

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα: «Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ στις υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών»

(2008/C 204/11)

Στις 20 Νοεμβρίου 2007, και σύμφωνα με το άρθρο 29 του Εσωτερικού Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, το Προεδρείο της ΕΟΚΕ απεφάσισε να ζητήσει την κατάρτιση πρόσθετης γνωμοδότησης με θέμα:

«Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ στις υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών».

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών» στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, επεξεργάστηκε τη γνωμοδότησή του στις 19 Φεβρουαρίου 2008 με εισήγηση την δόκτορα Μπρεδέιμα.

Κατά την 443^η σύνοδο ολομέλειάς της, της 12^{ης} και 13^{ης} Μαρτίου 2008 (συνεδρίαση της 12^{ης} Μαρτίου 2008), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 117 ψήφους υπέρ, και 6 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση:

1. Συμπεράσματα

1.1 Η ΕΟΚΕ φρονεί ότι η διάρθρωση και η προτεινόμενη διατύπωση του σχεδίου κατευθυντήριων γραμμών μπορούν, ως επί το πλείστον, να υποστηριχθούν. Ωστόσο, επισημαίνει ότι υφίστανται διαφορές, τα κεφάλαια που αναφέρονται στις μεταφορές τακτικών γραμμών (liner shipping) και αυτών που αναφέρονται στις μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία (tramp shipping) και στις αντίστοιχες ομάδες συνεργασίας (pools). Το τμήμα που αφορά την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ μεταφορών τακτικών γραμμών είναι αρκετά αναλυτικό και φαίνεται να είναι σχετικά χρήσιμο όσον αφορά την περιγραφή και ερμηνεία της σχετικής νομολογίας και την πρακτική λήψης αποφάσεων στον τομέα αυτό. Σε γενικές γραμμές, το σχέδιο κατευθυντήριων γραμμών για τις τακτικές γραμμές φαίνεται να είναι αρκετά σαφές, έχει δε βασιστεί στην υφιστάμενη νομολογία και σε μακρές, εμπειριστατωμένες συζητήσεις με την ναυτιλιακή βιομηχανία. Από την άλλη πλευρά, τα τμήματα που αφορούν, γενικά, τις μεταφορές tramp και, πιο ειδικά, τις ομάδες συνεργασίας στο πλαίσιο του τύπου αυτού μεταφορών, είναι πιο συνοπτικές. Η ΕΟΚΕ εικάζει ότι η απουσία αυτή διεξοδικών στοιχείων οφείλεται, κατά μεγάλο μέρος, στην έλλειψη σχετικής νομολογίας και, κατ' επέκταση, στην έλλειψη εμπειρίας των αντίστοιχων αρχών (δηλ. των αρχών ανταγωνισμού) — συμπεριλαμβανομένης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής — στον τομέα των μεταφορών tramp και των ομάδων συνεργασίας που συγκροτούνται στο πλαίσιο των μεταφορών αυτών, καθώς μέχρι σήμερα δεν έχουν διατυπωθεί επίσημες καταγγελίες εκ μέρους ναυλωτών.

1.2 Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει τις εκκλήσεις που είχε απευθύνει στην ΕΕ, στο πλαίσιο προηγούμενων γνωμοδοτήσεών της (κατά τα έτη 2004, 2006 και 2007), να προβεί στην διεξαγωγή ουσιαστικών διαβουλεύσεων με άλλα κράτη με σκοπό να προσδιοριστεί η συμβατότητα μεταξύ των υφιστάμενων καθεστώτων που διέπουν τις θαλάσσιες μεταφορές τακτικών γραμμών σε διεθνή κλίμακα. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ διατυπώνει εκ νέου την σύσταση που περιελάμβαναν οι ίδιες γνωμοδοτήσεις της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να λαμβάνει επίσης υπόψη και την πτυχή του ανθρώπινου δυναμικού (π.χ. τον αντίκτυπο των εν λόγω καθεστώτων στην απασχόληση των ευρωπαίων ναυτικών) — εκτός από τους παράγοντες με καθαρά ανταγωνιστικό χαρακτήρα — όταν εξετάζει τους κανόνες ανταγωνισμού στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

1.3 Η ΕΟΚΕ υποδεικνύει να γίνεται χρήση ενδεικτικών παραδειγμάτων για την καλύτερη αποσαφήνιση του περιεχομένου του σχεδίου κατευθυντήριων γραμμών, που αφορά τις τακτικές γραμμές θαλασσιών μεταφορών, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις εκείνες όπου τα δεδομένα που παρατίθενται έχουν «ιστορικό» χαρακτήρα.

1.4 Δεδομένου ότι οι ενότητες που αφορούν τις μεταφορές tramp και τις ομάδες συνεργασίας (pools) που συγκροτούνται στο πλαίσιο των μεταφορών αυτών είναι λιγότερο αναλυτικές για τους λόγους που εικάζεται πιο πάνω, η ΕΟΚΕ διερωτάται κατά πόσον οι υπό εξέταση κατευθυντήριες γραμμές είναι σε θέση να παρέχουν στις ναυτιλιακές εταιρείες που πραγματοποιούν μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά (στο πλαίσιο συμφωνιών ομαδικής συνεργασίας) την καθοδήγηση που τους είναι απαραίτητη προκειμένου να προβαίνουν σε αυτοεκτίμηση των συμφωνιών συνεργασίας τις οποίες συνάπτουν. Πιθανόν να χρειάζεται να προβλεφθεί περαιτέρω αποσαφήνιση ορισμένων σημείων του σχεδίου κατευθυντήριων γραμμών που αφορούν τις μεταφορές tramp (συγκεκριμένα τις ομάδες συνεργασίας). Αντίστοιχα, ίσως είναι επίσης σκόπιμο να εξεταστεί η περίπτωση επέκτασης του κανονισμού για τις κοινοπραξίες — ο οποίος αυτή τη στιγμή περιορίζεται αποκλειστικά στον τομέα των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια — ώστε να καλύπτει και άλλα σημαντικά τμήματα της διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς.

1.5 Η ΕΟΚΕ τονίζει ότι οι ομάδες συνεργασίας ναυτιλιακών εταιρειών των μεταφορών tramp δεν αποτελούν την σημαντικότερη μερίδα των αγορών του τύπου αυτού μεταφορών. Πράγματι, η συντριπτική πλειοψηφία των υπηρεσιών με ελεύθερα φορτηγά πλοία παρέχεται από πολλές εταιρείες μικρού ή μεσαίου μεγέθους οι οποίες συναγωνίζονται μεταξύ τους για την εξασφάλιση της μεταφοράς εμπορευμάτων. Για το λόγο αυτό, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει ότι είναι απαραίτητο να προβλεφθεί ειδική διευκρίνιση στις κατευθυντήριες γραμμές η οποία να λαμβάνει υπόψη το γεγονός αυτό. Επιπροσθέτως, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα έπρεπε να είχε δώσει περισσότερες οδηγίες όσον αφορά την εφαρμογή του κανόνα de minimis στις ομάδες συνεργασίας που είναι υπερβολικά μικρές ώστε να έχουν ένα αξιόλογο αντίκτυπο στις αγορές.

1.6 Είναι απογοητευτικό το γεγονός ότι οι οδηγίες που αφορούν τις ομάδες συνεργασίας των μεταφορών tramp δεν δίδουν πλήρεις απαντήσεις στα ερωτήματα που προκαλούν αβεβαιότητα, έως και ανησυχία, στις ναυτιλιακές εταιρείες που πραγματοποιούν μεταφορές tramp στο πλαίσιο συμφωνιών ομαδικής συνεργασίας. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την εντύπωση που συνάγεται από το σχέδιο κατευθυντήριων γραμμών ότι οι συμφωνίες ομαδικής συνεργασίας των μεταφορών tramp καθ' εαυτές δεν αντιτίθενται στην νομοθεσία περί ανταγωνισμού της ΕΚ, ζητεί ωστόσο από την Επιτροπή να παράσχει σαφέστερες οδηγίες στην οριστική διατύπωση των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81(3) στην περίπτωση των συμφωνιών ομαδικής συνεργασίας των μεταφορών tramp ώστε οι σχετικές ναυτιλιακές εταιρείες να μπορούν να είναι σε θέση να πραγματοποιούν την αυτοεκτίμηση.

1.7 Αξίζει να σημειωθεί ότι το σχέδιο κατευθυντήριων γραμμών δεν προσδιορίζει πώς εννοεί τον όρο «tramp shipping» («μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία») και συνεπώς δεν είναι σαφές κατά πόσον καλύπτει και τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και/ή τις εξειδικευμένες θαλάσσιες μεταφορές. Θα ήταν χρήσιμο να δοθούν διευκρινίσεις και όσον αφορά το σημείο αυτό.

1.8 Επιπλέον, όσον αφορά το κεφάλαιο που αναφέρεται στις μεταφορές tramp, η ΕΟΚΕ συνιστά οι κατευθυντήριες γραμμές να αποσαφηνίζουν ότι οι δραστηριότητες ενός ναυλομεσότη δεν διαφέρουν, κατ' ουσία, από τις δραστηριότητες του επικεφαλής μιας ομάδας συνεργασίας όσον αφορά τον καθορισμό τιμών. Οι αγορές των μεταφορών tramp — στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι αγορές στο πλαίσιο των οποίων ασκούν δραστηριότητα ομάδες συνεργασίας των μεταφορών tramp — είναι αγορές οι οποίες βασίζονται σε διαγωνισμούς, δηλ. οι αποφάσεις για τις αντίστοιχες τιμές αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης μεταξύ των μερών και βασίζονται στην προσφορά και ζήτηση. Συνεπώς, το γεγονός ότι ένας επικεφαλής ομάδας συνεργασίας συμφωνεί απλώς μία τιμή με έναν εκναυλωτή για τη χρήση ενός σκάφους της εν λόγω ομάδας δεν αποτελεί «καθορισμό τιμών» με την έννοια του ιδιαίτερης σοβαρότητας περιορισμού του ανταγωνισμού.

2. Εισαγωγή

2.1 Στις 13 Σεπτεμβρίου 2007, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε το πολυαναμενόμενο σχέδιο κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού ΕΚ στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Οι κατευθυντήριες γραμμές αφορούν τις συμφωνίες συνεργασίας στους τομείς της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που επηρεάζονται άμεσα από τις τροποποιήσεις που εισήγαγε ο Κανονισμός 1419/2006 όσον αφορά τις ενδομεταφορές, τις τακτικές γραμμές θαλάσσιων μεταφορών και τις μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία. Στόχος των κατευθυντήριων γραμμών αυτών είναι να παρασχεθεί η κατάλληλη καθοδήγηση ώστε οι ναυτιλιακές εταιρείες να μπορούν να προβαίνουν σε εκτιμήσεις με ίδια μέσα των συμφωνιών συνεργασίας που συνάπτουν, δηλ. να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω εταιρείες θα είναι σε θέση να προσδιορίζουν κατά πόσον οι συμφωνίες συνεργασίας αυτές είναι συμβατές με το άρθρο 81 της Συνθήκης ΕΚ. Οι κατευθυντήριες γραμμές θα έχουν, σε μία πρώτη φάση, πενταετή ισχύ.

2.2 Το σχέδιο κατευθυντήριων γραμμών αποσκοπεί, συγκεκριμένα, στην αποσαφήνιση, αφενός, των προϋποθέσεων υπό τις οποίες οι ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών μπορούν νόμιμα να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τους ναύλους μεταφοράς και, αφετέρου, των προϋποθέσεων υπό τις οποίες οι ναυτιλιακές εταιρείες μεταφορών tramp επιτρέπεται να συνάπτουν συμφωνίες ομαδικής συνεργασίας. Για να επιτευχθεί αυτό προτείνεται ένα περίπλοκο σύνολο παραμέτρων. Ωστόσο, η πραγματική προστιθέμενη αξία του σχεδίου κατευθυντήριων γραμμών θα μπορέσει, στην πράξη, να αξιολογηθεί μόνον στο μέλλον, όταν θα είναι δυνατό να καταδειχθεί κατά πόσον οι συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές μπόρεσαν όντως να παράσχουν, στις ενδιαφερόμενες ναυτιλιακές εταιρείες, την καθοδήγηση που τους είναι απαραίτητη προκειμένου να κρίνουν κατά πόσον η συμπεριφορά που προτίθενται να υιοθετήσουν στο πλαίσιο της αγοράς τους είναι νόμιμη.

3. Γενικές παρατηρήσεις

Υπηρεσίες Μεταφορών Τακτικών Γραμμών

3.1 Το σχέδιο κατευθυντήριων γραμμών που αφορά τις μεταφορές τακτικών γραμμών — πέραν του ότι επιβεβαίωσε πράγματα

ήδη γνωστά, δηλ. ότι οι ναυτιλιακές διασκέψεις σχετικά με τις μεταφορές προς και από την ΕΕ θα καταργηθούν στις 18 Οκτωβρίου 2008 — εξετάζει επίσης τα μέσα με βάση τα οποία επιτρέπεται η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών που εκτελούν μεταφορές τακτικών γραμμών. Μολονότι ορισμένες λεπτομέρειες χρειάζονται περαιτέρω αποσαφήνιση, οι κατευθυντήριες γραμμές ως έχουν διατυπωθεί κατά πάσα πιθανότητα θα παράσχουν στην ναυτιλιακή βιομηχανία μεταφορών τακτικών γραμμών το είδος της ανταλλαγής πληροφοριών που της είναι απαραίτητο για να λειτουργεί ομαλά.

3.2 Από τις 18 Οκτωβρίου 2008, εταιρείες μεταφορών τακτικών γραμμών που εκτελούν δρομολόγια προς ή/και από λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να παύσουν κάθε δραστηριότητα σε επίπεδο διασκέψεων τακτικών γραμμών που αντίκειται στους κανόνες ανταγωνισμού, ανεξάρτητα από το εάν άλλα κράτη στην υφήλιο επιτρέπουν αυτού του είδους τις δραστηριότητες. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει ότι θα είναι δύσκολο οι εταιρείες μεταφορών που εκτελούν διεθνείς τακτικές μεταφορές να εξασφαλίζουν κατά πόσον οι δραστηριότητες σε επίπεδο διασκέψεων τακτικών γραμμών που θεωρούνται παράνομες στην ΕΕ δεν επηρεάζουν αισθητά την αγορά της ΕΕ.

3.3 Όσον αφορά τις ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών, δίδεται έμφαση στα συστήματα ανταλλαγής πληροφοριών. Στις εταιρείες αυτές παρέχεται μία ορισμένη ελευθερία να ανταλλάσσουν πληροφορίες. Μεταξύ των στοιχείων που θεωρούνται σημαντικά περιλαμβάνονται η διάρθρωση της αγοράς, το είδος των πληροφοριών που ανταλλάσσονται, ο πρόσφατος ή όχι χαρακτήρας των στοιχείων αυτών και η συχνότητα της ανταλλαγής τους. Δικαιολογημένα στο σχέδιο κατευθυντήριων γραμμών δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στην ανταλλαγή στοιχείων που αφορούν μελλοντικές δραστηριότητες, πιο συγκεκριμένα δε στοιχείων που αφορούν τις προβλέψεις μεταφορικής ικανότητας και τους δείκτες τιμών. Ως φαίνεται, οι ανταλλαγές προβλέψεων μεταφορικής ικανότητας είναι, εκ πρώτης όψεως, πάντοτε πιθανό να έχουν παράνομο χαρακτήρα. Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει ότι τα αποτελέσματα των ανταλλαγών πληροφοριών πρέπει να εξετάζονται κατά περίπτωση.

3.4 Όσον αφορά τους δείκτες τιμών, η ανταλλαγή πληροφοριών ως προς έναν συγκεντρωτικό δείκτη τιμών δύσκολα μπορεί να θεωρηθεί παράβαση της νομοθεσίας, εκτός εάν οι πληροφορίες αυτές μπορούν στη συνέχεια να αναλυθούν κατά τρόπο που οι επιχειρήσεις να είναι σε θέση άμεσα ή έμμεσα να προσδιορίσουν τις ανταγωνιστικές στρατηγικές των ανταγωνιστών τους. Ο βαθμός συγκεντρωσης, ο «ιστορικός» ή ο «πρόσφατος» χαρακτήρας των στοιχείων και η συχνότητα της δημοσίευσής τους πρέπει να αποτελούν αντικείμενο ανάλυσης, το σχέδιο κατευθυντήριων γραμμών ωστόσο δεν προσδιορίζει με ακρίβεια πόση σημασία πρέπει να αποδίδεται στους παράγοντες αυτούς.

3.5 Όσον αφορά τις υπηρεσίες που παρέχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών, οι κατευθυντήριες γραμμές δεν περιλαμβάνουν κανένα πραγματικά νέο στοιχείο, παρά φαίνεται να παραθέτουν εκ νέου τα γενικά κριτήρια που είχαν καθορίσει παλαιότερα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια.

3.6 Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει τις εκκλήσεις που είχε απευθύνει στην ΕΕ, στο πλαίσιο παλαιότερων γνωμοδοτήσεων της⁽¹⁾, να προβεί στην διεξαγωγή ουσιαστικών διαβουλεύσεων με άλλα κράτη με σκοπό να προσδιοριστεί η συμβατότητα μεταξύ των υφιστάμενων καθεστώτων που διέπουν τις θαλάσσιες μεταφορές τακτικών γραμμών σε διεθνή κλίμακα. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ διατυπώνει εκ νέου την σύσταση που περιελάμβαναν οι ίδιες γνωμοδοτήσεις της, η

(1) Βλ. ΕΕ C 256, της 27.10.2007, σσ. 62-65· ΕΕ C 309, της 16.12.2006, σσ. 46-50· ΕΕ C 157, της 28.06.2005, σσ. 130-136.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή να λαμβάνει επίσης υπόψη και την πτυχή του ανθρώπινου δυναμικού (π.χ. τον αντίκτυπο των εν λόγω καθεστώτων στην απασχόληση των ευρωπαίων ναυτικών) — εκτός από τους παράγοντες με καθαρά ανταγωνιστικό χαρακτήρα — όταν εξετάζει το ζήτημα των κανόνων ανταγωνισμού στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία (*tramp shipping services*)

3.7 Οι υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών tramp έχουν διεθνή διάσταση και χαρακτηρίζονται από υψηλό επίπεδο ανταγωνισμού και, κατ' επέκταση, καλύπτουν πολλά από τα χαρακτηριστικά του προτύπου τέλει ανταγωνισμού. Το βασικό τους εμπόρευμα είναι ομοιογενές και το κόστος έναρξης δραστηριότητας είναι γενικά πολύ χαμηλό. Πολλές εταιρείες συναγωνίζονται προκειμένου να εξασφαλίσουν την άσκηση δραστηριότητας στον συγκεκριμένο τομέα και, ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς, παρατηρούνται φαινόμενα υποκατάστασης μεταξύ των διαφόρων μεγεθών και τύπων σκαφών. Η ροή πληροφοριών, εξάλλου, εξασφαλίζει την ύπαρξη διαφάνειας στην αγορά. Η επιχειρηματική δραστηριότητα ασκείται, κατά κύριο λόγο, στο πλαίσιο συμβάσεων ναύλωσης ανά ταξίδι ή ναύλωσης διαδοχικών διαδρομών, συμβολαίων εργολαβικής μεταφοράς φορτίου ή συμβάσεων χρονοναύλωσης. Οι ναύλοι που επιτυγχάνονται σε αυτές τις αγορές παρουσιάζουν σημαντικές διακυμάνσεις ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν σε κάθε επιμέρους αγορά. Έτσι, οι αγορές των μεταφορών tramp είναι σε θέση να ανταποκριθούν ταχέως στις εξελίξεις που σημειώνονται στην αγορά και στις ανάγκες των ναυλωτών (7).

3.8 Ομάδες συνεργασίας ναυτιλιακών εταιρειών είναι παρούσες σε κάθε τομέα όπου ασκείται δραστηριότητα μεταφορών tramp. «Ομάδα συνεργασίας» (pool) είναι μία ομάδα παρόμοιων σκαφών διαφορετικής ιδιοκτησίας, την εκμετάλλευση των οποίων αναλαμβάνει ενιαία διοίκηση. Ο επικεφαλής της «ομάδας συνεργασίας» διαχειρίζεται τα σκάφη ως εάν πρόκειτο για έναν ενιαίο, συνεκτικό στόλο, εισπράττει τα έσοδά τους και τα κατανέμει σύμφωνα με ένα προκαθορισμένο σύστημα στάθμισης, ενώ ο εκάστοτε πλοιοκτήτης έχει απλώς την ευθύνη της ναυτικής/τεχνικής λειτουργίας των πλοίων του. Ομάδες συνεργασίας συγκροτούνται, κυρίως, για δύο λόγους: πρώτον, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι συμμετέχοντες θα έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν το επίπεδο υπηρεσιών που με ολόένα μεγαλύτερη συχνότητα ζητούν οι μείζονες πελάτες τους· δεύτερον, προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των μεταφορών μέσω ειδικών επενδύσεων και της αύξησης της χρήσης των πλοίων. Οι ομάδες συνεργασίας ασκούν δραστηριότητα σε ένα περιβάλλον προσφοράς και ζήτησης στο πλαίσιο του οποίου οι συμβάσεις συνάπτονται και οι τιμές καθορίζονται σε μεγάλο βαθμό σύμφωνα με το σύστημα της υποβολής προσφορών, οι αγοραστές έχουν μεγάλη βαρύτητα και είναι απαιτητικοί, οι ναυλομεσίτες παρέχουν εξαιρετικές πληροφορίες περί της διαθέσιμης χωρητικότητας και όρων οιαδήποτε στιγμή αυτό χρειαστεί.

3.9 Η ΕΟΚΕ τονίζει ότι οι ομάδες συνεργασίας ναυτιλιακών εταιρειών που συγκροτούνται για την πραγματοποίηση μεταφορών tramp δεν αποτελούν την σημαντικότερη μερίδα των αγορών του τύπου αυτού μεταφορών. Πράγματι, η συντριπτική πλειοψηφία των υπηρεσιών με ελεύθερα φορτηγά πλοία παρέχεται από πολλές εταιρείες μικρού ή μεσαίου μεγέθους οι οποίες συναγωνίζονται μεταξύ τους για την εξασφάλιση της μεταφοράς εμπορευμάτων. Για το λόγο αυτό, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει ότι είναι απαραίτητο να προβλεφθεί σχετική ειδική διευκρίνιση στις κατευθυντήριες γραμμές η οποία να λαμβάνει υπόψη το γεγονός αυτό.

3.10 Η ΕΟΚΕ επισημαίνει, εξάλλου, ότι οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών tramp, καθώς και οι ομάδες συνεργασίας ναυτιλιακών εταιρειών στο πλαίσιο των μεταφορών αυτών, υπόκειντο ανέκαθεν στο κοινοτικό δίκαιο περί ανταγωνισμού, αυτό δε μάλιστα πολύ πριν από την υιοθέτηση του κανονισμού 1419/2006 με τον οποίο οι εκτελεστικές εξουσίες όσον αφορά τις εν λόγω υπηρεσίες εκχωρούνται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής δεν διατυπώθηκαν επίσημες καταγγελίες εκ μέρους ναυλωτών στον συγκεκριμένο τομέα και συνεπώς δεν υφίσταται σχετική νομολογία. Η ΕΟΚΕ εικάζει ότι είναι ακριβώς η έλλειψη σχετικής νομολογίας και, κατ' επέκταση, η έλλειψη εμπειρίας των αντίστοιχων αρχών (δηλ. των αρχών ανταγωνισμού) — συμπεριλαμβανομένης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής — που εξηγούν γιατί τα σημεία του σχεδίου κατευθυντήριων γραμμών που αφορούν τις μεταφορές tramp (και ειδικότερα τις ομάδες συνεργασίας) είναι λιγότερο αναλυτικά από τα σημεία που αναφέρονται στις μεταφορές τακτικών γραμμών. Αξίζει να σημειωθεί ότι το σχέδιο κατευθυντήριων γραμμών δεν προσδιορίζει πώς εννοεί τον όρο «tramp shipping» («μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία») και συνεπώς δεν είναι σαφές κατά πόσον καλύπτει και τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και/ή τις εξειδικευμένες θαλάσσιες μεταφορές. Θα ήταν χρήσιμο να δοθούν διευκρινίσεις και όσον αφορά το σημείο αυτό.

3.11 Το σχέδιο κατευθυντήριων γραμμών δεν λαμβάνει επαρκώς υπόψη τις ιδιαιτερότητες του τομέα των μεταφορών tramp και φαίνεται να ακολουθεί τις χωρίς τομεακό χαρακτήρα κατευθυντήριες γραμμές που ισχύουν, γενικώς, για τις οριζόντιες συνεργασίες. Κατά συνέπεια, οι ομάδες συνεργασίας ναυτιλιακών εταιρειών θα πρέπει να συμμορφώνονται προς τις ίδιες κατευθυντήριες γραμμές που ισχύουν για άλλους τομείς της βιομηχανίας προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν παρακωλύουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό ή ότι δεν συμπεριφέρονται ως καρτέλ.

3.12 Το σχέδιο κατευθυντήριων γραμμών έχει αρκετά γενικό χαρακτήρα και δεν παρέχει σαφή νομική ασφάλεια. Δεν αναφέρει ρητά ότι οι ομάδες συνεργασίας ναυτιλιακών εταιρειών είναι ασύμβατες με το δίκαιο περί ανταγωνισμού της ΕΕ, ταυτόχρονα ωστόσο δεν παρέχει εξηγήσεις ως προς το πότε ενδέχεται να θεωρούνται αυτές ασύμβατες.

3.13 Το πλέον καίριο τμήμα του σχεδίου κατευθυντήριων γραμμών είναι το τμήμα που είναι αφιερωμένο στην ανάλυση και στην ταξινόμηση των ομάδων συνεργασίας ναυτιλιακών εταιρειών. Το σημείο εκκίνησης είναι η διαπίστωση ότι οι εν λόγω ομάδες συνεργασίας χαρακτηρίζονται συνήθως από πρακτική κοινής εμπορίας και από στοιχεία από κοινού παραγωγής.

3.14 Όσον αφορά την σχετική αγορά, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει ότι οι κατευθυντήριες γραμμές οφείλουν να λαμβάνουν περισσότερο υπόψη το γεγονός ότι στις μεταφορές tramp, τόσο από την πλευρά της προσφοράς όσο και της ζήτησης, υφίστανται σημαντικές δυνατότητες υποκατάστασης ή εναλλαγής (π.χ. τύπου ή μεγέθους σκάφους, είδους συμβάσεων μεταφοράς και γεωγραφικής αγοράς). Επιπλέον, όταν μία ομάδα συνεργασίας χρειάζεται να προβεί σε αυτοεκτίμηση, τα μερίδια αγοράς δεν είναι δυνατό να προσδιοριστούν για κάθε σύμβαση ξεχωριστά, παρά πρέπει να υπολογίζονται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

3.15 Η ΕΟΚΕ είναι της γνώμης ότι θα χρειαστεί να γίνουν βελτιώσεις όσον αφορά την εξακρίβωση της σημασίας και του ορισμού των μεριδίων αγοράς που κατέχουν οι ομάδες συνεργασίας ναυτιλιακών εταιρειών και τις περιπτώσεις «υποκατάστασης» μεταξύ τύπων μεταφορών και τύπων πλοίων. Διαπιστώνει ότι δεν παρέχονται πρακτικές οδηγίες σχετικά με τον ορισμό της σχετικής αγοράς. Ωστόσο, τα μερίδια αγοράς μπορούν να προκύψουν διαφορετικά ανάλογα με την μεθοδολογία που θα χρησιμοποιηθεί.

(7) Βλ. την έκθεση των Fearnley Consultants AS, *Legal And Economic Analysis Of Tramp Maritime Services*, Φεβρουάριος 2007, σσ. 14-31: http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/tramp_report.pdf.

3.16 Κατά την εξέταση κατά πόσον συμφωνίες ομαδικής συνεργασίας εταιρειών μεταφορών tramp συμβιβάζονται με το άρθρο 81 της Συνθήκης, θα πρέπει να δίδεται έμφαση στο γεγονός ότι ο επικεφαλής της «ομάδας συνεργασίας» φέρει την ευθύνη τόσο της λειτουργικής όσο και της εμπορικής διαχείρισης των σκαφών της ομάδας συνεργασίας και, συνεπώς, προσφέρει ένα συνδυασμένο προϊόν μέσω ενός ενιαίου φορέα συνεργασίας. Η διαχείριση των εκάστοτε διαδικασιών υποβολής προσφορών για σκάφη στην αγορά αποτελεί, εκ των πραγμάτων, συμπληρωματική δραστηριότητα του επικεφαλής της ομάδας συνεργασίας. Οι πλοιοκτήτες διατηρούν, από την πλευρά τους, την ευθύνη της καθαρά ναυτικής/τεχνικής λειτουργίας των πλοίων. Οι ομάδες συνεργασίας παρέχουν μία υπηρεσία που «παράγεται» από κοινού και η οποία είναι αποτέλεσμα ολοκλήρωσης, σε σημαντικό βαθμό, των δραστηριοτήτων των συμβαλλομένων μερών⁽³⁾. Κατά συνέπεια, οι συμφωνίες ομαδικής συνεργασίας θα πρέπει να αξιολογούνται σε ισότιμη βάση με άλλους τύπους από κοινού παραγωγής ή συμφωνιών εξειδίκευσης.

3.17 Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει ότι οιαδήποτε αναφορά, στις κατευθυντήριες γραμμές, στον «καθορισμό τιμών» ως χαρακτηριστική πρακτική του τρόπου λειτουργίας των ομάδων συνεργασίας (και, κατ' επέκταση, ως ιδιαίτερης σοβαρότητας περιορισμό του ανταγωνισμού) δεν είναι δυνατόν να διατηρηθεί, για το λόγο ότι η συμφωνία των τιμών μεταξύ του επικεφαλής της ομάδας συνεργασίας και του πελάτη αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρεχόμενης υπηρεσίας και είναι αποτέλεσμα διαπραγμάτευσης των προς εφαρμογή τιμών σε σκάφος της ομάδας συνεργασίας, στο πλαίσιο μιας διαδικασίας μεθοδικού διαγωνισμού.

Βρυξέλλες, 12 Μαρτίου 2008.

3.18 Η ΕΟΚΕ φρονεί ότι ο λόγος ύπαρξης των ομάδων συνεργασίας και τα κύρια χαρακτηριστικά τους πληρούν, από τυπική άποψη, τις τέσσερις προϋποθέσεις που προβλέπει το άρθρο 81(3) ΕΚ. Το γεγονός ότι οι ομάδες συνεργασίας συστάθηκαν προκειμένου να ανταποκριθούν στις ανάγκες και τις απαιτήσεις των ναυλωτών και ότι λειτουργούν επί δεκαετίες χωρίς να έχουν διατυπωθεί καταγγελίες επιβεβαιώνει αυτή την άποψη.

3.19 Η ΕΟΚΕ ευελπιστεί ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα μεριμνήσει ώστε οι κατευθυντήριες γραμμές να υπόκεινται σε τακτικές αναθεωρήσεις με βάση την εμπειρία που θα αποκτάται συν τω χρόνω και, εάν κρίνεται απαραίτητο, να εμπλουτίζονται με πρόσθετες οδηγίες ή με διευκρινίσεις, μόλις αυτές είναι διαθέσιμες, δίχως να αναμένεται η λήξη της προβλεπόμενης πενταετούς περιόδου.

3.20 Η Επιτροπή θα πρέπει να κινήσει, το ταχύτερο δυνατό, μία διαδικασία αναθεώρησης του πεδίου απαλλαγής των συμπράξεων μεταφορών τακτικών γραμμών και, με την ευκαιρία αυτή, να εξετάσει κατά πόσον είναι απαραίτητο να συμπεριληφθούν σε αυτό και άλλα ανάλογα τμήματα της διεθνούς αγοράς ναυτιλίας, ιδιαίτερα μάλιστα οι μεταφορές εκείνες που εκτελούνται με ελεύθερα φορτηγά πλοία σε τακτική βάση και σε τακτικές διαδρομές, πράγμα το οποίο αποτελεί χαρακτηριστικό στοιχείο αρκετών εξειδικευμένων τύπων μεταφοράς (βλ., π.χ., τα συμβατικά πλοία-ψυγεία, τα πλοία που μεταφέρουν ξυλεία, τα ειδικά φορτηγά οχηματαγωγά πλοία και τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία [ro-ro]).

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Δημήτρης ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ

⁽³⁾ Οι συντάκτες της έκθεσης των Fearnley Consultants AS (2007) κατέληξαν στο ίδιο συμπέρασμα.