

Θεσμικές και άλλες στρεβλώσεις στην Ελληνική ακτοπλοΐα

Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης
Καθηγητής ΕΜΠ

Σύνοψη

- Το προηγούμενο θεσμικό καθεστώς
- Ο Κοινοτικός Κανονισμός 3577/92
- Ο Νόμος 2932/01
- Προβλήματα & προτάσεις

Προηγούμενο θεσμικό καθεστώς

- Πλήρης έλεγχος των πάντων από το ΥΕΝ
- Προπολεμικοί νόμοι σε ισχύ (πχ, Ν5570/32)
- Άδειες σκοπιμότητας μέσω ΓΕΑΣ
- «Αν θέλεις το φιλέτο, πάρε και μερικά κόκκαλα»
- Αδιαφανές και χωρίς αντικειμενικά κριτήρια
- Πλήρως ασύμβατο με Κοινοτική νομοθεσία
- Δημιουργία μονοπωλιακών καταστάσεων

Κανονισμός 3577/92

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992

- **«για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)»**

Καμποτάζ-cabotage

- Λέξη από το Γαλλικό caboter, περιπλέω- βλ. και Ισπανικό cabo, ακρωτήριο
- (ευρεία ερμηνεία) Η μεταξύ λιμένων της ίδιας χώρας μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων
- (στενή ερμηνεία) Το δικαίωμα της ως άνω μεταφοράς ανήκει μόνο σε πλοία με σημαία της χώρας αυτής
- «άρση του cabotage»: άρση του ως άνω δικαιώματος.

Ρυθμίσεις Κανονισμού 3577

- ΑΡΘΡΟ 1: Από την **1η Ιανουαρίου 1993**, **ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών** εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του
- ΑΡΘΡΟ 4: Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να συνάψει **συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας**, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά καθώς και μεταξύ τους.

Παράταση

ΑΡΘΡΟ 6

- 2. Κατά παρέκκλιση, οι θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά της Μεσογείου [...] εξαιρούνται προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως **την 1η Ιανουαρίου 1999**.
- 3. Για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, η παρέκκλιση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 επεκτείνεται στην Ελλάδα έως **την 1η Ιανουαρίου 2004**.

Τι έγινε στα 11 χρόνια (1993-2004)

- Κάποια ανανέωση του στόλου
- 7 ½ χρόνια πλήρους θεσμικής απραξίας
- Συζήτηση για αλλαγή θεσμικού πλαισίου άρχισε το καλοκαίρι του 2000 (3 ½ χρόνια πριν τη λήξη της προθεσμίας)
- Επιτροπή ειδικών του ΥΕΝ
- Νόμος 2932 (καλοκαίρι 2001)
- Εφαρμογή από 1/11/2002 (λόγω Ολυμπιακών αγώνων)

Ο Ν2932 προδιαγράφει

- συγκεκριμένο ακτοπλοϊκό δίκτυο καθοριζόμενο με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας
 - συγκεκριμένες ετήσιες δρομολογιακές περιόδους
 - καταβολή εγγυητικών επιστολών και παραβόλων
 - δυνατότητα τροποποίησης από πλευράς ΥΕΝ των δρομολογίων και του ναύλου της οικονομικής θέσης
 - δυνατότητα επιβολής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας ακόμη και στις τακτικές γραμμές
 - διαδικασία εκδίκασης ενστάσεων μέσω της Ρυθμιστικής Αρχής Θαλασσίων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ).
- (ΣΗΜ: η ΡΑΘΕ καταργήθηκε από τη ΝΔ το 2004)

Προ των πυλών παραπομπής μας στο Ευρωπαϊκό δικαστήριο

- Νόμος 2932 ουσιαστικά δεν άλλαξε επί ΝΔ
- Ασύμβατος με Κανονισμό 3577
- Ο 2932 παρέχει στο ΥΕΝ σχεδόν απεριόριστη δυνατότητα παρέμβασης, ακόμη και στις τακτικές γραμμές
- Σε κανένα σημείο του 2932 δεν ορίζεται η έννοια της 'ελεύθερης' δρομολόγησης.

Ο διάδρομος της Αδριατικής

- Δεν υπόκειται στις διατάξεις περί ακτοπλοΐας (ούτε πριν, ούτε τώρα)
- Έχει καθεστώς ελεύθερης δρομολόγησης
 - Ναύλοι, διάρκεια δρομολόγησης και δίκτυο είναι της επιλογής του πλοιοκτήτη
 - Το μόνο που απαιτείται είναι δήλωση του πλοιοκτήτη στο ΥΕΝ περί δρομολόγησης ένα μήνα πριν από την έναρξη της υπηρεσίας (ΝΔ 288/11-11-69 /άρθρο 1)

Ο ελεύθερος ανταγωνισμός κατεβάζει τις τιμές

- 2 άτομα σε εξωτερική καμπίνα, φορτηγό 16,5 μ. (πηγή: ΟΟΣΑ, 2000)

	ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΗΡΑΚΛΕΙΟ		ΠΑΤΡΑ- ΑΝΚΟΝΑ	
	ΝΑΥΛΟΣ (ΔΡΧ)	ΔΡΧ/ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΙΛΙ	ΝΑΥΛΟΣ (ΔΡΧ)	ΔΡΧ/ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΙΛΙ
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	63 000	360	145 600	285
ΙΧ	33 700	193	31 200	61
ΦΟΡΤΗΓΑ	156 750	896	140 000-170 000	275-333

Ακριβή μου Σίφνος (Ιούνιος 2006)

Πειραιάς – Σίφνος με επιστροφή

- Ναυτικά μίλια: 150
- ΙΧ: **117,5 Ευρώ** (Aegean Speed Lines)
- **0,78 €/ναυτ. μίλι**

Πάτρα – Ανκόνα με επιστροφή

- Ναυτικά μίλια: 1022
- ΙΧ: **113 Ευρώ** (Superfast Ferries, ναύλος supersaver)
- **0,11 €/ναυτ. μίλι**

ΓΙΑΤΙ ΤΟΣΟ ΜΕΓΑΛΗ ΔΙΑΦΟΡΑ;

(>7 φορές πλιό πάνω)

Μερική απελευθέρωση

- Από Πειραιά, Ραφήνα, Λαύριο, κλπ
- Άρση του πλαφόν στην τουριστική θέση
- Προϋποθέσεις κίνησης, κλπ
- ΟΧΙ πλήρης απελευθέρωση (με την έννοια του 3577/92, ή της Αδριατικής)
- **ΘΑ ΒΕΛΤΙΩΘΕΙ Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ;**
- **ΘΑ ΠΕΣΟΥΝ ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ;!**

ΟΡΙΑ ΗΛΙΚΙΑΣ

- Λίγες διατάξεις της Ελληνικής νομοθεσίας έχουν προκαλέσει **χειρότερη παραπληροφόρηση**
- Αντικείμενο σφοδρής **πολιτικής εκμετάλλευσης**, εμπόδιο για ορθολογική αντιμετώπιση («πολιτικό κόστος»)

ΟΡΙΑ ΗΛΙΚΙΑΣ

- ΠΡΙΝ ΤΟ Ν2932: **35 έτη** (μετά το ναυάγιο του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ- 1966)
- **ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ**

- Ν2932: μείωση στα **30 έτη** (με σταδιακή εφαρμογή μέχρι το 2008)
 - Διάταξη στα απόνερα του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ (26/9/2000)

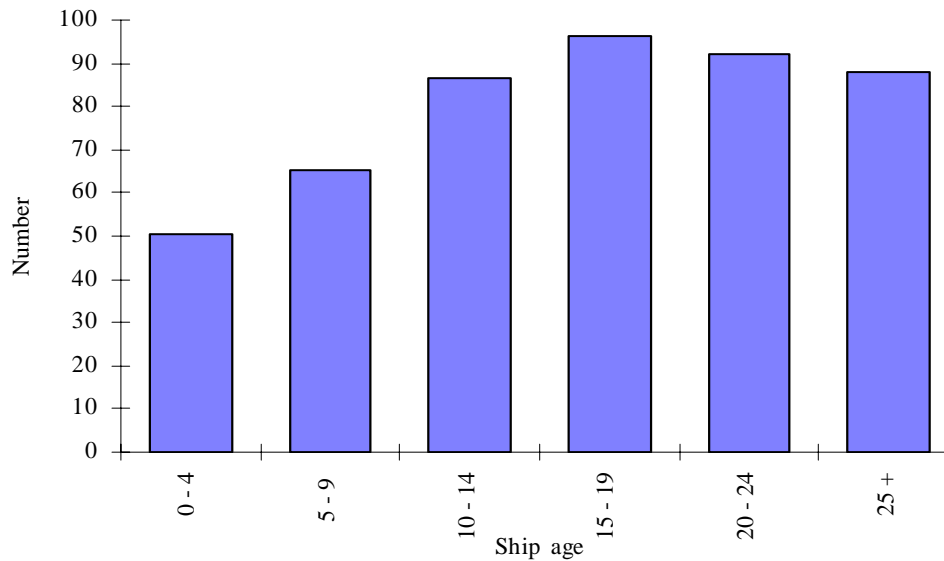
ΣΤΗΝ ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΕΥΡΩΠΗ (περιλαμβανομένης και της Αδριατικής)

- Δεν υπάρχουν όρια ηλικίας
- Μέση ηλικία μικρότερη από ο,τι στην Ελλάδα
- Γιατί άραγε;

- Λειτουργεί η αγορά
- Ίσως λειτουργούν καλύτερα και οι έλεγχοι ασφαλείας;

ΕΙΝΑΙ Η ΗΛΙΚΙΑ ΠΑΡΑΓΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ;

Συχνότητα ατυχημάτων (ανά 1000 πλοία) [πηγή: SAFECO project]



ΕΙΝΑΙ ΕΝΑ ΝΕΩΤΕΡΟ ΠΛΟΙΟ ΠΙΟ ΑΣΦΑΛΕΣ;

- ΟΧΙ ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΑ!
- Κακή συντήρηση από πλοιοκτήτες, ιδίως όταν το πλοίο φτάσει κοντά στο όριο απόσυρσης
- Αν όριο ηλικίας χαμηλό (πχ, 25, 15 έτη), τα ναυπηγεία θα κατασκευάζουν πλοία με χαμηλές προδιαγραφές («πλοία μιας χρήσεως»)
- Πλοίο θα μπορεί να πάει στη Βενετία, αλλά δεν θα μπορεί να πάει στην Αίγινα!

«ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΟΡΘΟ» ΛΑΘΟΣ;

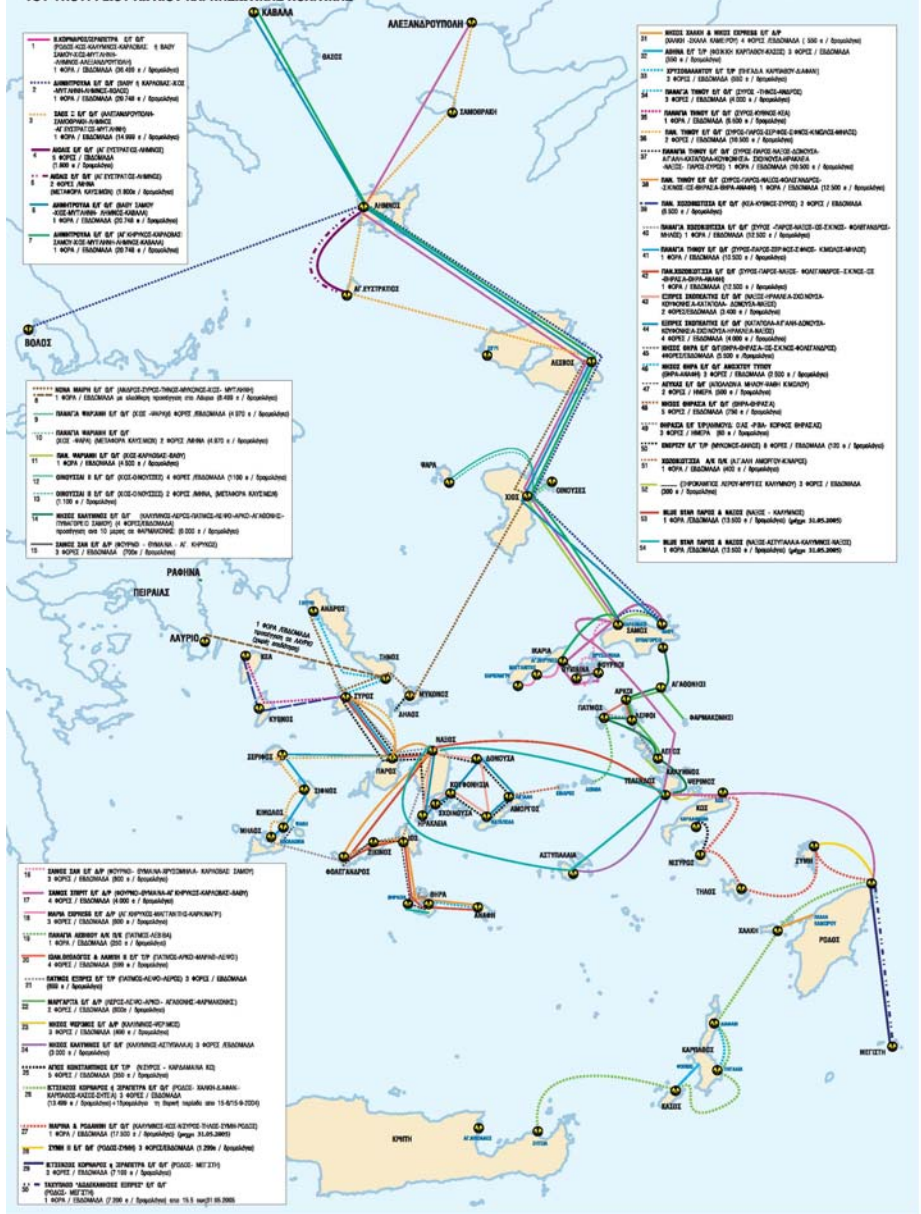
- **ΝΑΙ.** Ακούγεται καλό (να βελτιώσουμε την κατάσταση εδώ και τώρα!)
- **ΟΜΩΣ:** Καμμία επιστημονική, οικονομική η νομική τεκμηρίωση
- Ομολογία αποτυχίας ότι δεν μπορεί να ελεγχθεί η ασφάλεια αλλιώς
- Πολιτικό κόστος αν αρθεί το όριο
- **Τεράστιο πρόβλημα αναπλήρωσης στόλου (ιδίως το 2007, 2008)**

- Τι πρέπει να γίνει
 - Αυστηρή εφαρμογή διεθνών προδιαγραφών ασφαλείας (συμφωνία Στοκχόλμης, σχετικές Κοινοτικές οδηγίες, κλπ)
 - Δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού ώστε τα παλιά πλοία να τεθούν εκτός αγοράς

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

- Να αλλάξει η ερμαφρόδιτη διαδικασία της ‘τακτικής δρομολόγησης’ με τη **θέσπιση γραμμών πραγματικά ‘ελεύθερης δρομολόγησης’**.
- Να προσδιορισθούν από την Πολιτεία συγκεκριμένα ποσοτικά κριτήρια εξυπηρέτησης για τις **γραμμές δημόσιας υπηρεσίας** (συχνότητα, ταχύτητα, συνδεσιμότητα, άλλες παράμετροι) και βάσει αυτών να σχεδιασθεί το δίκτυο δημοσίων υπηρεσιών.

ΑΚΤΟΠΟΙΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΑΒΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ- ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΛΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΝΗΣΙΟΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ



ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ συνέχεια

- Να επανεξετασθεί ριζικά το **καθεστώς ορίου ηλικίας**, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα.
- Η Πολιτεία να απεμπλακεί από τη ξενοδοχειακή σύνθεση του πληρώματος (πχ αριθμός μαγείρων ως συνάρτηση του τονάζ).

Προτάσεις συνέχεια

- Να μπορέσουν οι ακτοπλοϊκές εταιρίες να επενδύσουν σε τερματικούς σταθμούς και άλλες λιμενικές ανωδομές με συμβάσεις παραχώρησης.
- Τα λιμάνια να αφεθούν ελεύθερα να χρεώσουν ανταποδοτικά τέλη ώστε να μπορέσουν να αναβαθμίσουν τις υποδομές τους.
- Ιδίως ο ΟΛΠ να μπορεί να χρεώνει περισσότερο από 168 € την ημέρα για parking στο 'ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΛΑΣ'!

ΚΝΩΣΣΟΣ ΠΑΛΛΑΣ

- Χωρητικότητας 2.182 επιβατών και 600 ΙΧ
- Μέχρι το 2006 πλήρωνε **158 €** για μια μέρα parking στο επιβατικό λιμάνι του Πειραιά
- Στο τελευταίο έχουν επενδυθεί δισεκατομμύρια για υποδομές.
- **ΟΛΑ τα λιμενικά τέλη, παρά τις αλλεπάλληλες αυξήσεις ναύλων ακτοπλοΐας τα τελευταία χρόνια, ήταν καθηλωμένα στο ίδιο επίπεδο από το 1998 μέχρι το 2006.**
- 2006: Το 158 € έγινε 168 €!
- Εισιτήριο οικονομικής θέσης χωρίς κλίνη για δυο άτομα με ΙΧ από τον Πειραιά στο Ηράκλειο με επιστροφή κοστίζει **>252 €**.

Οι ακτοπλόοι τη βγάζουν καθαρή;

- Γιατί πρέπει κερδοφόρες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, και δη εισηγμένες στο Χρηματιστήριο, να επιδοτούνται από το Ελληνικό Δημόσιο (μέσω του ΟΛΠ);
- Καλύτερα να επιδοτούνται οι νησιώτες, και κατά προτίμηση απευθείας

ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ: ΜΕΓΑΛΕΣ

- ΔΥΟ ΒΑΣΙΚΟΙ ΠΥΛΩΝΕΣ
- ΠΥΛΩΝΑΣ Νο. 1: **ΠΛΗΡΗΣ** απελευθέρωση της αγοράς στις γραμμές εκείνες που παρουσιάζουν εμπορικό ενδιαφέρον για τους πλοιοκτήτες.
- ΠΛΗΡΗΣ σημαίνει καθεστώς παρόμοιο με εκείνο των γραμμών της Αδριατικής, όπου **διάρκεια δρομολόγησης, ναύλοι και δίκτυο είναι της επιλογής του πλοιοκτήτη.**

ΠΥΛΩΝΑΣ Νο. 2 (πιο βασικός)

- **ΣΟΒΑΡΗ** επιδότηση από το Κράτος (και Κοινοτικά κονδύλια) του κομματιού της αγοράς για το οποίο δεν υπάρχει κάλυψη από τον πυλώνα Νο. 1
- Δυο πυλώνες διακριτοί αλλά αλληλένδετοι
- Με εντελώς διαφορετική δομή αγοράς!
- Αλλά δυο πυλώνες όπου εάν ο πρώτος δεν λειτουργήσει σωστά, δεν θα λειτουργήσει σωστά ούτε ο δεύτερος
- **ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΕΡΜΑΦΡΟΔΙΤΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: ΚΑΝΕΝΑΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ 2 ΠΥΛΩΝΕΣ ΔΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΣΩΣΤΑ!**

Αναφορές

- Psaraftis, H. N., 1992. Freight Transport by Ferry to and from the Greek Islands: A Case Study. Report to the Commission of European Communities, Directorate General for Transport, *COST 310 Programme (Freight Transport Logistics)*. February.
- Psaraftis, H.N., 1993. Greek Coastal Shipping: Status, Prospects, and Investment Opportunities. Final Report to ETBA (in Greek), December.
- Psaraftis, H.N., A.D. Papanikolaou, 1992. "Impact of New Technologies on Shortsea Shipping in Greece", First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Technical University Delft, the Netherlands, November.
- Psaraftis, H.N., V. F. Magirou, G. C. Nassos, G. J. Nellas, G. Panagakos, A. D. Papanikolaou, 1994. Modal Split in Greek Shortsea passenger/Car Transport. Paper presented at the Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, June.
- Psaraftis, H.N., 1993, "Prospects for Conventional Passenger-Car Ferries in the Aegean," invited paper, International Conference on Overcoming Isolation, Plomari, Lesvos, March .
- Psaraftis, H.N., 1993, "Prospects for Conventional Passenger-Car Ferries," invited paper, THALASSA-1 Conference, Piraeus- Iraklio, April.
- Psaraftis, H.N., A.D. Papanikolaou, 1993, "Waiting for 2004", NAFTILIAKI, special issue on Mediterranean Passenger Shipping, October.
- Psaraftis, H.N., 1994, "Lifting of Cabotage by 2004," invited paper, THALASSA-2 Conference, Piraeus, April.
- Psaraftis, H.N., G.J. Nellas, V.F. Magirou, G.C. Nassos, 1994, "Greek Coastal Shipping System: Impact of New Technologies and Market Deregulation on Modal Split". TRISTAN-2 Conference, Capri, Italy, June.
- Psaraftis, H. N., 1996 "Changing Tides: Countdown to 2004: Greek Shipping prepares for Deregulation and Colossal Changes," OR/MS TODAY, June, pp. 30-34.
- Psaraftis, H.N., O. D. Schinas, 1996, "Research in European Shortsea Shipping: the State of the Art," Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Bergen, Norway, June 1996.
- Psaraftis, H.N., 2000, "Concerted Action on Shortsea Shipping- Public Final Report", report to Commission of European Communities, DG-VII.
- Psaraftis, H.N., 2005, "Tariff Reform in the Port of Piraeus: A Practical Approach" Maritime Economics and Logistics 7, pp. 356-381.
- Psaraftis, H.N., 2004, 'The Chinese Curse of Greek Cabotage', Naftika Chronika, June.
- Κορρές, Α., Χ.Ν. Παραύτης, 2005, «Τα όρια της ανοχής και τα όρια της αντοχής» ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιανουάριος.
- Παραύτης, Χ.Ν., 1993, «Ελληνική ακτοπλοΐα: κατάσταση, προοπτικές και επενδυτικές ευκαιρίες» τελική έκθεση προς την ΕΤΒΑ, Δεκέμβριος 1993.
- Παραύτης, Χ.Ν., 1994, «ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: ΤΟ 2004 ΣΤΗΝ ΑΚΡΗ ΤΟΥ ΤΟΥΝΕΛ», ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ, τεύχη 10 & 17 Νοεμβρίου.
- Παραύτης, Χ.Ν., 1998, 'Ελληνική ακτοπλοΐα: Το 2004 πλησιάζει', ημερίδα ΕΛΙΝΤ, Σύρος, Οκτώβριος.
- Παραύτης, Χ.Ν., 2002α, 'Απελευθέρωση ακτοπλοΐας: Ωρα μηδέν', ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Νοέμβριος.
- Παραύτης, Χ.Ν., 2002β, «Περί εκπτώσεων και ανταγωνισμού», ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Νοέμβριος.
- Παραύτης, Χ.Ν., 2003α, «Ακτοπλοΐα: Ανασκόπηση 2002, Προοπτικές 2003», ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιανουάριος.
- Παραύτης, Χ.Ν., 2003β, «Κάτω τα όρια ηλικίας!» ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Μάιος.
- Παραύτης, Χ.Ν., 2003γ, «Ακτοπλοΐα: Μερικά πεζά προβλήματα», ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιούνιος.
- Παραύτης, Χ.Ν., 2004, «Θεσμικές Προκλήσεις στην Ακτοπλοΐα», ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ, Ιούνιος.
- Παραύτης, Χ.Ν., 2006, «Ακτοπλοΐα: Waiting for Godot?» ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιανουάριος.
- **Παραύτης, Χ.Ν., 2006, «Ακτοπλοΐα και cabotage: Κείμενα και ανάλυση για τα προβλήματα του κλάδου και την επίλυση τους». ΒΙΒΛΙΟ υπό έκδοση.**

Περισσότερες πληροφορίες

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΜΠ

www.martrans.org

- → “document search”
- → “Greek coastal shipping”

