιήσουν τα δρομολόγια παροχής δημόσιας υπηρεσίας προς και από τα νησιά για να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας και να ελκύσουν μεταφορείς. Αυτού του είδους οι ομαδοποιήσεις δεν αντιβαίνουν στην κοινοτική νομοθεσία εφόσον δεν οδηγούν σε διακρίσεις.

Το καταλληλότερο μέγεθος ομαδοποίησης πρέπει να αποφασίζεται λαμβάνοντας υπόψη την καλύτερη συνέργια που μπορεί να προβλεφθεί προκειμένου να ικανοποιηθούν βασικές μεταφορικές ανάγκες.

### **5.6. Η περίπτωση των «μικρών νησιών»**

Έχει επισημανθεί στην Επιτροπή ότι οι διαδικασίες διαγωνισμού που απαιτούνται για τη σύναψη σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο ναυτιλιακό κλάδο είναι υπερβολικά περίπλοκες, όταν πρόκειται για τη διοργάνωση δρομολογίων σε μικρά νησιά, καθώς συνήθως αυτά προσελκύουν μόνο τοπικούς μεταφορείς.

Προκειμένου να συμβιβαστεί αυτή η ιδιαιτερότητα με την ανάγκη συμμόρφωσης με τις αρχές της διαφάνειας και της μη εισαγωγής διακρίσεων, που μόνο με ανοιχτές, ισότιμες και αμερόληπτες διαδικασίες ανάθεσης είναι δυνατόν να επιτευχθεί, η Επιτροπή θεωρεί ότι με την επιφύλαξη των κοινοτικών κανόνων για τις αναθέσεις συμβάσεων όπου εφαρμόζονται, η επιλογή του κατάλληλου μεταφορέα για την εξυπηρέτηση ενός μικρού νησιού θα μπορούσε να γίνεται μετά από απλή πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, χωρίς διαδικασία επίσημου διαγωνισμού, αρκεί η σχετική αναγγελία να γίνεται σε κοινοτική κλίμακα κάτι που οργανώνεται πολύ εύκολα. Η Επιτροπή θεωρεί ότι μέγιστη διάρκεια 12 ετών για τις συμβάσεις αυτές θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί.

Για τους σκοπούς της παρούσας ανακοίνωσης η εμπειρία, και ιδίως μια μελέτη που εκτελέστηκε για λογαριασμό της Επιτροπής, έδειξαν ότι ως «μικρά νησιά» θα μπορούσαν να νοούνται τα νησιά στα οποία ο μέγιστος συνολικός αριθμός επιβατών που μετακινήθηκαν κατά τη διάρκεια ενός έτους από και προς το νησί θαλασσίως ανέρχεται το πολύ σε 100.000. Όσον αφορά τις απομακρυσμένες περιοχές, αυτός ο μέγιστος αριθμός ισχύει για τις μετακινήσεις εντός της περιοχής (και όχι για τις μετακινήσεις μεταξύ ενός απομακρυσμένου νησιού και της ηπειρωτικής χώρας).

Οι απλοποιημένοι κανόνες ενδέχεται κατ' αρχήν να ισχύουν για τη μεταφορά με συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβατών και εμπορευμάτων προς και από ένα «μικρό νησί». Ωστόσο, η μεταφορά εμπορευμάτων, η οποία κανονικά μπορεί να οργανωθεί με όρους ανταγωνισμού, πρέπει να αποκλείεται όταν υπάρχει κίνδυνος μη αιτιολογημένης στρέβλωσης της αγοράς.

Όταν ο ίδιος μεταφορέας εξυπηρετεί πολλά μικρά νησιά, ο συνολικός αριθμός επιβατών που μεταφέρει αυτός ο μεταφορέας στο πλαίσιο της δημόσιας υπηρεσίας λαμβάνεται υπόψη όταν υπολογίζεται το προαναφερόμενο όριο.

#### **5.7. Δημόσιες επιδοτήσεις χορηγούμενες ως αντιστάθμισμα για την εκτέλεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας**

Ο κανονισμός για τις ενδομεταφορές εφαρμόζεται με τον ίδιο τρόπο είτε χορηγούνται επιδοτήσεις είτε όχι. Ωστόσο, όταν χορηγείται κρατική ενίσχυση ως αντιστάθμισμα για την εκτέλεση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, τα κράτη μέλη οφείλουν να τη χορηγούν σε συμμόρφωση με την κοινοτική νομοθεσία και ιδίως με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, καθώς και τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις που προβλέπει η Συνθήκη, όπως έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο.

### **6. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Το άρθρο 5 του κανονισμού προβλέπει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν από την Επιτροπή να λάβει μέτρα διασφάλισης *«σε περίπτωση που σημειωθεί σοβαρή διαταραχή της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών εξαιτίας της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών»*. Το άρθρο 2, σημείο 5 προβλέπει ότι αυτά τα μέτρα εφαρμόζονται για ένα χρόνο το πολύ όταν σημειωθούν στην αγορά προβλήματα τα οποία *«θα οδηγήσουν κατά πάσα πιθανότητα σε σοβαρό και, ενδεχομένως, διαρκές πλεόνασμα προσφοράς σε σχέση με τη ζήτηση, οφείλονται σε δραστηριότητες θαλάσσιων ενδομεταφορών ή επιδεινώνονται από αυτές και συνιστούν σοβαρή απειλή για την οικονομική σταθερότητα και επιβίωση σημαντικού αριθμού πλοιοκτητών της Κοινότητας, υπό τον όρο ότι οι βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες προβλέψεις για την εν λόγω αγορά δεν δείχνουν καμία ουσιαστική και διαρκή βελτίωση»*.

Αυτή η διάταξη έχει εφαρμοστεί μία μόνο φορά, στην Ισπανία, όταν άρχισε να ισχύει ο κανονισμός<sup>23</sup>.

Πρέπει να σημειωθεί ότι μεμονωμένες χρεοκοπίες πλοιοκτητών σε δεδομένο δρομολόγιο δεν είναι αρκετές για να δικαιολογήσουν την εφαρμογή αυτής της διάταξης.

Σύμφωνα με τις εκθέσεις για τις ενδομεταφορές που έχουν δημοσιευθεί από την έναρξη ισχύος του κανονισμού, η ελευθέρωση των ενδομεταφορών δεν έχει επιφέρει άλλη σοβαρή διαταραχή της εσωτερικής αγοράς των μεταφορών. Δεν είναι πιθανό να προκαλέσει τώρα που οι περισσότερες υπηρεσίες έχουν ελευθερωθεί.

<sup>23</sup>

Απόφαση 93/396/ΕΟΚ της Επιτροπής της 13ης Ιουλίου 1993 σχετικά με την αίτηση της Ισπανίας για έγκριση από την Επιτροπή παράτασης των μέτρων διασφάλισης που προβλέπονται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) (ΕΕ L 173, 16.7.1993, σ. 33).