

Επιπλέον, προτείνεται να επεξεργάζεται η Επιτροπή τις εκθέσεις των κρατών μελών σε τακτικά διαστήματα (π.χ. κάθε τρία χρόνια) και να διαβιβάζει στο Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνολική έκθεση.

4.11. Στον κατάλογο ελέγχου του παραρτήματος I είναι αναγκαίο να αναφερθεί ιδιαίτερα και ο έλεγχος που εφαρμόζε-

ται με βάση άλλες νομικές διατάξεις (π.χ. νομοθεσία περί οδικής ασφάλειας, διατάξεις κοινωνικού περιεχομένου κτλ.).

4.12. Επιπλέον, η οδηγία κανονισμός πρέπει να περιλαμβάνει ένα άρθρο στο οποίο να προβλέπονται κυρώσεις σε όλα τα κράτη μέλη σε περίπτωση παραβάσεων.

Βρυξέλλες, 27 Απριλίου 1994.

*Η Πρόεδρος της  
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής  
Susanne TIEMANN*

**Γνωμοδότηση για το σχέδιο κανονισμού της Επιτροπής όσον αφορά την εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών (κοινοπραξίες)**

(94/C 195/09)

Στις 2 Δεκεμβρίου 1993, η Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για το σχέδιο κανονισμού της Επιτροπής όσον αφορά την εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών (κοινοπραξίες)<sup>(1)</sup>.

Το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 6 Απριλίου 1994 με βάση εισηγητική έκθεση του κ. Whitworth.

Κατά την 315η σύνοδο ολομέλειας (συνεδρίαση της 27ης Απριλίου 1994), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε ομόφωνα και με μία αποχή την ακόλουθη γνωμοδότηση.

## 1. Εισαγωγή

1.1. Στις 25 Φεβρουαρίου 1992, το Συμβούλιο ενέκρινε τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 479/92<sup>(2)</sup> ο οποίος εξουσιοδοτούσε την Επιτροπή να εφαρμόσει, με κανονισμό, το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, προκειμένου να εξαιρεθούν οι κοινές δραστηριότητες των κοινοπραξιών τακτικών γραμμών από την απαγόρευση περί ασυμβίβαστου με τον ανταγωνισμό του άρθρου 85, παράγραφος 1 — (Κανόνες περί ανταγωνισμού).

1.2. Προηγουμένως, η Επιτροπή είχε υποβάλει στο Συμβούλιο ένα έγγραφο με γενικές παρατηρήσεις όσον αφορά τους όρους και τις υποχρεώσεις που η Επιτροπή σκόπευε να συνδυάσει με το ευεργέτημα της απαλλαγής κατά κατηγορίες<sup>(3)</sup>. Η Επιτροπή συμφώνησε να λάβει όσο το δυνατόν

περισσότερο υπόψη τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές κατά την κατάρτιση του εκτελεστικού της κανονισμού.

1.3. Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή εξέτασε το σχέδιο εκτελεστικού κανονισμού και υιοθέτησε, στις 30 Ιανουαρίου 1991, γνωμοδότηση για τις προτάσεις της Επιτροπής ως προς το θέμα<sup>(4)</sup>.

1.4. Σημείωσε τότε ότι η αξία και η χρησιμότητα των κοινοπραξιών ως μέσων ορθολογικής οργάνωσης στην εποχή της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τυγχάνει ευρείας αναγνώρισης και υποστήριξε τις απόψεις της Επιτροπής σύμφωνα με τις οποίες «η ναυτιλιακή βιομηχανία της Κοινότητας πρέπει να επιτύχει τις αναγκαίες οικονομίες κλίμακος, ώστε να είναι σε ανταγωνιστική θέση στην παγκόσμια αγορά τακτικών θαλάσσιων μεταφορών» και ότι «οι κοινοπραξίες μπο-

<sup>(1)</sup> ΕΕ αριθ. C 63 της 1. 3. 1994, σ. 8.

<sup>(2)</sup> ΕΕ αριθ. L 55 της 29. 2. 1992, σ. 3.

<sup>(3)</sup> Έγγραφο 10280/91 (MAR 40 RC 11).

<sup>(4)</sup> ΕΕ αριθ. C 69 της 18. 3. 1991, σ. 16.

ρούν να βοηθήσουν ώστε να εξευρεθούν τα απαραίτητα μέσα για τη βελτίωση της παραγωγικότητας των τακτικών θαλάσσιων γραμμών που εξυπηρετούνται από τις τακτικές θαλάσσιες γραμμές και για την προώθηση της τεχνικής και οικονομικής προόδου».

1.5. Αφού παρατηρούσε ότι ο κανονισμός του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86<sup>(1)</sup>, είχε παραχωρήσει εξαίρεση κατά κατηγορίες σε ό,τι αφορά τις διασκέψεις τακτικών γραμμών από τους «κανόνες περί ανταγωνισμού», η ΟΚΕ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι είναι απαραίτητο ένα κανονιστικό καθεστώς για τις κοινοπραξίες τακτικών γραμμών για να αναπληρωθεί το σημερινό νομικό κενό με ένα κλίμα νομικής ασφάλειας για εμπορικές επιχειρήσεις. Ωστόσο, η ΟΚΕ εξέφραζε την άποψη ότι «η Επιτροπή θα πρέπει να γίνει σαφέστερη σε ό,τι αφορά τις προθέσεις της σχετικά με τους όρους παραχώρησης εξαίρεσης κατά κατηγορίες». Κατά τη γνώμη της, «οι όροι αυτοί θα πρέπει να προστατεύουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό σε τρία επίπεδα: στο εσωτερικό της κοινοπραξίας, στο εσωτερικό της διάσκεψης και στα πλαίσια της συγκεκριμένης εμπορικής μεταφοράς. Θα πρέπει επίσης να διασφαλίζουν και διαφάνεια».

1.6. Επομένως, η δημοσίευση του παρόντος σχεδίου κανονισμού της Επιτροπής και η διαδικασία διαβουλεύσεων συμφωνούν με τα γενικά συμπεράσματα της προγενέστερης γνωμοδότησης στην ΟΚΕ.

## 2. Η χρησιμότητα των κοινοπραξιών

2.1. Η κοινοτική ναυτιλία διαδραμάτισε σημαντικό και πρωτοποριακό ρόλο όσον αφορά την ανάπτυξη των κοινοπραξιών. Η χρησιμότητα των κοινοπραξιών για την οικονομική και τεχνολογική πρόοδο της ναυτιλίας, μέσω της διευκόλυνσης και της ενθάρρυνσης της ανάπτυξης και της χρησιμοποίησης εμπορευματοκιβωτίων και του εκσυγχρονισμού των τακτικών μεταφορών, έχει αναγνωρισθεί ευρέως. Η χρησιμοποίηση των εμπορευματοκιβωτίων κατέστησε δυνατή την ανάπτυξη των συνδυασμένων συστημάτων μεταφοράς, που διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην αύξηση της αποτελεσματικότητας της βιομηχανίας γενικότερα κατά τα τελευταία χρόνια, στο βαθμό που οι επιχειρήσεις μπορούν να χρησιμοποιούν γενικούς πόρους και να λειτουργούν σε παγκόσμια κλίμακα βασιζόμενες σε ταχείες και αποτελεσματικές παραδόσεις εμπορευμάτων.

2.2. Επιδίδοντας τη χορήγηση εξαιρέσεων κατά κατηγορίες στις κοινοπραξίες, η Επιτροπή αναγνωρίζει πλήρως την αξία τους. Οι συμφωνίες για τις κοινοπραξίες θεωρούνται ότι προσφέρουν πλεονεκτήματα στις συμμετέχουσες ναυτιλιακές επιχειρήσεις μέσω μειώσεων του κόστους που προκύπτουν από υψηλότερα επίπεδα χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας και οικονομιών κλίμακας. Επίσης, μπορούν να ωφελήσουν τους χρήστες με τη διασφάλιση τακτικότερων και υψηλότερης ποιότητας υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών.

## 3. Στόχος του κανονισμού

3.1. Στόχος του παρόντος κανονισμού, όπως αναφέρει η Επιτροπή, είναι να δημιουργηθεί ένα ισορροπημένο και ευέ-

λικτο νομικό πλαίσιο για να μπορούν οι ναυτιλιακές εταιρείες να λειτουργούν εντός ενός πλαισίου συμφωνιών που περιορίζουν τον ανταγωνισμό και εξασφαλίζουν ταυτόχρονα ότι οι ναυλωτές διατηρούν δίκαιο μέρος του οφέλους που προκύπτει.

3.2. Προς εκπλήρωση του στόχου αυτού, η Επιτροπή ανεγνώρισε στο έγγραφο του 1991 ότι οι προϋποθέσεις, οι οποίες θα δώσουν στις κοινοπραξίες τη δυνατότητα να λειτουργούν σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία περί ανταγωνισμού, θα έχουν προφανώς διαφορετική φύση και θα πρέπει να αντανακλούν τις τεχνικές και εμπορικές πραγματικότητες.

3.3. Η ΟΚΕ υποστηρίζει τον ευρύ αυτό στόχο και, κατά την εξέταση του σχεδίου κανονισμού, επεδίωξε να προσδιορίσει κατά πόσο οι συγκεκριμένες διατάξεις του παρέχουν, αφενός, επαρκή προστασία στους ναυλωτές και στους χρήστες των υπηρεσιών των κοινοπραξιών τακτικών γραμμών και, αφετέρου, αρκετή προστασία στις εν λόγω κοινοπραξίες για τη διεκπεραίωση των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων. Λήφθηκε, επίσης, υπόψη η σημασία που έχει η προστασία της ανταγωνιστικής θέσης των εκτός των συμπράξεων θαλασσιών γραμμών.

3.4. Η ΟΚΕ προσπάθησε, επίσης, να διακρίνει μεταξύ των διάφορων ειδών συμφωνιών κοινοπραξιών αναφέροντας ότι ορισμένες από αυτές έχουν απλώς ως στόχο να επιτύχουν τεχνική βελτίωση ή συνεργασία (δηλαδή την συνεκμετάλλευση του εξοπλισμού ή μέσω μεταφοράς) και, για το λόγο αυτό, μπορεί να μην emπίπτουν στην απαγόρευση του άρθρου 85, παράγραφος 1, εφόσον δεν περιορίζουν, κατά γενικό κανόνα, τον ανταγωνισμό.

## 4. Γενικές παρατηρήσεις

### 4.1. Ιστορικό των κοινοπραξιών και της ανάπτυξής τους

4.1.1. Η ανάπτυξη της χρησιμοποίησης των εμπορευματοκιβωτίων ήταν μία από τις σημαντικότερες τεχνολογικές καινοτομίες στον τομέα των μεταφορών κατά τα τελευταία χρόνια. Η άμεση επίδραση των εμπορευματοκιβωτίων στις θαλάσσιες μεταφορές τακτικών γραμμών ήταν να περικοπούν δραστικά οι δαπάνες τόσο των ναυλωτών όσο και των πλοιοκτητών από άποψης εξόδων εργασίας για τη μετακίνηση των φορτίων, που αποτελούσαν αυξανόμενης σημασίας παράγοντα την εποχή εκείνη. Είχε, επίσης, ως αποτέλεσμα την αλλαγή του είδους των προσόντων που είναι απαραίτητα για τον τομέα. Η ταχεία και ιδιαίτερα μηχανοποιημένη διακίνηση των φορτίων με ελάχιστη χειρωνακτική εργασία κατέστησε δυνατή τη σημαντική συντόμευση της παραμονής των πλοίων στους λιμένες, βελτιώνοντας την αποτελεσματικότητα των σκαφών. Μεγαλύτερα πλοία, αυστηρότερα χρονοδιαγράμματα, και χρησιμοποίηση ηλεκτρονικών υπολογιστών για τον προγραμματισμό των φορτίων και τον εντοπισμό των εμπορευματοκιβωτίων, απέδωσαν σημαντικά οφέλη στους ναυλωτές και στους πλοιοκτήτες.

4.1.2. Οι εν λόγω αλλαγές οδήγησαν στη μετατροπή ενός τομέα εντάσεως εργασίας σε έναν τομέα που έχει τώρα υψηλή ένταση κεφαλαίου. Συνεπώς, ο ανταγωνισμός μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών από τότε που άρχισαν να χρησιμοποιούνται σε ευρεία έκταση τα εμπορευματοκιβώ-

<sup>(1)</sup> ΕΕ αριθ. L 378 της 31. 12. 1986, σ. 4.

τια (από τη δεκαετία του 1970 και μετά) βασιζόταν, κατά κύριο λόγο, στα χαμηλά λειτουργικά έξοδα. Τούτο απαιτεί τη χρησιμοποίηση μεγαλύτερων και, κατ'επέκταση, πιο αποτελεσματικών, από άποψης κόστους, σκαφών. Το ύψος των επενδύσεων στα σκάφη αυτά, τα εμπορευματοκιβώτιά τους, και ο ειδικευμένος εξοπλισμός χειρισμού, κυμαίνονται σε αστρονομικά επίπεδα και υπερβαίνουν κατά πολύ τις οικονομικές δυνατότητες των μικρών/ή μεσαίου μεγέθους εταιρειών όταν λειτουργούν σε εντελώς ανεξάρτητη βάση.

#### 4.2. Ορισμός των κοινοπραξιών

4.2.1. Οι κοινοπραξίες αποτελούν ένα στοιχείο της οργάνωσης του σύγχρονου τομέα των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών. Οι κοινοπραξίες λειτουργούν συχνά — αλλά όχι πάντα — στα πλαίσια μιας διάσκεψης τακτικών γραμμών. Μια διάσκεψη συνίσταται από μια ομάδα δύο ή περισσότερων ναυτιλιακών εταιρειών που παρέχουν διεθνείς υπηρεσίες σε ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο με καθορισμένα γεωγραφικά όρια σύμφωνα με ένα δημοσιευθέν χρονοδιάγραμμα, και οι οποίες έχουν συμφωνήσει να επιβάλουν τα ίδια ναύλα. Μια διάσκεψη μπορεί, επίσης, να καθορίσει τα μερίδια μεταφορικής ικανότητας ώστε να είναι δυνατή η προσαρμογή της δυναμικότητας στη ζήτηση.

4.2.2. Οι κοινοπραξίες δεν έχουν ένα ρόλο καθορισμού των ναύλων. Τα διάφορα είδη συμφωνιών συνεργασίας που καλύπτονται από τον όρο «κοινοπραξίες τακτικών γραμμών» αναφέρονται στο σχέδιο κανονισμού της Επιτροπής, όπου γίνεται ειδική μνεία στις συγκεκριμένες δραστηριότητες που αναλαμβάνονται. Οι δραστηριότητες αυτές κατατάσσονται είτε σε τεχνικές, είτε σε λειτουργικές, είτε σε εμπορικές.

4.2.3. Στην προηγούμενη γνωμοδότησή της, η ΟΚΕ έκρινε ότι οι κοινοπραξίες τακτικών γραμμών μπορούν να ορισθούν γενικά ως «συνεταιριστικές επιχειρήσεις του ναυτιλιακού τομέα στα πλαίσια των οποίων οι τακτικές ναυτιλιακές γραμμές διεκπεραιώνουν ποικιλία δραστηριοτήτων σε κοινή βάση, με σκοπό να επιτύχουν τα απαραίτητα πλεονεκτήματα οικονομικών κλίμακας και ορθολογικής παροχής υπηρεσιών σε συγκεκριμένο κλάδο». Με τον τρόπο αυτό «συνδυάζουν τις έννοιες της συμμετοχής στις δαπάνες του σκάφους και της συγχώνευσης φορτίου». Ο ορισμός της Επιτροπής στο άρθρο 1 του σχεδίου κανονισμού συμφωνεί σε μεγάλο βαθμό με τον ορισμό της ΟΚΕ.

#### 4.3. Οι σημερινές τάσεις στις κοινοπραξίες

4.3.1. Η μεταβαλλόμενη και δυναμική φύση των κοινοπραξιών αναγνωρίστηκε από τον εκτελεστικό κανονισμό του Συμβουλίου. Το φάσμα των δραστηριοτήτων, τόσο των υφιστάμενων κοινοπραξιών όσο και των κοινοπραξιών που δημιουργήθηκαν πρόσφατα, εξελίχθηκε και μεταβλήθηκε σε συνάρτηση προς τις ανάγκες των χρηστών. Οι ανάγκες αυτές αντικατοπτρίζουν τις εξελίξεις στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων που αναφέρονται στο παραπάνω σημείο 4.1. Όταν έγινε πρώτη φορά λόγος περί κοινοπραξιών, οι τελευταίες ήταν γενικά αρκετά ολοκληρωμένης φύσεως με περίπλοκες ρυθμίσεις συνεκμετάλλευσης πλοίων με τη μορφή κοινοπραξίας και με μηχανισμούς προσυμφωνημένης εξασφάλισης των μεριδίων των συμμετεχόντων στα κέρδη από τις μεταφορές. Ορισμένες κοινοπραξίες βρήκαν ότι το επίπεδο εργασιών και ερευνών, που είναι απαραίτητες για τον προσδιορισμό και

την αξιολόγηση των δαπανών που έχουν σχέση με τη λειτουργία των σκαφών και τα φορτία, ήταν τεράστιο από άποψης χρόνου και χρήματος. Αυτό δημιούργησε μια τάση προς απλούστερες συμφωνίες, όπως τεχνικές συμφωνίες μεταξύ των μεταφορέων, π.χ., για την ανταλλαγή χώρου ή θέσεων εμπορευματοκιβωτίων στα πλοία και συμφωνίες συνεκμετάλλευσης των πλοίων.

4.3.2. Ενώ οι εταίροι μπορούσαν προηγουμένως να εφαρμόσουν μια κοινή πολιτική μάρκετινγκ και να αναλαμβάνουν σημαντικές οικονομικές δεσμεύσεις, το νέο είδος συμφωνιών θα καλύπτει, σε πολλές περιπτώσεις, τον εξοπλισμό θαλάσσης και ξηράς και άλλες εγκαταστάσεις, αλλά το επίπεδο οικονομικής ολοκλήρωσης θα περιορίζεται απλώς στον απολογισμό για τις χρησιμοποιούμενες και παρεχόμενες υπηρεσίες.

4.3.3. Μια ένδειξη του είδους συμφωνιών κοινοπραξιών που εφαρμόζονται σήμερα στο εμπόριο προς και από την Κοινότητα, δίδεται, υπό μορφή πίνακα, από τις Ενώσεις Πλοιοκτητών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCΣΑ). Το τμήμα εξέτασε τον πίνακα αυτό. Αν και δεν αποτελεί πλήρη ανάλυση — ίσως να υπάρχουν άλλες συμφωνίες — και δεν είναι απόλυτα ενημερωμένος — λόγω της δυναμικής φύσης της βιομηχανίας — ο πίνακας μπορεί να θεωρηθεί ως ενδεικτικός της μεγάλης ποικιλίας των κοινοπραξιών. Μπορεί να διαπιστωθεί ότι πολύ περισσότερο από το ήμισυ των συμφωνιών που αναφέρονται περιορίζονται σε τεχνικές πτυχές της λειτουργίας των στόλων και των τερματικών σταθμών και δεν περιλαμβάνουν εμπορικές διατάξεις για τη συνεκμετάλλευση των πλοίων ή την πολιτική μάρκετινγκ.

#### 5. Ειδικές παρατηρήσεις για το σχέδιο κανονισμού

5.1. Βάσει των όσων αναφέρονται στο παραπάνω κεφάλαιο 4 και σύμφωνα με το δεδηλωμένο στόχο της Επιτροπής (3.1), η ΟΚΕ, σε μια άρθρο προς άρθρο ανάλυση του σχεδίου κανονισμού, επεσήμανε τα ακόλουθα θέματα ιδιαίτερου ενδιαφέροντος όσον αφορά την επίδραση του κανονισμού αυτού στην αποτελεσματική λειτουργία των κοινοπραξιών τακτικών γραμμών, και υπέδειξε τομείς τους οποίους η Επιτροπή θα μπορούσε να αναθεωρήσει τη σημερινή της θέση.

#### 5.2. Ορισμός (άρθρο 1)

5.2.1. Η ΟΚΕ συμφωνεί σε γενικές γραμμές με τον ορισμό των κοινοπραξιών τακτικών γραμμών που δίδεται στο άρθρο 1. Ωστόσο, για λόγους νομικής ασφάλειας, θα επιθυμούσε να διασαφηνισθούν οι επιπτώσεις της έκφρασης «κυρίως μέσω εμπορευματοκιβωτίων». Στην περίπτωση που οι υπηρεσίες τακτικών γραμμών προσφέρονται από κοινού, δεν αφορούν εμπορευματοκιβώτια ή δεν είναι ανάμικτες υπηρεσίες εμπορευματοκιβωτίων/μη εμπορευματοκιβωτίων, μήπως εμπίπτουν στα πλαίσια του ορισμού των κοινοπραξιών και, ως εκ τούτου, στα πλαίσια του κανονισμού;

5.2.2. Η ΟΚΕ θα επιθυμούσε να δοθεί ένας ακόμη ορισμός που να διευκρινίζει τον όρο «καθορισμός ανεξάρτητων ναύλων» (independent rate action) που χρησιμοποιείται στο άρθρο 5 χωρίς εξήγηση.

### 5.3. Πεδίο εφαρμογής (άρθρο 2)

5.3.1. Ο νέος κανονισμός [κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 479/92] και ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 αφορούν τις τακτικές γραμμές· εντούτοις, η αλληλεπίδραση των δύο πεδίων εφαρμογής δεν είναι σαφής. Σημειούται ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 περιορίζεται στις υπηρεσίες διεθνών θαλάσσιων μεταφορών μόνον, ενώ το πεδίο εφαρμογής της νέας πρότασης κανονισμού δεν καθορίζεται κατά τον τρόπο αυτό. Εξάλλου, ο ορισμός της κοινοπραξίας περιορίζει σαφέστατα τις συμφωνίες μεταξύ των μελών στις υπηρεσίες διεθνών γραμμών. Η ασάφεια αυτή πρέπει να εξαιρεθεί. Η ΟΚΕ διερωτάται αν δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι το πεδίο εφαρμογής καλύπτει τις σύντομες θαλάσσιες υπηρεσίες «τροφοδότησης», συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών μεταξύ των λιμένων ενός κράτους μέλους, οι οποίες αποτελούν σημαντικό συμπλήρωμα για την αποτελεσματική λειτουργία των υπηρεσιών τακτικών γραμμών ανοικτού πελάγους. Η ΟΚΕ τονίζει ότι οι σύντομες θαλάσσιες υπηρεσίες αποτελούν το επίκεντρο ευρύτατης πρόωθησης εκ μέρους της Επιτροπής λόγω των περιβαλλοντικών και άλλων πλεονεκτημάτων τους όσον αφορά το κοινωνικό δίκτυο μεταφορών. Πρέπει να διασαφηνισθεί ποιους τομείς καλύπτει ο νέος κανονισμός.

5.3.2. Οι περισσότερες μεμονωμένες κοινοπραξίες τακτικών γραμμών προσφέρουν υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών, δηλαδή εκτελούν επίσης και χερσαίες μεταφορές στα πλαίσια της μεταφοράς ενός εμπορευματοκιβωτίου από το σημείο Α στο σημείο Β. Μολονότι η Επιτροπή είχε αρχικά την πρόθεση να καλύπτει ο κανονισμός τις υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών, το σχέδιο αφορά μόνο τις θαλάσσιες μεταφορές. Λόγω της σημασίας των υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών, η ΟΚΕ θα επιθυμούσε να διασαφηνισθεί έγκαιρα η θέση τους στα πλαίσια των κανόνων ανταγωνισμού. Εντούτοις, πρέπει να εξετασθεί το θέμα της κοινής χρήσης των εμπορευματοκιβωτίων στη ξηρά. Κοινοπραξίες οι οποίες ασκούν δραστηριότητες στις ίδιες διαδρομές συχνά έχουν συμφωνίες για κοινή χρήση των κιβωτίων. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο χορήγησης εξαίρεσης κατά κατηγορία διαμέσου χωριστού κανονισμού, ώστε να καλυφθεί η συγκεκριμένη δραστηριότητα.

### 5.4. Τεχνικές συμφωνίες (άρθρο 3)

5.4.1. Η νομική διευκρίνιση του θέματος του κατά πόσο όλες οι δραστηριότητες των κοινοπραξιών — τεχνικές, λειτουργικές και εμπορικές — πρόκειται να καλυφθούν από τους όρους και τις υποχρεώσεις του κανονισμού, έχει θεμελιώδη σημασία. Όπως είναι σήμερα διατυπωμένο το σχέδιο κανονισμού, η Επιτροπή περιλαμβάνει αμιγώς τεχνικές συμφωνίες (π.χ. κοινά δρομολόγια, ανταλλαγή χώρου ή θέσεων εμπορευματοκιβωτίων στα πλοία, συνεκμετάλλευση εξοπλισμού) στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Υπάρχει σαφές προηγούμενο στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 (άρθρο 2, παράγραφος 1) για τις θαλάσσιες μεταφορές όσον αφορά την εξαίρεση, από την απαγόρευση του άρθρου 85, παράγρα-

φος 1, της Συνθήκης, συμφωνιών που έχουν ως μόνο αντικείμενο και αποτέλεσμα την επίτευξη τεχνικών βελτιώσεων. Η ΟΚΕ διερωτάται κατά πόσο θα έπρεπε καν να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού οι συμφωνίες κοινοπραξιών που έχουν καθαρά τεχνικό χαρακτήρα και συμβάλλουν στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της παραγωγικότητας του τομέα. Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει το θέμα αυτό με σκοπό να το διευκρινίσει περαιτέρω, κάνοντας αναφορά στον προηγούμενο κανονισμό για τις θαλάσσιες μεταφορές.

### 5.5. Διαχείριση της μεταφορικής ικανότητας (άρθρο 3, παράγραφος 3)

5.5.1. Η ΟΚΕ παρατηρεί ότι οι εμπορικές ανισορροπίες και τα σημαντικά έξοδα που συνεπάγεται ο χειρισμός και η επανατοποθέτηση των κενών εμπορευματοκιβωτίων καθιστά τη διαχείριση της μεταφορικής ικανότητας ζωτικό στοιχείο της επιτυχούς διαχείρισης των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών. Σύμφωνα με τη σημερινή διατύπωση του κανονισμού, η ανά κατηγορία απαλλαγή μιας κοινοπραξίας δεν εφαρμόζεται όταν είτε η κοινοπραξία είτε τα μέλη της συμμετέχουν σε διευθετήσεις που περιορίζουν «σημαντικά» ή μειώνουν τη μεταφορική ικανότητα. Η διάταξη αυτή θα θίγει όχι μόνο τις κοινοπραξίες αλλά και τις διασκέψεις, όταν τα μέλη των κοινοπραξιών δρουν στα πλαίσια διασκέψεων. Ωστόσο, το άρθρο 3, παράγραφος 3, επιτρέπει στη συνέχεια τη διαχείριση της μεταφορικής ικανότητας όταν αυτή γίνεται από όλα τα μέλη για να προσαρμοσθεί στις «εποχικές» ή «συγκυριακές» μεταβολές της ζήτησης, ή στη χρησιμοποίηση «πιο σύγχρονων» πλοίων.

5.5.2. Η ΟΚΕ κρίνει ότι η ορολογία που χρησιμοποιείται στη διάταξη αυτή είναι πολύ ασαφής· ζητεί να διευκρινισθεί ο τρόπος με τον οποίο η Επιτροπή θα προβεί σε διάκριση μεταξύ των επιτρεπτέων και μη επιτρεπτέων μορφών διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας. Επιπλέον, όσον αφορά τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, σχετικά με τις διασκέψεις των τακτικών γραμμών που επιτρέπει τη ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας (άρθρο 3, περίπτωση δ), το τμήμα ερωτά την Επιτροπή ποια προβλέπει ότι θα είναι η αλληλεπίδραση των δύο κανονισμών.

### 5.6. Άρθρο 5

5.6.1. Η ΟΚΕ εγκρίνει τις διατάξεις του άρθρου 5 ως πληρούσες το στόχο της έκτης αιτιολογικής σκέψης της αιτιολογικής έκθεσης: να εξασφαλισθούν «επαρκείς συνθηκές ανταγωνισμού στις διαδρομές στις οποίες ασκούν δραστηριότητες οι κοινοπραξίες», — προϋπόθεση για να μπορέσουν οι «χρήστες των θαλασσιών υπηρεσιών που προσφέρουν οι κοινοπραξίες να αποκομίσουν δίκαιο μερίδιο των πλεονεκτημάτων που πηγάζουν από τη βελτίωση της παραγωγικότητας και της ποιότητας των υπηρεσιών που είναι απόρροια της ύπαρξης των εν λόγω κοινοπραξιών».

### 5.7. Μερίδιο μεταφορικής υπηρεσίας (άρθρα 6 και 7)

5.7.1. Η ΟΚΕ παρατηρεί ότι μία από τις δευτερεύουσες προϋποθέσεις, που πρέπει να πληρούνται για τη χορήγηση απαλλαγών, προβλέπει ειδικούς περιορισμούς στο μερίδιο της μεταφορικής υπηρεσίας που εξαρτάται από την ειδική φύση της κοινοπραξίας, κατά 30%, 35% ή 50% της απευθείας μεταφοράς όσον αφορά το φάσμα των λιμένων που καλύπτει. Η Επιτροπή κατέστησε σαφές ότι, κατά τις εκτιμήσεις

της, μόνο 6-7 συμφωνίες περίπου δεν θα εμπίπτουν στα όρια αυτά, και ότι η εναλλακτική δυνατότητα της μεμονωμένης απαλλαγής θα είναι δυνατή. Σημειώτεον ότι η τέταρτη αιτιολογική σκέψη της σελίδας 7 της αιτιολογικής έκθεσης του σχεδίου κανονισμού προβλέπει μεμονωμένες απαλλαγές. Ωστόσο, δεν φαίνεται να υπάρχει αντίστοιχη πρόβλεψη στα άρθρα του σχεδίου κανονισμού, και η ΟΚΕ διερωτάται για την παράλειψη αυτή. Είναι καθησυχαστικό ότι η Επιτροπή ήταν σε ορισμένο βαθμό πρόθυμη να λάβει υπόψη τις ειδικές εμπορικές συνθήκες των διάφορων εμπορικών τομέων όπου το μερίδιο της μεταφορικής υπηρεσίας είναι προς το παρόν, για υγιείς οικονομικούς λόγους, υψηλότερο από ό,τι σε άλλους που υπόκεινται σήμερα σε πραγματικό ανταγωνισμό.

5.7.2. Η ΟΚΕ θεωρεί την επιλογή των ποσοστών των μεριδίων της αγοράς ως αυθαίρετη και, ειδικότερα, δεν θεωρεί αιτιολογημένο τον περιορισμό των ναυτιλιακών εταιρειών που συμμετέχουν σε μια κοινοπραξία, όταν το μερίδιο μεταφορικής υπηρεσίας υπολογίζεται ότι κυμαίνεται μεταξύ 30-35 % και 50 %. Οι διατάξεις σχετικά με το μερίδιο μεταφορικής υπηρεσίας θα μπορούσαν, μάλιστα, να θεωρηθούν περιττές, αφού οι όροι που επιβάλλονται από άλλα άρθρα αρκούν για την εξασφάλιση επαρκούς ανταγωνισμού.

5.7.3. Η ίδια έννοια του μεριδίου μεταφορικής υπηρεσίας έρχεται σε σύγκρουση με τον προηγούμενο κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 που δεν ορίζει απαιτήσεις όσον αφορά το μερίδιο μεταφορικής υπηρεσίας. Παρόμοια, δεν επιβάλλονταν περιορισμοί στον αριθμό των ναυτιλιακών εταιρειών που μπορούσαν να συμμετάσχουν σε διάσκεψη. Δεν επιβάλλονται, επίσης, ούτε περιορισμοί στον τομέα μεταφορικής ικανότητας ούτε στον αριθμό των ναυτιλιακών εταιρειών από κανέναν από τους σημαντικότερους εμπορικούς εταίρους της ΕΚ στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ).

5.7.4. Η ΟΚΕ ζητεί να διασαφηνισθεί η μέθοδος της Επιτροπής για τον καθορισμό του μεριδίου μεταφορικής υπηρεσίας και ανησυχεί ιδιαίτερα για την ανακριβή χρήση των φράσεων «σειρές λιμένων» και «απευθείας μεταφορά». Δεν είναι σαφές κατά πόσο η Επιτροπή προτίθεται να προβεί σε εκτίμηση του μεριδίου της μεταφορικής υπηρεσίας βάσει των πραγματικών λιμένων προσέγγισης ή κατά πόσο είναι πρόθυμη να λάβει υπόψη άλλους λιμένες που χρησιμεύουν για την ίδια μεταφορά. Υπάρχει επίσης ασάφεια όσον αφορά τη χρησιμοποίηση του όρου «απευθείας» μεταφορά και κατά πόσο ή όχι η Επιτροπή προτίθεται να λάβει υπόψη την μεταφόρτωση κατά τον υπολογισμό του μεριδίου μεταφορικής υπηρεσίας. Για να υπάρξει νομική ασφάλεια και να αποφευχθούν μελλοντικές διαφορές, η Επιτροπή θα πρέπει να διευκρινίσει τον τρόπο με τον οποίον προτίθεται να εκτιμήσει και να εφαρμόσει τις διατάξεις περί μεριδίου μεταφορικής υπηρεσίας.

#### 5.8. Αρχική περίοδος προειδοποίησης (άρθρο 8)

5.8.1. Η ΟΚΕ παρατηρεί ότι, στο έγγραφο της του 1991, η Επιτροπή εξέφρασε η ίδια την επιθυμία να καθοδηγηθεί από πρακτικές που έχουν ήδη αναπτυχθεί στις συμφωνίες του είδους αυτού. Ειδικότερα, αναγνωρίστηκε ότι η δημιουργία ορισμένων ειδικευμένων κοινοπραξιών συνεπάγεται ευρείες επενδύσεις και ότι μπορεί να ενδείκνυται ένα καθεστώς περιό-

δου προειδοποίησης που να ποικίλλει ανάλογα με το επίπεδο των επενδύσεων. Όπως έχει ήδη σημειωθεί, το επίπεδο των επενδύσεων σε μια συγκεκριμένη κοινοπραξία ενδέχεται να είναι πολύ υψηλό και, σε τέτοιες περιπτώσεις, τα διαστήματα των 18 και 24 μηνών που προτείνει η Επιτροπή είναι πολύ μικρά για να αποδειχθούν εμπορικά βιώσιμα. Το θέμα είναι η εμπορική επιλογή μεταξύ συνεργαζόμενων εταιρών και θα πρέπει να αφεθεί στην κρίση τους. Επίσης, η πρόβλεψη μεγαλύτερων περιόδων προειδοποίησης θα παρέχει στους χρήστες μεγαλύτερη βεβαιότητα σχετικά με τη διαθεσιμότητα συγκεκριμένων υπηρεσιών.

#### 5.9. Διαβουλεύσεις με τους ναυλωτές (άρθρο 9)

5.9.1. Η ΟΚΕ θεωρεί το άρθρο αυτό ως σημαντικό επειδή λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις των χρηστών. Ωστόσο, η Επιτροπή καθιστά σαφές στις κατευθυντήριες γραμμές του 1991 ότι το αντικείμενο των διαβουλεύσεων αυτών πρέπει να περιορίζεται στις δραστηριότητες που εκτελούν οι ίδιες οι κοινοπραξίες, χωρίς να επαναλαμβάνονται οι διαδικασίες διαβούλευσης βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86. Οι αρχές αυτές πρέπει να ακολουθηθούν. Στην ουσία, οι διαβουλεύσεις αυτές πρέπει να διεξάγονται όπως ορίζει το άρθρο: με άμεση επαφή μεταξύ της κοινοπραξίας των γραμμών που τη συνιστούν και των πελατών της.

#### 5.10. Θέση σε ισχύ (άρθρο 13)

5.10.1. Για λόγους σαφήνειας, η ΟΚΕ θα επιθυμούσε να επαναδιατυπωθεί το άρθρο 13 όσον αφορά την ειδική μεταχείριση των συμφωνιών εκείνων των κοινοπραξιών που υπερβαίνουν το μερίδιο μεταφορικής υπηρεσίας και τον αριθμό των συμμετεχουσών ναυτιλιακών εταιρειών. Υπό τη σημερινή διατύπωση, είναι ασαφές αν θα χρειασθεί να προσαρμοσθούν εντός περιόδου 6 μηνών, περίοδο κατά την οποία θα προστατεύονται από την ανά κατηγορία εξαίρεση, ή κατά πόσο θα επιτραπεί η διατήρηση των υφιστάμενων συνθηκών μέχρι την εκπνοή των σχετικών συμφωνιών των κοινοπραξιών.

#### 6. Σύνοψη και συμπεράσματα

6.1. Η ΟΚΕ επικροτεί τη δημοσίευση αυτού του σχεδίου κανονισμού της Επιτροπής και σημειώνει ότι συμφωνεί σε μεγάλο βαθμό με τα γενικά συμπεράσματα της προγενέστερης γνωμοδότησης της ΟΚΕ επί του θέματος.

6.2. Η ΟΚΕ αναγνωρίζει ότι είναι απαραίτητο να επιτευχθεί ισορροπία μεταξύ της παροχής επαρκούς προστασίας στους ναυλωτές και τους χρήστες των κοινοπραξιών τακτικών γραμμών, να εξασφαλισθεί, παράλληλα, επαρκής ελευθερία στις κοινοπραξίες για τη διεκπεραίωση των επαγγελματικών τους δραστηριοτήτων και να προστατευθεί η ανταγωνιστική θέση των επιχειρήσεων που δεν είναι μέλη των κοινοπραξιών.

6.3. Πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι οι τρέχουσες συμφωνίες κοινοπραξιών ποικίλλουν σημαντικά ως προς το πεδίο εφαρμογής και τις λεπτομέρειες και ότι πρέπει να παρα-

μείνουν ευέλικτες, έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των χρηστών τους.

6.4. Το σχέδιο κανονισμού περιέχει ορισμένες ασυνέπειες σε σχέση με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου όσον αφορά τις διασκένυεις ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών και τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 479/92. Οι ασυνέπειες αυτές πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να αρθούν.

6.5. Ορισμένοι όροι που χρησιμοποιούνται στο σχέδιο κανονισμού απαιτούν ακριβέστερο ορισμό χάριν μεγαλύτερης σαφήνειας και νομικής ασφάλειας.

6.6. Η Επιτροπή πρέπει να επανεξετάσει τα εξής ιδιαίτερα σημεία υπό το πρίσμα των απόψεων που εκφράστηκαν:

— αν θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού οι καθαρά τεχνικές συμφωνίες, όπως συμβαίνει με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 (άρθρο 3),

— μήπως οι προτεινόμενοι ορισμοί σχετικά με τη διαχείριση της μεταφορικής ικανότητας [οι οποίοι επίσης έρχονται σε αντίφαση με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86] αποδειχθούν υπερβολικά ανασταλτικοί ως προς την παροχή υπηρεσιών μειωμένου κόστους (άρθρο 3),

— αν είναι σωστά και αν μπορούν να εφαρμοσθούν με ακρίβεια τα προτεινόμενα κριτήρια για τον καθορισμό του μεριδίου μεταφορικής υπηρεσίας και αν είναι κατάλληλη σ' αυτό το πλαίσιο η υιοθέτηση καθαρά αυθαίρετων ποσοστιαίων ορίων (άρθρα 6 και 7),

— αν οι προτεινόμενοι περιορισμοί της διάρκειας της αρχικής περιόδου προειδοποίησης αρκούν για να ανταποκριθούν στα υψηλά επίπεδα επενδύσεων κεφαλαίου που ενδέχεται να υπάρχουν (άρθρο 8).

Βρυξέλλες, 27 Απριλίου 1994.

*Η Πρόεδρος της*  
*Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής*  
Susanne TIEMANN