



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ

**ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ
ΠΜΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ-ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗ**

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΚΡΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ**

Ευθυμία Νούση (ΑΜ:219)

Επιβλέπων καθηγητής : Γεώργιος Αργυρός
Αν. καθηγητής Τμήμα Οικονομικών Επιστημών. Πανεπιστήμιο Πατρών

Πρέβεζα, Μάιος 2020

**LEGISLATIVE FRAMEWORK FOR NATIONAL AND
INTERNATIONAL TRANSPORT
PRESENTATION AND CRITICAL APPROACH**

Εγκρίθηκε από τριμελή εξεταστική επιτροπή

Πρέβεζα, 22 Μαΐου 2020

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Επιβλέπων καθηγητής

Γεώργιος Αργυρός,

Αναπληρωτής καθηγητής

2. Μέλος επιτροπής

Ευάγγελος Χύτης,

Επίκουρος καθηγητής

3. Μέλος επιτροπής

Αικατερίνη Γαλανού,

Επίκουρη καθηγήτρια

© Νούση, Ευθυμία, 2020.

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Δήλωση μη λογοκλοπής

Δηλώνω υπεύθυνα και γνωρίζοντας τις κυρώσεις του Ν. 2121/1993 περί Πνευματικής Ιδιοκτησίας, ότι η παρούσα μεταπτυχιακή εργασία είναι εκ ολοκλήρου αποτέλεσμα δικής μου ερευνητικής εργασίας, δεν αποτελεί προϊόν αντιγραφής ούτε προέρχεται από ανάθεση σε τρίτους. Όλες οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν (κάθε είδους, μορφής και προέλευσης) για τη συγγραφή της περιλαμβάνονται στη βιβλιογραφία.

Επίθετο, Όνομα

Νούση Ευθυμία

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστώ θερμά τον επιβλέπων καθηγητή μου, κύριο Γεώργιο Αργυρό, Αν. Καθηγητής του Τμήματος Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Πατρών για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε αναθέτοντάς μου το συγκεκριμένο θέμα, την επιστημονική του καθοδήγηση, τις υποδείξεις του, και τη συνεχή του υποστήριξη από την αρχή μέχρι το τέλος. Επίσης, ευχαριστώ την καθηγήτρια, Παρασκευή Παππά, για τις εποικοδομητικές της υποδείξεις και την πολύτιμη συμβολή της στην ολοκλήρωση αυτής της εργασίας. Τέλος, θα ήθελα εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στην οικογένειά μου και το σύζυγό μου για όλη τη στήριξη, τη συμπαράσταση και την κατανόησή τους, καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου.

Περίληψη

Η παρούσα εργασία εστιάζει στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και μελετά το νομικό πλαίσιο που τις ρυθμίζει. Γίνεται εστίαση σε όλα τα είδη μεταφορών, θαλάσσιων, αερομεταφορών, οδικών και σιδηροδρομικών. Το θέμα αναλύεται μέσα από την ανασκόπηση της ελληνικής και διεθνούς βιβλιογραφίας και μέσω της ανασκόπησης του νομοθετικού πλαισίου της χώρας για τις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές.

Η εργασία δομείται σε τρία κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο κάνει εισαγωγή στις μεταφορές, στα είδη μεταφορών και στην αγορά των μεταφορών στην Ελλάδα, καθώς επίσης αναδεικνύει την σημασία των διεθνών μεταφορών και την ανάγκη ρύθμισης τους. Παρουσιάζονται στατιστικά στοιχεία για όλες τις αγορές των θαλάσσιων, αερομεταφορών, οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών στην χώρα. Το δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζει και αναλύει το νομικό πλαίσιο των εθνικών μεταφορών στην χώρα, για κάθε ένα από τα παραπάνω είδη μεταφορών, ενώ αντίστοιχα το τρίτο κεφάλαιο εστιάζει στα νομοθετήματα που αφορούν τις διεθνείς μεταφορές.

Η ανασκόπηση της βιβλιογραφίας και των τρεχόντων νομοθετημάτων υποδεικνύει ότι σε κάποιες περιπτώσεις, είτε υπάρχει υπερβολική ρύθμιση, είτε υπάρχουν κενά-ασάφειες στους εθνικούς νόμους, καθώς επίσης τονίζεται η έλλειψη νομοθετικού πλαισίου για τις συνδυασμένες μεταφορές. Δεδομένων των τάσεων της παγκοσμιοποίησης και της όλο και μεγαλύτερης αύξησης του όγκου του διεθνούς εμπορίου, κρίνεται αναγκαία τόσο η θέσπιση ενός νομοθετικού πλαισίου για τις συνδυασμένες μεταφορές, όσο και η καλύτερη ρύθμιση των διεθνών μεταφορών, προκειμένου η Ελλάδα να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της στον τομέα των μεταφορών.

Λέξεις κλειδιά: μεταφορές, εθνικές, διεθνείς, νομοθετικό πλαίσιο

ABSTRACT

This work focuses on national and international transport and studies the legal framework that regulates them. There is a focus on all types of transport, maritime, air transport, road and rail. The issue is analysed through the review of the Greek and international literature and through the review of the country's legislative framework for freight and passenger transport.

The work is structured into three chapters. The first chapter introduces transport, transport and transport markets in Greece, as well as highlights the importance of international transport and the need to regulate them. Statistics are presented for all markets for maritime, air transport, road and rail in the country. The second chapter presents and analyses the legal framework of national transport in the country, for each of the above types of transport, while the third chapter focuses on the legislation on international transport.

The review of literature and current legislation suggests that in some cases, either there is too much regulation or gaps in national laws, as well as highlighting the lack of a legislative framework for combined transport. In view of the trends in globalisation and the increasing increase in the volume of international trade, it is necessary both to establish a legislative framework for combined transport and to better regulate international transport, in order for Greece to strengthen its competitiveness in the transport sector.

Keywords: transport, national, international, legislative framework

Περιεχόμενα

ABSTRACT.....	viii
Εισαγωγή	11
Κεφάλαιο 1ο: Μεταφορές.....	12
1.1. Ορισμός μεταφορών.....	12
1.2. Οικονομική και κοινωνική σημασία μεταφορών.....	14
1.3. Είδη μεταφορών –ταξινόμηση.....	17
1.3.1. Οδικές μεταφορές.....	18
1.3.2. Θαλάσσιες μεταφορές.....	23
1.3.3. Αερομεταφορές	27
1.3.4. Σιδηροδρομικές μεταφορές.....	31
1.3.5. Πολυτροπικές-Συνδυασμένες μεταφορές	33
1.3.6. Λοιπές ταξινομήσεις.....	34
1.4. Εθνικές και διεθνείς μεταφορές.....	35
Κεφάλαιο 2 ^ο : Εθνικό νομικό πλαίσιο για τις μεταφορές.....	39
2.1. Εισαγωγή	39
2.2. Νομικό πλαίσιο για τις εθνικές χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές	40
2.2.1. Εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές	40
2.2.2. Εθνικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές	43
2.3. Νομικό πλαίσιο για τις εθνικές αερομεταφορές	47
2.3.1. Γενικό νομοθετικό πλαίσιο διαχείρισης.....	47
2.3.2. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.....	49
2.3.3. Ασφάλεια και δικαιώματα επιβατών	51
2.3.4. Ασφαλιστική κάλυψη	52
2.3.5. Τουριστικοί πράκτορες.....	53
2.3.6. Περιβαλλοντικό πλαίσιο	54
2.4. Νομικό πλαίσιο για τις εθνικές θαλάσσιες μεταφορές.....	55
2.4.1. Οργάνωση και διαχείριση λιμένων.....	55
2.4.2. Περιβαλλοντικό κανονιστικό πλαίσιο λιμένων.....	62
2.4.3. Γενικό νομοθετικό πλαίσιο ναυτιλίας.....	63
2.4.4. Συμβόλαια μεταφοράς εμπορευμάτων	65

Κεφάλαιο 3 ^ο : Νομικό πλαίσιο για τις διεθνείς μεταφορές	68
3.1. Διεθνείς οδικές μεταφορές	68
3.2. Διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές.....	71
3.3. Διεθνείς αερομεταφορές.....	72
3.3.1. Διεθνείς συμβάσεις	72
3.3.2. Νομοθετικό πλαίσιο για την ευθύνη της μεταφοράς.....	73
3.4. Διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές	76
3.4.1. Ναυτιλιακές εταιρείες	76
3.4.2. Συμβάσεις θαλάσσιων μεταφορών επιβατών.....	81
Συμπεράσματα	84
Βιβλιογραφία	87

Εισαγωγή

Ιστορικά οι μεταφορές έχουν αποτελέσει σε παγκόσμιο επίπεδο ένα μέτρο προόδου της κοινωνίας. Ο τομέας των μεταφορών έχει μια μεγάλη οικονομική σημασία για την Ελλάδα. Οι οδικές μεταφορές αποτελούν τον κυρίαρχο τρόπο εσωτερικών μετακινήσεων στην Ελλάδα, τόσο για τις επιβατικές, όσο και για τις εμπορευματικές μεταφορές. Το οδικό δίκτυο της χώρας έχει αναβαθμιστεί σημαντικά κατά την διάρκεια των τελευταίων ετών, διευκολύνοντας έτσι τις χερσαίες μεταφορές. Παράλληλα η κομβική της θέση στην Μεσόγειο, την έχει καταστήσει ως έναν σημαντικό «παίκτη» στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και οι επενδύσεις σε λιμένες που έχουν γίνει κατά την διάρκεια των τελευταίων ετών, αλλά και αυτές που αναμένεται να γίνουν μελλοντικά, λόγω της ιδιωτικοποίησης των ελληνικών λιμένων θα ενισχύσουν ακόμα περισσότερο την ανταγωνιστική της θέση. Οι αερομεταφορές εμπορευμάτων περιορίζονται λόγω του υψηλού κόστους της μεταφοράς, ωστόσο οι αερομεταφορές επιβατών σημειώνουν σημαντική ανάπτυξη, κυρίως λόγω του τουρισμού. Από την άλλη οι σιδηροδρομικές μεταφορές παραμένουν ελλιπώς ανεπτυγμένες, λόγω της παλαιότητας και της ανάγκης αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου.

Στην σύγχρονη εποχή οι μεταφορές είναι απαραίτητες για την διεξαγωγή των περισσότερων κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων και η συμβολή τους στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη είναι αδιαμφισβήτητη, όχι μόνο για την Ελλάδα, αλλά και για όλες τις χώρες του κόσμου. Οι μεταφορές διέπονται από ένα σύνολο νομοθετικών πλαισίων σε κάθε χώρα προκειμένου να ρυθμιστούν τα θέματα που σχετίζονται με αυτές, όπως οι συμβάσεις μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, η λειτουργία των μεταφορικών εταιρειών, η ρύθμιση θεμάτων ασφάλειας στην μεταφορά, η ευθύνη του μεταφορέα, και πολλά άλλα. Η παρούσα εργασία κάνει μια ανασκόπηση του εν λόγω νομοθετικού πλαισίου στην Ελλάδα, τόσο για τις εθνικές, όσο και για τις διεθνείς μεταφορές.

Κεφάλαιο 1ο: Μεταφορές

1.1. Ορισμός μεταφορών

Οι μεταφορές συνδέονται στενά με την έννοια της κινητικότητας, δηλαδή της μετακίνησης ανθρώπων και αγαθών από μια γεωγραφική θέση σε μια άλλη, γρήγορα, με ασφάλεια και με οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Οι μεταφορές ορίζονται ως η μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών για την κάλυψη των βασικών αναγκών της κοινωνίας που απαιτούν κινητικότητα και πρόσβαση. Από την αρχή της ανθρώπινης ιστορίας, οι μεταφορές έχουν αποτελέσει ένα μέτρο προόδου της κοινωνίας. Ο σκοπός των μεταφορών είναι να παρέχουν ένα μηχανισμό ανταλλαγής αγαθών, ανθρώπων, πληροφοριών. Οι μεταφορές αποτελούν το μέσο με το οποίο τα άτομα ταξιδεύουν και μετακινούνται για σκοπούς απασχόλησης, εξερεύνησης ή προσωπικής εκπλήρωσης και αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για ανθρώπινες δραστηριότητες όπως το εμπόριο και η αναψυχή (Hoel et al., 2011).

Αυτή η μετακίνηση πραγματοποιείται κατά μήκος μιας διαδρομής και καταναλώνει ένα δεδομένο ποσό πόρων, όπως είναι ο χρόνος ή μια ποσότητα ενέργειας, και η ενέργεια είναι το μέσο για τη δράση της εξωτερικής δύναμης (κινητήρια δύναμη) που προκαλεί τη μετακίνηση. Από οικονομική άποψη, οι μεταφορές, είτε πρόκειται για επιβάτες είτε για εμπορεύματα, είναι μια υπηρεσία που όχι μόνο δημιουργεί πλούτο αλλά και συμβάλλει στην ανάπτυξη του παραγωγικού δυναμικού άλλων δραστηριοτήτων (D' Agosto, 2019).

Για χιλιάδες χρόνια πριν από τη δεκαετία του 1800, τα μέσα με τα οποία ταξίδευαν οι άνθρωποι ήταν τα ίδια. Σε όλο το μήκος της γης, η μετακίνηση γινόταν με τα πόδια ή με οχήματα που σέρνονταν από ζώα. Από τη θάλασσα, τα πλοία τροφοδοτούνται από τον άνεμο ή από τον άνθρωπο. Το ταξίδι ήταν αργό, δαπανηρό και επικίνδυνο. Ως αποτέλεσμα, πολλά έθνη παρέμειναν σχετικά απομονωμένα και οι κοινωνίες αναπτύχθηκαν άνισα. Η πρώτη επανάσταση στα συστήματα μεταφορών ξεκίνησε μόλις το 1780, όταν ο James Watt εισήγαγε τις πρώτες ατμομηχανές, οι οποίες στη συνέχεια υιοθετήθηκαν και για την κυκλοφορία οχημάτων. Από την ανάπτυξη τους

επωφελήθηκαν τόσο οι οδικές, όσο και οι σιδηροδρομικές μεταφορές και η πιο διάσημη ατμομηχανή ήταν αυτή που δημιουργήθηκε το 1829 από τον George Stephenson (Maggs, 2013).

Ο πρώτος δημόσιος σιδηρόδρομος άνοιξε στην Αγγλία το 1825, και για σχεδόν δύο αιώνες από τότε, ο σιδηρόδρομος ήταν το σημαντικότερο μέσο μεταφοράς αγαθών και ανθρώπων στον δυτικό κόσμο, εξασφαλίζοντας την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη (Maggs, 2013). Η εισαγωγή των ατμόπλοιων ήταν αναμφίβολα εξίσου σημαντική με τον σιδηρόδρομο για τις μεταφορές κατά την διάρκεια του 19ου αιώνα. Τα πρώτα ατμόπλοια δημιουργήθηκαν στα τέλη του 1800, αντικαθιστώντας τα πλοία που λειτουργούσαν με άνθρακα. Όπως και οι σιδηρόδρομοι, τα ατμόπλοια αύξησαν την χωρητικότητα και την ταχύτητα των μετακινήσεων και αποτέλεσαν το κύριο μεταφορικό μέσο για τη μετανάστευση από την Ευρώπη στην Αμερική (Curley, 2011).

Το αυτοκίνητο και το αεροπλάνο είναι οι δύο πιο σημαντικές τεχνολογίες μεταφορών του 20^{ου} αιώνα. Πριν από το 1900 έγιναν αρκετά πειράματα για την δημιουργία ατμοκίνητων αυτοκινήτων, αλλά κανένα δεν ήταν οικονομικά επιτυχημένο. Μια σημαντική ανακάλυψη που έγινε στα τέλη του 19ου αιώνα, ήταν ο κινητήρας εσωτερικής καύσης από τον Γερμανό Karl Benz. Αργότερα, ο Henry Ford τελειοποίησε τη χρήση της γραμμής συναρμολόγησης στα εργοστάσιά του στο Μίτσιγκαν. Η αυτοκινητοβιομηχανία αυξήθηκε έντονα τις επόμενες δεκαετίες (Hoel et al., 2011).

Τέλος στην αεροπορική βιομηχανία, οι αδελφοί Wright ήταν οι πρώτοι που πέτυχαν πτήση με αεροπλάνο. Ο σχεδιασμός του αεροπλάνου βελτιώθηκε στις δεκαετίες του 1920 και του 1930, συμπεριλαμβανομένης της εισαγωγής του κινητήρα τζετ. Αρχικά οι περισσότερες εμπορικές εταιρείες αεροπορίας ήταν μικρές, αλλά από τη δεκαετία του 1930 η βιομηχανία έγινε πιο συγκεντρωμένη. Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, κατά την περίοδο 1945-1950, σημειώθηκε μεγάλη επέκταση των αεροπορικών μεταφορών λόγω των πλεονασματικών στρατιωτικών αεροσκαφών. Επιπλέον, η εισαγωγή τουρμπίνας στη δεκαετία του 1950, η οποία είχε καλύτερη ενεργειακή απόδοση από τις παλινδρομικές μηχανές εσωτερικής καύσης, ενίσχυσε την αυτονομία των εμπορικών αεροσκαφών, επιτρέποντας την επέκταση των αεροπορικών εταιρειών και καθιστώντας τον αεροπορικό τρόπο μεταφοράς, κυρίαρχο στις μεταφορές επιβατών σε διεθνή ταξίδια μεγάλων αποστάσεων (Bowen, 2010).

Σήμερα, οι μεταφορές είναι απαραίτητες για την διεξαγωγή των περισσότερων κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων. Διαφορετικοί τρόποι μεταφοράς χρησιμοποιούνται παγκοσμίως για τη μεταφορά ατόμων και εμπορευμάτων, με κάθε τρόπο με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά εφαρμογής και λειτουργίας. Συστήματα μεταφοράς έχουν αναπτυχθεί σε όλο τον κόσμο για να εξυπηρετήσουν τον σκοπό της μετακίνησης. Ένα σύστημα μεταφορών είναι ένα σύνολο ολοκληρωμένων δραστηριοτήτων που περιλαμβάνει πόρους (υλικούς, ανθρώπινους, οικονομικούς και πνευματικούς πόρους) οι οποίοι απαιτούνται για την μετακίνηση των ανθρώπων και των εμπορευμάτων εγκαίρως κατά μήκος μιας διαδρομής. Τα βασικά στοιχεία ενός συστήματος μεταφοράς περιλαμβάνουν τους πελάτες (π.χ. επιβάτες, φορτωτές ή ανάδοχοι υπηρεσιών), τις εταιρείες (π.χ. μεταφορείς εμπορευμάτων, ανεξάρτητοι μεταφορείς, κ.α.), τους πράκτορες μεταφορών εμπορευμάτων, τους προμηθευτές υλικών ή υπηρεσιών (ενεργειακά μέρη, εξαρτήματα και προμηθευτές παραγωγής), τους επενδυτές (τράπεζες και πιστωτές), τους ανταγωνιστές (άλλοι φορείς δημόσιας μεταφοράς), την κοινωνία (σε διαφορετικά επίπεδα οργάνωσης και εκπροσώπησης) και την κυβέρνηση. Κάθε στοιχείο έχει τις δικές του προοπτικές και ενδιαφέροντα σχετικά με το σύστημα μεταφορών και συνήθως εναπόκειται στην κυβέρνηση (δημόσια αρχή) να αποφασίσει αυτά τα συμφέροντα και να προωθήσει την απαραίτητη υποδομή για την καλή λειτουργία αυτού του συστήματος, διασφαλίζοντας ότι αυτό θα γίνει χωρίς να διακυβεύεται η ισορροπία του περιβάλλοντος και να παράγεται όσο το δυνατόν κοινωνικό όφελος (D' Agosto, 2019).

1.2. Οικονομική και κοινωνική σημασία μεταφορών

Σήμερα οι μεταφορές αποτελούν ένα ζωτικό στοιχείο κάθε κοινωνίας και οικονομίας. Η ποιότητα των μεταφορών επηρεάζει την ικανότητα της κοινωνίας να χρησιμοποιεί τους φυσικούς πόρους της εργασίας και / ή των υλικών. Οι μεταφορές επηρεάζουν επίσης την ανταγωνιστική θέση μιας χώρας σε σχέση με άλλες περιοχές ή έθνη. Χωρίς τη δυνατότητα μεταφοράς προϊόντων εύκολα, μια περιοχή μπορεί να μην είναι σε θέση να προσφέρει αγαθά και υπηρεσίες σε ελκυστική τιμή και συνεπώς μπορεί να χάσει από το μερίδιο αγοράς. Με την παροχή ασφαλών, αξιόπιστων και

γρήγορων μεταφορικών υπηρεσιών με επαρκή χωρητικότητα και ανταγωνιστική τιμή, μια χώρα ή ένα έθνος είναι σε θέση να επεκτείνει την οικονομική του βάση, να εισέλθει σε νέες αγορές και να εισάγει ειδικευμένο εργατικό δυναμικό. Κάθε ανεπτυγμένο έθνος και περιοχή με ισχυρή οικονομική βάση έχει επενδύσει σε υπηρεσίες μεταφοράς υψηλής ποιότητας (Hoel et al., 2011).

Ιστορικά για παράδειγμα, κατά την διάρκεια του 18^{ου} και 19^{ου} αιώνα, έθνη όπως η Αγγλία και η Ισπανία, τα οποία διέθεταν ισχυρή ναυτική παρουσία έγιναν ηγέτες των τεράστιων αποικιακών αυτοκρατοριών και καθιερώθηκαν στο διεθνές εμπόριο μέσω των εμπορικών οδών προς τη Βόρεια Αμερική, την Ινδία, την Αφρική και την Άπω Ανατολή. Κατά την διάρκεια του 20^{ου} αιώνα οι χώρες που έγιναν ηγέτες στον κλάδο της βιομηχανίας και του εμπορίου - όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες, ο Καναδάς, η Ιαπωνία και η Γερμανία - βασίζονταν σε σύγχρονα δίκτυα θαλάσσιων, χερσαίων και αεροπορικών μεταφορών. Τα συστήματα αυτά βελτίωσαν την ικανότητα των βιομηχανιών τους να μεταφέρουν μεταποιημένα αγαθά, πρώτες ύλες και τεχνική εμπειρογνωμοσύνη και έτσι μεγιστοποίησαν το συγκριτικό πλεονέκτημα τους έναντι άλλων ανταγωνιστών (Hoel et al., 2011).

Σήμερα, ο τομέας των μεταφορών αποτελεί σημαντικό στοιχείο της οικονομίας που επηρεάζει την ανάπτυξη και την ευημερία των πληθυσμών. Όταν τα συστήματα μεταφορών είναι αποτελεσματικά, παρέχουν οικονομικές και κοινωνικές ευκαιρίες και ωφελούν την οικονομία. Όταν τα συστήματα μεταφορών είναι ανεπαρκή, μπορούν να έχουν οικονομικό κόστος όσον αφορά τις μειωμένες ή χαμένες ευκαιρίες. Για τις χώρες που δεν διαθέτουν φυσικούς πόρους, η εξάρτηση από τις μεταφορές είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της εισαγωγής πρώτων υλών που απαιτούνται για την κατασκευή αυτοκινήτων, ηλεκτρονικών ειδών και άλλων προϊόντων. Οι σύγχρονες ολοκληρωμένες μεταφορικές υποδομές αποτελούν απαραίτητη, αλλά όχι επαρκή προϋπόθεση για τη διασφάλιση της οικονομικής ανάπτυξης και της ευημερίας. Χωρίς ανταγωνιστικές υπηρεσίες μεταφορών, το οικονομικό δυναμικό μιας περιοχής είναι περιορισμένο. Για να είναι οικονομικά επιτυχημένη μια περιοχή πρέπει να διαθέτει φυσικούς ή ανθρώπινους πόρους, υποδομές (όπως νερό, ηλεκτρική ενέργεια και εγκαταστάσεις διάθεσης λυμάτων), οικονομικό κεφάλαιο, επαρκή στέγαση και ισχυρή στρατιωτική άμυνα. Όταν ισχύουν αυτές οι συνθήκες, η οικονομική ανάπτυξη θα

εξαρτηθεί από την ποιότητα του εσωτερικού συστήματος μεταφορών, το οποίο αποτελείται από αυτοκινητόδρομους, σιδηρόδρομους, αεροπορικές εταιρείες, ναυτιλιακές εταιρείες και λιμάνια. Η οικονομική ανάπτυξη θα εξαρτηθεί επίσης από την ποιότητα των πολυτροπικών συνδέσεων με τον υπόλοιπο κόσμο, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων, σιδηροδρομικών και αεροπορικών υπηρεσιών (D' Agosto, 2019).

Στην Ευρώπη, ο τομέας των μεταφορών συμβάλλει στην απασχόληση περίπου 10 εκ. ατόμων (περίπου το 5,1% του εργατικού δυναμικού στην ΕΕ), οι οποίοι εργάζονται σε περίπου 1,1 εκ. εταιρείες μεταφορών. Ως οικονομικός τομέας συνεισφέρει στο 5% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ) και αντιπροσωπεύει πάνω από το 9% της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας της ΕΕ. Οι υπηρεσίες μεταφορών από μόνες τους αντιπροσωπεύουν περίπου 651 δις € σε ακαθάριστη προστιθέμενη αξία ή στο 5% της συνολικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας της ΕΕ (Ali et al., 2017). Ο τομέας των μεταφορών δημιουργεί επίσης σημαντικά πρόσθετα οικονομικά οφέλη. Οι αποτελεσματικές υπηρεσίες κινητικότητας και η παγκόσμια συνδεσιμότητα αποτελούν προϋποθέσεις για τη λειτουργία σχεδόν όλων των υπολοίπων οικονομικών τομέων, για να καταστεί δυνατή η κοινωνική ανταλλαγή, ο τουρισμός, η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων της ΕΕ και για να προωθηθεί η καινοτομία. Για παράδειγμα, οι μεταφορές εξυπηρετούν τις ανάγκες κινητικότητας περισσότερων από 500 εκ. ευρωπαίων πολιτών, διασφαλίζουν τη ροή αγαθών για πάνω από 11 εκ. βιομηχανίες της ΕΕ προς τους καταναλωτές τους, επιτρέπουν την ομαλή λειτουργία του διεθνούς εμπορίου, επιτρέποντας έτσι στην ΕΕ να εξάγει τα προϊόντα της στον υπόλοιπο κόσμο με συνολική αξία άνω των 1700 δις € ετησίως (European Commission, 2017).

Οι μεταφορές έχουν επίσης οφέλη για την κοινωνία, πέρα από τον ρόλο που διαδραματίζουν στην οικονομική ανάπτυξη. Οι εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών έχουν συμβάλει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής και έχουν διευρύνει τις ευκαιρίες των ατόμων στην απασχόληση. Σήμερα τα άτομα έχουν την ευκαιρία να ταξιδέψουν με διάφορα μέσα για τουρισμό και αναψυχή. Έχουν επίσης την ευκαιρία να αλλάξουν τις συνθήκες διαβίωσής τους, μετακινούμενοι σε μια άλλη πόλη/περιοχή/χώρα. Λόγω της ανάπτυξης των μεταφορών, η υγειονομική περίθαλψη έχει βελτιωθεί θεαματικά,

καθώς για παράδειγμα, τα φάρμακα, τα όργανα μεταμοσχεύσεων και ο ιατρικός εξοπλισμός μπορούν να μεταφερθούν σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης σε μια απομακρυσμένη περιοχή ή από την άλλη, οι ασθενείς μπορούν να μεταφερθούν γρήγορα σε εξειδικευμένες ιατρικές εγκαταστάσεις. Άλλα οφέλη για την κοινωνία περιλαμβάνουν την επέκταση του προσδόκιμου ζωής, τις αυξημένες ευκαιρίες για προηγμένη εκπαίδευση και τεχνική κατάρτιση, τα αυξημένα εισοδήματα και το βιοτικό επίπεδο, τις ευρύτερες επιλογές αναψυχής, τη μείωση της ανισότητας στην εκπαίδευση και την απασχόληση και την ευρύτερη συμμετοχή σε πολυπολιτισμικές εμπειρίες παγκοσμίως (Hoel et al., 2011).

Ωστόσο όλα τα παραπάνω οφέλη έχουν και ένα κόστος. Το κόστος για την κοινωνία είναι άμεσο και έμμεσο. Το άμεσο κόστος περιλαμβάνει τα έξοδα κεφαλαίου και λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος διέλευσης, των εγκαταστάσεων και της συντήρησης. Το έμμεσο κόστος περιλαμβάνει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τις υλικές ζημιές και τους τραυματισμούς και θανάτους. Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορών, οι οποίες συζητούνται πολύ συχνά περιλαμβάνουν τη ρύπανση από τον θόρυβο, την ρύπανση του ατμοσφαιρικού αέρα και των υδάτων, τις μακροπρόθεσμες κλιματικές επιπτώσεις από το μονοξείδιο του άνθρακα και άλλους ρύπους των μηχανών εσωτερικής καύσης, τις διαταραχές στους υγρότοπους και βιότοπους, τη βεβήλωση της φυσικής ομορφιάς και τη διατάραξη των φυσικών οικοτόπων. Όλες αυτές οι επιπτώσεις έχουν οδηγήσει στην ανάπτυξη περιβαλλοντικών νομοθεσιών για την μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών στο περιβάλλον (Hoel et al., 2011).

1.3. Είδη μεταφορών –ταξινόμηση

Ο πιο κοινός τρόπος ταξινόμησης των μεταφορών είναι με βάση το μέσο που χρησιμοποιείται για την μετακίνηση. Οι μέθοδοι μεταφοράς ή οι τρόποι μεταφοράς

αποτελούν βασικό στοιχείο των συστημάτων μεταφορών, δεδομένου ότι αποτελούν το μέσο με το οποίο υποστηρίζεται η κινητικότητα. Τα μέσα μεταφοράς ομαδοποιούνται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες: στα χερσαία, τα θαλάσσια και τα μετακινούμενα διά αέρος. Τα μέσα σε κάθε κατηγορία έχουν τη δική τους σημασία και χαρακτηριστικά, για να εξυπηρετούν τις συγκεκριμένες απαιτήσεις της κυκλοφορίας εμπορευμάτων και επιβατών. Πρόσφατα, υπάρχει μια τάση για την ενσωμάτωση των τρόπων μεταφοράς μέσω του συνδυασμού τους (διατροπικότητα) και για τη σύνδεση των τρόπων μεταφοράς με τις δραστηριότητες παραγωγής και διανομής. Ταυτόχρονα, ωστόσο, η δραστηριότητα μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων καθίσταται όλο και περισσότερο διαχωρισμένη στις περισσότερες μορφές μεταφορών (Σαμπράκος, 2009).

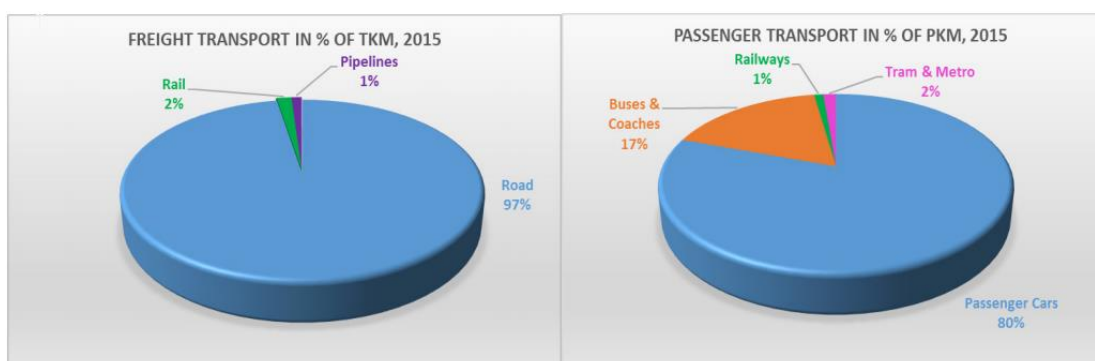
1.3.1. Οδικές μεταφορές

Τα οδικά δίκτυα, είναι τα αρχαιότερα μέσα μεταφορών. Οι οδικές μεταφορές αποτελούν την πιο συνηθισμένη επιλογή σε περιοχές με χαμηλότερο βαθμό ανάπτυξης, επειδή είναι το μέσο μεταφοράς με το μικρότερο επενδυτικό κόστος για τις μεταφορές επιβατών και τις μικρές και μεσαίες εμπορευματικές ροές (μέχρι 50 τόνους ανά όχημα) που μετακινούνται σε μεσαίες αποστάσεις (έως 1000 χλμ.) και επειδή έχουν μια αρκετά απλή τεχνολογία κατασκευών. Οι οδικές υποδομές μεταφορών καταναλώνουν μεγάλο χώρο, αλλά έχουν το χαμηλότερο επίπεδο φυσικών περιορισμών μεταξύ όλων των τρόπων μεταφοράς. Οι περιβαλλοντικοί περιορισμοί είναι σημαντικοί για τις κατασκευές οδικών δικτύων. Οι οδικές μεταφορές έχουν μια μέση λειτουργική ευελιξία, καθώς τα οχήματα μπορούν να εξυπηρετήσουν πολλούς σκοπούς αλλά σπάνια μπορούν να απομακρυνθούν από τις οδούς. Τα συστήματα οδικών μεταφορών έχουν υψηλό κόστος συντήρησης, τόσο για τα οχήματα, όσο και για τις ίδιες τις υποδομές. Το βασικό πρότυπο μεταφοράς εμπορευμάτων είναι η μεταφορά σε μικρές παρτίδες (D' Agosto, 2019).

Υπάρχουν διάφορα μεταφορικά μέσα που χρησιμοποιούνται στις οδικές μεταφορές, τόσο για τους επιβάτες, όσο και για τα εμπορεύματα. Για τις μεταφορές επιβατών, αυτά περιλαμβάνουν τα μοτοποδήλατα, τα μηχανάκια/μηχανές, τα

αυτοκίνητα, τα μίνι-bus και τα λεωφορεία. Για τις μεταφορές εμπορευμάτων περιλαμβάνουν τα ελαφριά επαγγελματικά οχήματα (συνολικό μικτό βάρος έως 3500 κιλών), τα φορτηγά οχήματα (με συνολικό μικτό βάρος άνω των 3500 κιλών), τα τρακτέρ, τα πλήρη ρυμουλκούμενα οχήματα και ημι-ρυμουλκούμενα οχήματα. Υπάρχουν επίσης και τα μικτά οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών και φορτίων στο ίδιο διαμέρισμα, καθώς και τα μικτά φορτηγά. Στις εμπορευματικές μεταφορές, τα φορτηγά είναι οι πιο συχνά χρησιμοποιούμενοι τύποι οχημάτων παγκοσμίως (D' Agosto, 2019).

Οι οδικές μεταφορές αποτελούν τον κυρίαρχο τρόπο εσωτερικών μετακινήσεων στην Ελλάδα, τόσο για τις επιβατικές, όσο και για τις εμπορευματικές μεταφορές. Οι χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα είναι σχεδόν αποκλειστικά οδικές μεταφορές (97% tkm το 2015). Η κυριαρχία των οδικών μεταφορών οφείλεται εν μέρει στα χαρακτηριστικά του εδάφους της χώρας και στην ανεπαρκή σιδηροδρομική υποδομή. Το 2015, τα λεωφορεία και τα πούλμαν στην Ελλάδα μετέφεραν το 17% των επιβατών που ταξίδευαν στην ξηρά, ποσοστό που είναι σχεδόν διπλάσιο του μέσου όρου της ΕΕ (9%). Για το ίδιο έτος, το 97% των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών πραγματοποιήθηκαν οδικώς στην Ελλάδα, ενώ οδικώς με επιβατικά οχήματα πραγματοποιήθηκε το 80% των μεταφορών ανθρώπων στην χώρα (Διάγραμμα 1.1) (European Parliament, 2018).



Διάγραμμα 1.1. Επιβατικές και εμπορευματικές χερσαίες μεταφορές στην Ελλάδα, 2015

Πηγή: European Parliament (2018)

Ο τομέας των οδικών επιβατικών μεταφορών έχει σημαντική οικονομική συμβολή στην Ελλάδα, καθώς σε αυτόν απασχολούνται 68,7 χιλιάδες εργαζόμενοι (δηλαδή σχεδόν το 40% όλων των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών, αποθήκευσης και ταχυδρομείων) και καλύπτει πάνω από 35 χιλιάδες επιχειρήσεις. Το επίπεδο κινητικότητας στην Ελλάδα υπερδιπλασιάστηκε τα τελευταία 20 χρόνια και ο αριθμός των αυτοκινήτων ανά 1.000 κατοίκους ανήλθε σε 479 το 2015 (ελαφρώς κάτω από τον μέσο όρο της ΕΕ των 498 αυτοκινήτων). Στα τέλη του 2015 υπήρχαν 1.589 χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα (672 χιλιόμετρα περισσότερο σε σύγκριση με το 2005) από συνολικό μήκος οδικού δικτύου 117.352 χλμ. (European Parliament, 2018).

Σύμφωνα με πιο πρόσφατα στοιχεία από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, οι εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα αυξήθηκαν κατά 1,5% μεταξύ των ετών 2018-2019 από την άποψη του βάρους των μεταφερθέντων εμπορευμάτων (από 82.502,9 χιλ. τόνους σε 83.708,0 χιλ. τόνους). Αντίθετα από την άποψη των τονοχιλιομέτρων μειώθηκαν κατά 2,8%, από 3.734.090,8 χιλ. τχμ. σε 3.628.909,6 χιλ. τχμ.). Από την άλλη οι διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές μειώθηκαν όσο αφορά το βάρος των μεταφερθέντων εμπορευμάτων κατά 7,9% (από 2.712,9 χιλ. τόνους σε 2.498,5 χιλ. τόνους) και αυξήθηκαν σε τονοχιλιόμετρα κατά 1,9% (από 3.395.717,3 χιλ. τχμ. σε 3.461.262,6 χιλ. τχμ.). Τα δεδομένα παρουσιάζονται στον Πίνακα 1.1.

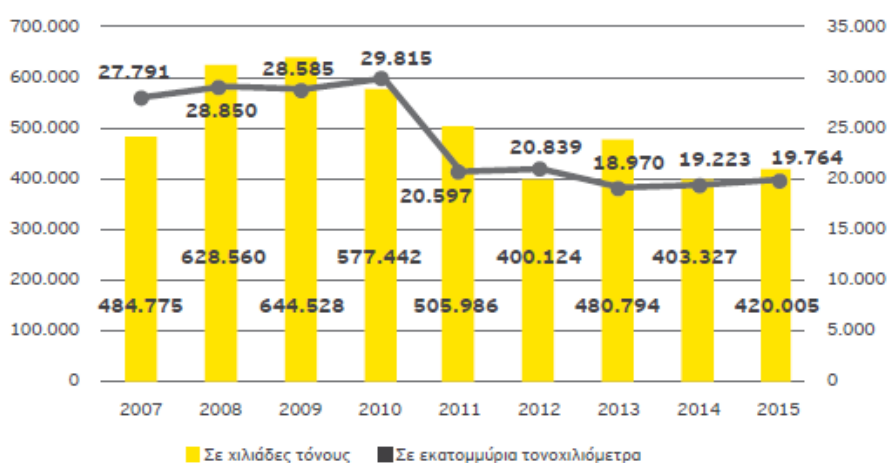
Πίνακας 1.1. Μεταφορικό έργο σε τόνους και τονοχιλιόμετρα, των φορτηγών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, εθνικών και διεθνών, ταξινομημένων στην Ελλάδα, α' τρίμηνο 2018-2019

Είδη οδικών εμπορευματικών μεταφορών	Βάρος μεταφερθέντων εμπορευμάτων (χιλ. τόνοι)			Τονοχιλιόμετρα (χιλ. τχμ)		
	2018	2019	Μεταβολή %	2018	2019	Μεταβολή %
Εθνικές μεταφορές	82.502,9	83.708,0	1,5	3.734.090,8	3.628.909,6	-2,8

Διεθνείς μεταφορές	2.712,9	2.498,5	-7,9	3.395.717,3	3.461.262,6	1,9
Σύνολο	85.215,8	86.206,6	1,2	7.129.808,0	7.090.172,2	-0,6

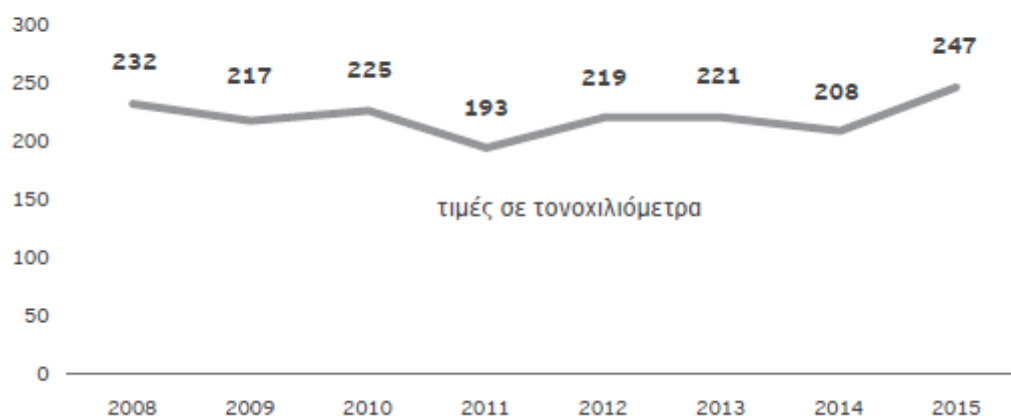
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, (2019)

Διαχρονικά ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο όγκος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μειώθηκε στην περίοδο 2009-2015, λόγω της οικονομικής ύφεσης στην χώρα. Κατά την χρονική αυτή περίοδο, ο κλάδος παρουσίασε μείωση, τόσο από την άποψη του βάρους των μεταφερθέντων εμπορευμάτων (-35%), όσο και από την άποψη των τονοχιλιομέτρων (-31%) (Διάγραμμα 1.2). Οι μειώσεις αυτές αποδίδονται κυρίως στην μείωση των εθνικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (Διάγραμμα 1.3.) (Μαύρος, κ.α., 2016).



Διάγραμμα 1.2. Εθνικές και διεθνείς οδικές μεταφορές (σε τόνους και εκατ. τονοχιλιόμετρα)

Πηγή: Μαύρος, κ.α. (2016)



Διάγραμμα 1.3. Εξέλιξη διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα, 2009-2015

Πηγή: Μαύρος, κ.α. (2016)

Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι κατά την διάρκεια των τελευταίων ετών το οδικό δίκτυο της χώρας έχει αναβαθμιστεί σε σημαντικό βαθμό. Η κατασκευή της Εγνατίας οδού ήταν ένα από τα σημαντικότερα έργα υποδομών που έγιναν στην Ελλάδα και αποτελεί μια οδό σύνδεσης της Ηγουμενίτσας με την Αλεξανδρούπολη, φτάνοντας κοντά στα σύνορα με την Τουρκία. Ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ έχει επίσης αναβαθμιστεί σημαντικά και συνδέει το νότιο λιμάνι της Πάτρας με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη και στη συνέχεια συνεχίζει βόρεια μέχρι τα σύνορα με την ΠΓΔΜ. Η Ιόνια οδός ήταν ακόμα ένα μεγάλο και σημαντικό έργο στην χώρα και συνδέει την Πάτρα με την Ηγουμενίτσα. Μέσα στον ευρύτερο χώρο της Αθήνας, ο νέος περιφερειακός δρόμος της Αττικής έχει αλλάξει ουσιαστικά τις οδικές μεταφορές στην πρωτεύουσα και είναι μια σημαντική διαδρομή logistics που συνδέει το αεροδρόμιο με τα κέντρα logistics, τους θαλάσσιους λιμένες και τους σιδηροδρομικούς σταθμούς (European Parliament, 2018).

1.3.2. Θαλάσσιες μεταφορές

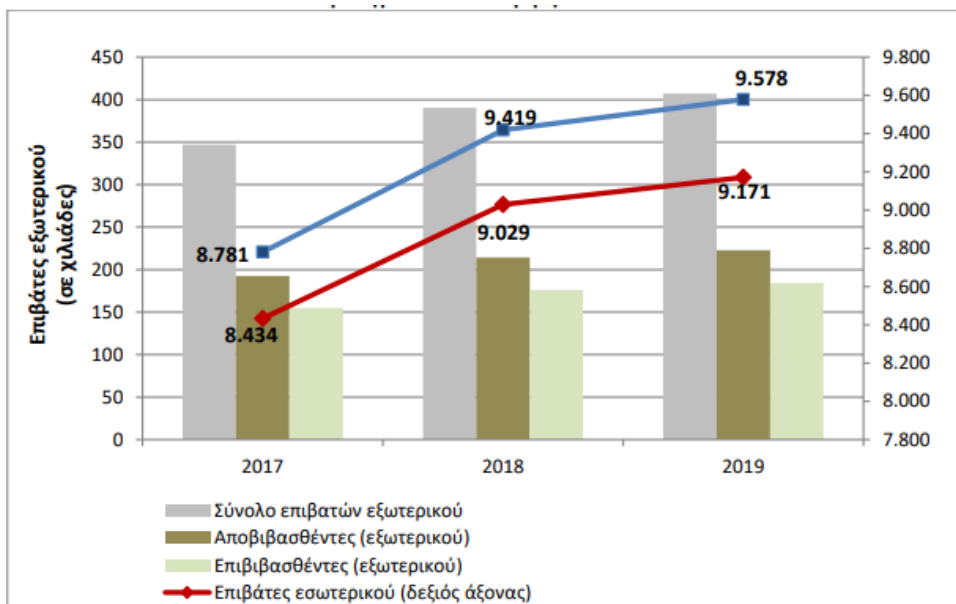
Η μετακίνηση στο νερό έχει χρησιμοποιηθεί από τον άνθρωπο εδώ και αρκετούς αιώνες, τόσο στα εσωτερικά σώματα ύδατος (ποτάμια και λίμνες) όσο και στις θάλασσες σε όλο τον κόσμο, αφενός για την κίνηση ανθρώπων και για την αλιεία και, αφετέρου, για τη μεταφορά εμπορευματοποιημένων προϊόντων. Οι θαλάσσιες διαδρομές βρίσκονται πάνω από τους ωκεανούς, τις ακτές, τις θάλασσες, τις λίμνες, τα ποτάμια και τα κανάλια. Οι μεταφορές μέσω ύδατος υποδιαιρούνται: (1) στην εσωτερική ναυσιπλοΐα και (2) τις θαλάσσιες μεταφορές. Οι θαλάσσιες μεταφορές μπορεί να είναι θαλάσσιες ενδομεταφορές (ακτοπλοΐα) ή ναυσιπλοΐα βαθέων υδάτων. Η εσωτερική ναυσιπλοΐα είναι αυτή που διεξάγεται κατά μήκος εθνικών ή διεθνών οδών μέσω ποταμών, λιμνών, καναλιών, λιμνοθαλασσών, κολπίσκων και προστατευμένων θαλάσσιων περιοχών (εσωτερικές πλωτές οδοί). Ωστόσο, οι θαλάσσιες μεταφορές πραγματοποιούνται σε ωκεανούς και θάλασσες (Hoel et al., 2011).

Στις θαλάσσιες μεταφορές, τα οχήματα μεταφοράς λαμβάνουν τη γενική ονομασία των πλοίων. Ανάλογα με τους σκοπούς τους, τα πλοία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την μεταφορά επιβατών, φορτίων, για αναψυχή, αλιεία και υπηρεσίες (ρυμούλκηση, πυροσβεστική, διάσωση, κ.λπ.). Ανάλογα με την δυνατότητα γενικής ή περιορισμένης χρήσης, ταξινομούνται πλοία δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης και η ιθαγένεια, τους αποδίδεται λαμβάνοντας υπόψη τον λιμένα στον οποίο καταχωρήθηκαν, φέρνοντας έτσι την αντίστοιχη σημαία της χώρας. Στις θαλάσσιες μεταφορές, είναι συνηθισμένο να χρησιμοποιούνται μεμονωμένα πλοία μεγαλύτερου μεγέθους, τα οποία γίνονται όλο και μεγαλύτερα με το πέρασμα των ετών, φθάνοντας στις σύγχρονες χωρητικότητες άνω των 500.000 τόνων νεκρού βάρους (TDW) (D' Agosto, 2019).

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν υψηλό τερματικό κόστος, καθώς οι λιμενικές υποδομές συγκαταλέγονται μεταξύ των πιο δαπανηρών, ως προς την κατασκευή και την συντήρηση. Περισσότερο από κάθε άλλο μέσο μεταφοράς, οι θαλάσσιες μεταφορές συνδέονται με τις βαριές βιομηχανίες, όπως οι χαλυβουργικές και πετροχημικές εγκαταστάσεις, που βρίσκονται δίπλα σε λιμενικές εγκαταστάσεις. Ο Ατλαντικός

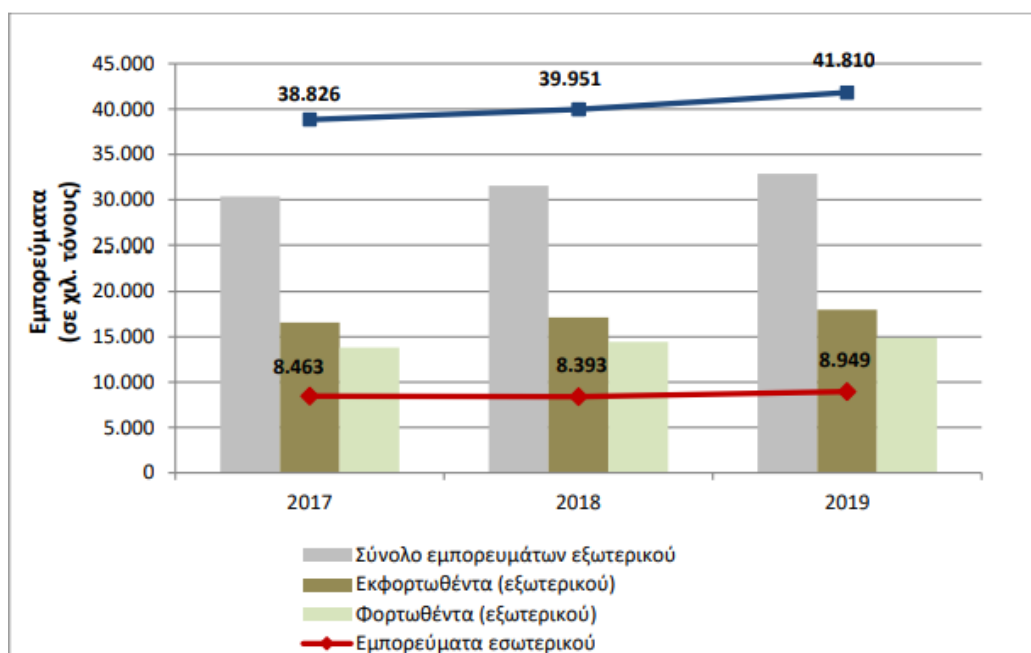
Ωκεανός αντιπροσωπεύει το 78% του παγκόσμιου εμπορίου, το 68% της αξίας του και το 75% του ναυτιλιακού εμπορίου (D' Agosto, 2019).

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας στο νότιο άκρο της Ευρώπης που περιβάλλεται από τη θάλασσα, την έχει καταστήσει έναν από τους σημαντικότερους κόμβους στις θαλάσσιες μεταφορές σε όλο τον κόσμο, ενεργώντας ως γέφυρα μεταξύ της Ευρώπης, της Αφρικής και της Ασίας. Σύμφωνα με στοιχεία που δημοσιεύει η Ελληνική Στατιστική Αρχή, η κίνηση των επιβατών εσωτερικού στους ελληνικούς λιμένες αυξήθηκε κατά 7,1% μεταξύ των ετών 2017-2018 και κατά 1,6% μεταξύ των ετών 2018-2019, ενώ μεγαλύτερες αυξήσεις παρατηρούνται στην κίνηση των επιβατών του εξωτερικού κατά 12,5% το 2017-2018 και κατά 4,3% το 2018-2019. Η συνολική επιβατική κίνηση αυξήθηκε κατά 7,3% το 2017-2018 και πιο συγκρατημένα κατά 1,7% το 2018-2019. Τα δεδομένα παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 1.4. Σε ότι αφορά τα εμπορεύματα του εσωτερικού, αν και το 2017-2018 καταγράφηκε μείωση κατά 0,8%, το 2018-2019 καταγράφηκε αύξηση κατά 6,5%, φτάνοντας σε 8.949 χιλ. τόνους. Αντίθετα αυξήσεις παρατηρήθηκαν και για τις δύο διετίες για τα εμπορεύματα του εξωτερικού κατά 3,9% το 2017-2018 και κατά 4,1% το 2018-2019, φτάνοντας το 2019 σε 32.860 χιλ. τόνους (ΕΛΣΤΑΤ, 2019). Τα δεδομένα παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 1.5.



Διάγραμμα 1.4. Διακίνηση επιβατών, εσωτερικού και εξωτερικού, στους Ελληνικούς λιμένες με επιβατηγά πλοία: Β΄ Τρίμηνο 2017 – 2019

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, (2019)

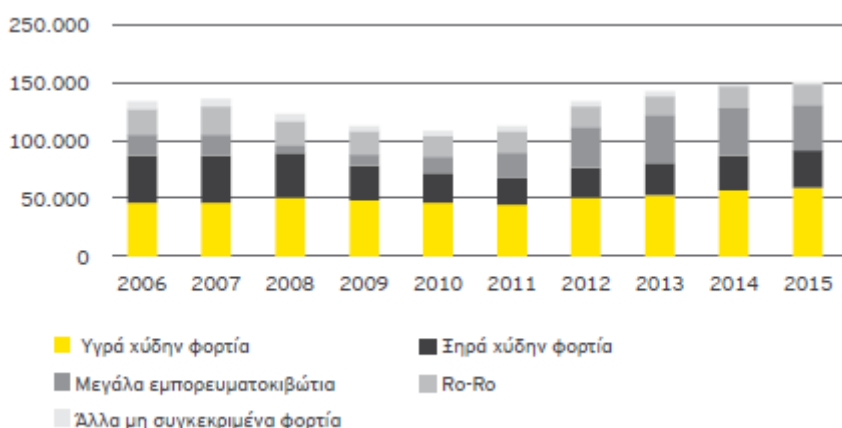


Διάγραμμα 1.5. Διακίνηση εμπορευμάτων, εσωτερικού και εξωτερικού, στους Ελληνικούς λιμένες με εμπορικά πλοία: Β΄ τρίμηνο 2017 – 2019.

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, (2019)

Γενικά η Ελλάδα φαίνεται ότι έχει πολλά πλεονεκτήματα ως προς την ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών, σε σύγκριση με άλλες χώρες της Ευρώπης και του κόσμου. Η χώρα αποτελεί κατεξοχήν ένα ναυτικό έθνος, και ο εμπορικός στόλος, ο οποίος αντιπροσωπεύει το 16% της παγκόσμιας χωρητικότητας είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο. Αποτελεί έναν σημαντικό κόμβο για το διεθνές εμπόριο Ανατολής-Δύσης. Τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν ελκυστικές ευκαιρίες για επενδύσεις και αυτό αναγνωρίστηκε από την COSCO, η οποία το 2008 έλαβε τη συμφωνία παραχώρησης για τη λειτουργία του Προβλήτα II των εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα Πειραιά και άρχισε να επενδύει σημαντικά στην ανάπτυξη και διαμόρφωση του Πειραιά ως σημαντικού ευρωπαϊκού λιμένα. Αποτέλεσμα των εξελίξεων αυτών ήταν η αύξηση της εμπορευματικής κίνησης στο λιμάνι του Πειραιά με αποτέλεσμα σήμερα να αποτελεί τον 8^ο μεγαλύτερο λιμένα στην Ευρώπη και 4^ο μεγαλύτερο στη Μεσόγειο (Μαύρος, κ.α., 2016).

Η ανάπτυξη αυτή υποδεικνύεται επίσης από το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές επηρεάστηκαν λιγότερο από την οικονομική ύφεση των τελευταίων ετών, σε σύγκριση με άλλα είδη μεταφορών. Το μεικτό βάρος των μεταφερόμενων αγαθών από τα ελληνικά λιμάνια, αν και μειώθηκε μεταξύ των ετών 2008-2010, μεταξύ των ετών 2009-2015 παρουσίασε αύξηση κατά 34%, φτάνοντας σε 150.000 χιλ. τόνους το 2015, από σχεδόν 105 χιλ. τόνους το 2010 (Διάγραμμα 1.6) (Μαύρος, κ.α., 2016).



Διάγραμμα 1.6. Μεικτό βάρος διακινούμενων αγαθών στα ελληνικά λιμάνια, 2006-2015

Πηγή: Μαύρος κ.α. (2016)

1.3.3. Αερομεταφορές

Οι αεροπορικές διαδρομές είναι σχεδόν απεριόριστες, αλλά είναι πυκνότερες πάνω από τον Βόρειο Ατλαντικό, εντός της Βόρειας Αμερικής και της Ευρώπης και πάνω από τον Βόρειο Ειρηνικό. Οι περιορισμοί στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών είναι πολυδιάστατοι και περιλαμβάνουν τον τόπο (ένα εμπορικό αεροπλάνο χρειάζεται περίπου 3.300 μέτρα από την τροχιά προσγείωσης και απογείωσης), το κλίμα, την ομίχλη και τα ρεύματα αέρα. Οι αεροπορικές δραστηριότητες σχετίζονται με τους τομείς της τριτοβάθμιας και τεταρτογενούς δραστηριότητας, κυρίως τη χρηματοδότηση και τον τουρισμό που απαιτούν μετακινήσεις ανθρώπων. Πιο πρόσφατα, οι αεροπορικές μεταφορές έχουν μεταφέρει αυξανόμενες ποσότητες εμπορευμάτων υψηλής αξίας (D' Agosto, 2019).

Τα οχήματα για τις μεταφορές δια αέρος μπορεί να είναι αυτοπροωθούμενα, όπως είναι τα αεροπλάνα, τα ελικόπτερα, τα αερόπλοια και τα διαστημόπλοια, ή μπορούν να χρησιμοποιούν αέρια ρεύματα, ειδικά θερμικά, ως σύστημα προώθησης. Τα αυτοπροωθούμενα οχήματα χρησιμοποιούν παλινδρομικούς κινητήρες εσωτερικής καύσης με έλικες και τροφοδοτούνται με βενζίνη αεροπορίας ή αεριωθούμενους κινητήρες που κινούνται με κηροζίνη. Όσον αφορά το σκοπό τους, τα αεροπλάνα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για επιβάτες (πλήρες άτομο), φορτία (όλα τα φορτία), μικτή χρήση (συνδυασμός), αναψυχή, εξυπηρέτηση και άμυνα. Μπορεί να ανήκουν σε εμπορικές αεροπορικές εταιρείες, κυβερνητικές οντότητες, φυσικά πρόσωπα και διάφορα νομικά πρόσωπα. Όσον αφορά την εθνικότητά τους, τα αεροπλάνα θεωρούνται μέρος του εδάφους της χώρας όπου είναι νηολογημένα (D' Agosto, 2019).

Σύμφωνα με έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, το μέγεθος της αγοράς των αερομεταφορών στην Ελλάδα συνεισέφερε κατά 5,6 δις \$ στο ΑΕΠ της χώρας το 2014, υποστηρίζοντας, τόσο άμεσα, όσο και έμμεσα 457 χιλ. θέσεις εργασίας. Στην Ελλάδα υπάρχουν 15 διεθνή, 26 εθνικά και τέσσερα δημοτικά αεροδρόμια και το μεγαλύτερο από αυτά είναι ο αερολιμένας Αθηνών, ο οποίος βρίσκεται στην 23η θέση μεταξύ των αεροδρομίων της ΕΕ (European Parliament, 2018). Η Ελλάδα διαθέτει την 2^η μεγαλύτερη αεροπορική αγορά στην Ευρώπη και μεταξύ των ετών 2013 και 2018 οι αεροπορικές συνδέσεις αυξήθηκαν κατά 106% (IATA, 2019).

Στην Ελλάδα υπάρχει μόνο ένας μεγάλος αερομεταφορέας, η Aegean Airlines, η οποία είναι μέλος της Star Alliance και εξυπηρετεί περίπου 50 διεθνείς και οικιακούς προορισμούς κοντινών προορισμών. Τον Οκτώβριο του 2013, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μετά από μια μακρά διαδικασία, ενέκρινε τη συγχώνευση της Aegean Airlines με την Ολυμπιακή, έναν άλλο μεγάλο παραδοσιακό ελληνικό αερομεταφορέα, ο οποίος αντιμετώπισε μεγάλες οικονομικές δυσκολίες τις τελευταίες δεκαετίες. Εκτός από την Aegean Airlines υπάρχουν 18 ακόμα αερομεταφορείς με άδεια, αλλά όλοι είναι πολύ μικρού μεγέθους και εκτελούν μόνο τοπικές πτήσεις. Μερικοί λειτουργούν μόνο ελικόπτερα ή μικρά αεροπλάνα. Μόνο εννέα αερομεταφορείς έχουν προσωπικό άνω των 20 ατόμων. Στο παρελθόν η Ελληνική Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) ανέστειλε τις άδειες δύο αερομεταφορέων Μαύρος, κ.α., 2016).

Επίσης, σύμφωνα με στοιχεία από την Ελληνική Στατιστική Αρχή, οι αφίξεις και αναχωρήσεις πτήσεων από τους ελληνικούς αερολιμένες αυξήθηκαν από 415.250 το 2014, σε 469.553 το 2016 (αύξηση κατά 12,68%) και η επιβατική κίνηση αυξήθηκε επίσης, από 44,5 εκ. επιβάτες το 2014, σε 52,2 εκ. επιβάτες το 2016 (αύξηση κατά 18,3%). Οι περισσότερες πτήσεις έγιναν από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (38,7%), από τον αερολιμένα Ηρακλείου (10,18%) και από τον αερολιμένα Θεσσαλονίκης (10,35%). Η επιβατική κίνηση του εσωτερικού αυξήθηκε κατά πολύ περισσότερο στην διάρκεια αυτής της διετίας (σχεδόν κατά 30%), σε σύγκριση με την επιβατική κίνηση του εξωτερικού (περίπου 14%). Ωστόσο οι διεθνείς επιβάτες αντιπροσωπεύουν ένα αρκετά μεγαλύτερο μερίδιο (37,1 εκ.), έναντι των επιβατών του εσωτερικού (15,8 εκ.) (ΕΛΣΤΑ, 2017). Τα δεδομένα παρουσιάζονται στον Πίνακα 1.2.

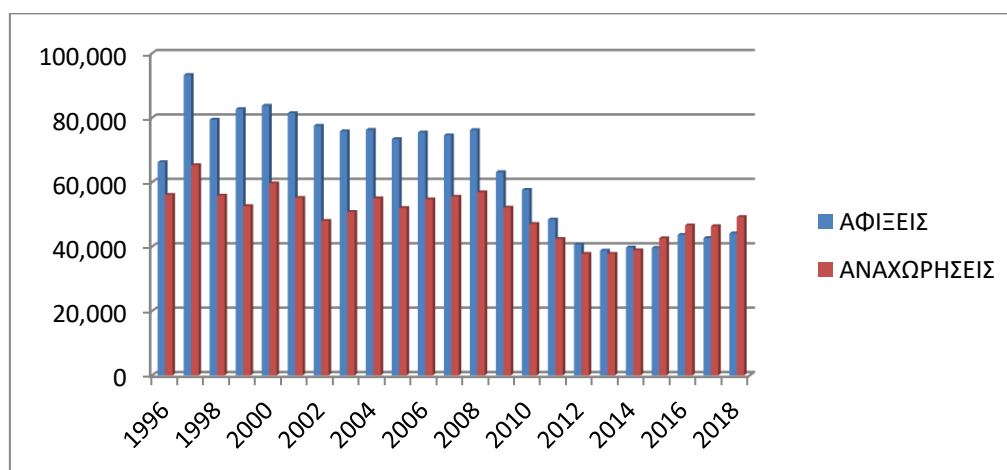
Πίνακας 1.2. Επιβατική κίνηση και αεροπορική κίνηση –πτήσεις στους αερολιμένες της Ελλάδας, 2014-2016

	2014	2015	2016	Μεταβολή 2014-2015 (%)	Μεταβολή 2015-2016 (%)

Σύνολο επιβατών (αναχωρήσεις και αφίξεις)	44.592.274	48.811.600	52.992.396	9,46%	8,57%
Αεροπορική κίνηση - πτήσεις	415.250	444.249	469.553	6,98	5,70

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, (2017)

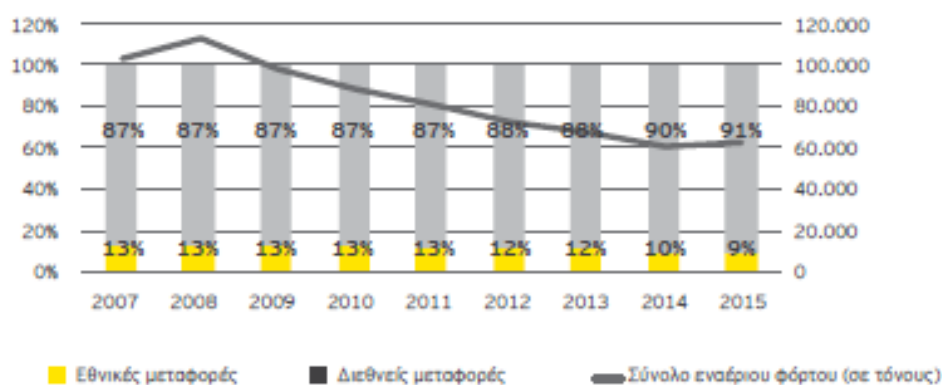
Σε ότι αφορά την εμπορευματική κίνηση στους αερολιμένες της Ελλάδας, αυτή φαίνεται ότι έχει μειωθεί με την πάροδο των ετών. Σύμφωνα με στοιχεία που δημοσιεύει η υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας, οι αφίξεις εμπορευμάτων αγαθών μειώθηκαν από 93.278 χιλ. τόνους το 1997, σε 74.541 χιλ. τόνους) το 2007 και σε 44.089 χιλ. τόνους το 2018. Σωρευτικά αυτό αντιστοιχεί σε μείωση της τάξης του 52,37% για τα έτη 1997-2018. Αντίστοιχα, οι αναχωρήσεις εμπορευμάτων από τους αερολιμένες της Ελλάδας μειώθηκαν από 65.271 χιλ. τόνους το 1997, σε 55.489 χιλ. τόνους το 2007 και σε 49.179 χιλ. τόνους το 2018, το οποίο αντιστοιχεί σε συνολική μείωση 24,65% για τα έτη 1997-2018. Τα δεδομένα παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 1.7.



Διάγραμμα 1.7. Αφίξεις και αναχωρήσεις εμπορευμάτων από τους αερολιμένες της Ελλάδας, 1996-2018

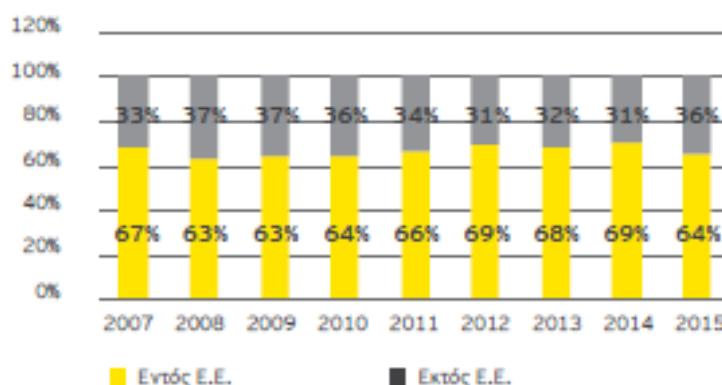
Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (2019)

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι το μεγαλύτερο μέρος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται είναι διεθνή. Καθ' όλη την διάρκεια των ετών 2007-2015, οι διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων διατηρούν ένα υψηλό ποσοστό των συνολικά μεταφερόμενων εμπορευμάτων, το οποίο αυξήθηκε από 87% το 2007 σε 91% το 2015. Αντίστοιχα το μερίδιο των εθνικών μεταφερόμενων εμπορευμάτων μειώθηκε από μόλις 13% το 2007 σε 9% το 2015. Επίσης μεταξύ των διεθνών μεταφερόμενων εμπορευμάτων, περίπου το 64% μεταφέρεται σε χώρες εντός της ΕΕ, ενώ το υπόλοιπο 36% σε χώρες εκτός της ΕΕ (Μαύρος, κ.α., 2016). Τα δεδομένα παρουσιάζονται στα διαγράμματα 1.8 και 1.9.



Διάγραμμα 1.8. Ανάπτυξη των αερομεταφορών εμπορευματοκιβωτίων στην Ελλάδα (σε τόνους), 2007-2015

Πηγή: Μαύρος, κ.α. (2016)



Διάγραμμα 1.9. Αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων, εντός και εκτός της ΕΕ (σε τόνους), 2007-2015

Πηγή: Μαύρος, κ.α. (2016)

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, είναι ο μεγαλύτερος της χώρας, συγκεντρώνοντας το μεγαλύτερο μερίδιο, τόσο της εμπορευματικής, όσο και της επιβατικής κίνησης. Παρ' όλα αυτά οι αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων είναι περιορισμένες σε σύγκριση με τις μεταφορές εμπορευμάτων με άλλα μέσα στην Ελλάδα. Αυτό συμβαίνει επειδή οι αερομεταφορές εμπορευμάτων είναι σχετικά περισσότερο δαπανηρές σε σύγκριση με τα υπόλοιπα είδη μεταφορών. Ως εκ τούτου μέσω αέρα μεταφέρονται κυρίως εμπορεύματα μικρού βάρους και σε κοντινές ή μακρινές αποστάσεις, με αποτέλεσμα ο κλάδος να συγκεντρώνει ένα μικρό μερίδιο του συνολικού βάρους των μεταφερόμενων εμπορευμάτων στην Ελλάδα συνολικά. Ωστόσο η όλο και αυξανόμενη επιβατική κίνηση που καταγράφεται στα αεροδρόμια της χώρας, αναμένεται να οδηγήσει μελλοντικά σε αύξηση και της εμπορευματικής κίνησης. Ήδη το 2014, έπειτα από αρκετά χρόνια άρχισε να σημειώνεται σταδιακή αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών δια αέρος. Επιπρόσθετα, επί του παρόντος βρίσκονται σε εξέλιξη επενδύσεις μεγέθους 330 εκ. € για την αναβάθμιση 14 ελληνικών αεροδρομίων (Μαύρος, κ.α., 2016).

1.3.4. Σιδηροδρομικές μεταφορές

Οι σιδηρόδρομοι έχουν ένα μέσο επίπεδο φυσικών περιορισμών που συνδέονται με τους τύπους μηχανών έλξης και επηρεάζονται από την κλίση. Οι βαριές βιομηχανίες συνδέονται συνήθως με συστήματα σιδηροδρομικών μεταφορών, αν και η εμπορευματοποίηση βελτίωσε την ελαστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών, συνδέοντάς τες με τις οδικές και θαλάσσιες μεταφορές. Η Ρωσία και η Ινδία έχουν τα πιο εκτεταμένα σιδηροδρομικά δίκτυα σε όλο τον κόσμο. Τα οχήματα στα σιδηροδρομικά δίκτυα ονομάζονται τροχαίο υλικό και υποδιαιρούνται σε τροχαίο υλικό που τροφοδοτείται μηχανοκίνητα και μη μηχανοκίνητα. Το κινούμενο τροχαίο υλικό περιλαμβάνει τις μηχανές τρένου, τα βαγόνια τρένου και τις σιδηροδρομικές γραμμές. Υπάρχουν διάφοροι τύποι βαγονιών που χρησιμοποιούνται ανάλογα με το

τύπο του εμπορεύματος που μεταφέρεται. Για παράδειγμα τα boxcar χρησιμοποιούνται για την μεταφορά στερεών φορτίων χύδην, κιβωτίων, ενωμένων φορτίων και γενικών προϊόντων που δεν μπορούν να εκτεθούν στις καιρικές συνθήκες, τα flatcar χρησιμοποιούνται για την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, προϊόντων χάλυβα, μεγάλου όγκου εμπορευμάτων, κ.α.

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα είναι ελλιπώς ανεπτυγμένες, λόγω των ανεπαρκειών του σιδηροδρομικού δικτύου. Το 2015 υπήρχαν 2.239 χιλιόμετρα σιδηροδρομικών γραμμών σε χρήση στην χώρα, δηλαδή 245 χιλιόμετρα λιγότερα από το 1995. Το 2015, μέσω των σιδηροδρόμων της χώρας μεταφέρθηκαν 300 εκ. tkm εμπορευμάτων, αριθμός ο οποίος ήταν μειωμένος κατά 5,5% σε σχέση με το 2014 και κατά 50% μείωση σε σχέση με δέκα χρόνια πριν. Μόλις το 2% των χερσαίων μεταφορών εμπορευμάτων στην Ελλάδα γίνεται μέσω σιδηρόδρομου, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τις επιβατικές μεταφορές είναι 1 % (Διάγραμμα 1.1. παραπάνω) (European Parliament, 2018).

Η σιδηροδρομική αγορά στην Ελλάδα αποτελεί μονοπώλιο, τόσο στον τομέα της μεταφοράς επιβατών, όσο και στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών. Για πολλά χρόνια, οι σιδηροδρομικές υποδομές στην χώρα (με εξαίρεση τις γραμμές ταχείας διέλευσης της Αθήνας) άνηκαν, συντηρούνταν και λειτουργούσαν από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ). Από το Σεπτέμβριο του 2017, η ιταλική εθνική σιδηροδρομική εταιρεία, Ferrovie dello Stato Italiane, εκμεταλλεύεται πλέον όλες τις επιβατικές γραμμές και εμπορευματικές αμαξοστοιχίες σε γραμμές του ΟΣΕ, μετά την εξαγορά της κρατικής ελληνικής εταιρείας TRAINOSE S.A. Η πώληση έφερε την Ελλάδα 45 εκ. €, ενώ η ιταλική εταιρεία αναμένεται να επενδύσει επιπλέον 500 εκ. €. Η ενίσχυση του σιδηροδρομικού τομέα είναι ζωτικής σημασίας για την αύξηση των εμπορικών ροών της χώρας και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς της διευκολύνοντας την αποτελεσματική μεταφορά εμπορευμάτων στους λιμένες. Η χώρα έχει επικεντρωθεί στην αναβάθμιση της σιδηροδρομικής της υποδομής και στην κατασκευή νέων γραμμών για τη μείωση των χρόνων μεταφοράς (European Parliament, 2018).

1.3.5. Πολυτροπικές-Συνδυασμένες μεταφορές

Η πολυτροπική μεταφορά είναι αυτή κατά την οποία χρησιμοποιούνται περισσότεροι από έναν τρόπους μεταφοράς για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων από την προέλευση στον προορισμό. Η πρακτική της πολυτροπικής μεταφοράς στοχεύει στη μείωση του κόστους, εάν δεν διακυβεύει σημαντικά χαρακτηριστικά του επιπέδου εξυπηρέτησης, όπως ο συνολικός χρόνος ή η χρονική διακύμανση στις μετακινήσεις ή η παράδοση εμπορευμάτων, η άνεση και η ασφάλεια των επιβατών και η ασφάλεια των εμπορευμάτων. Η χρήση διαφορετικών τρόπων μεταφοράς είναι χρήσιμη όταν είναι δυνατόν να συνδυαστούν τα πλεονεκτήματά τους, να βελτιστοποιηθεί η λειτουργία, να μειωθούν οι χρόνοι ταξιδιού και να μειωθεί το κόστος. Εάν οι τρόποι μεταφοράς είναι διαθέσιμοι, η πολυτροπικότητα μπορεί να συμβάλει στη μείωση του κοινωνικού κόστους, διότι επεκτείνει την προσβασιμότητα και την κινητικότητα των ανθρώπων και των εμπορευμάτων, δημιουργώντας οικονομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά οφέλη (Σαμπράκος, 2009; SteadieSeifi et al., 2014).

Οι συνήθεις συνδυασμοί περιλαμβάνουν τις οδικές μεταφορές με τις σιδηροδρομικές ή με τις θαλάσσιες ή με τις αερομεταφορές. Στην περίπτωση των εμπορευματικών μεταφορών, η μεταφορά από πόρτα σε πόρτα συνήθως δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω σιδηροδρομικών, αέρος και θαλάσσιων μεταφορών, και συνεπώς απαιτεί τη συμπλήρωση μέσω του οδικού τδικτύου, είτε στο αρχικό είτε στο τελικό στάδιο της διαδικασίας. Επιπλέον, μπορεί να υπάρξει συνδυασμός σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων μεταφορών (βαθέων υδάτων ή / και ενδομεταφορών) και των εσωτερικών πλωτών οδών. Σε αυτές τις περιπτώσεις, υπάρχει μια τάση για την πρακτική της μεταφοράς συγκεκριμένων εμπορευμάτων, όπως στερεών φορτίων (π.χ. σπόροι, ορυκτά και άνθρακας) και υγρών φορτίων (πετρέλαιο, παράγωγα καύσιμα πετρελαίου και βιοκαύσιμα). Στην περίπτωση της μεταφοράς επιβατών, είναι κοινή η χρήση ατομικών ή συλλογικών οδικών μεταφορών για την πρόσβαση σε τερματικούς σταθμούς σε αστικά ή υπεραστικά τρένα, μετρό, αεροδρόμια και λιμάνια. Είναι επίσης πολύ συνηθισμένο να χρησιμοποιούνται σιδηροδρομικές μεταφορές για πρόσβαση σε

αεροδρόμια και λιμάνια, ιδίως μέσω αστικών και υπεραστικών τραίνων, υπόγειων γραμμών, τραμ και LRT (Σαμπράκος, 2009; SteadieSeifi et al., 2014).

1.3.6. Λοιπές ταξινομήσεις

Οι μεταφορές επιβατών μπορεί να είναι αστικές, υπεραστικές, διακρατικές ή διεθνείς. Η αστική μεταφορά πραγματοποιείται στον εσωτερικό ενός δήμου (κομητείας), συνήθως συνδέεται με την κάλυψη μικρών και μεσαίων αποστάσεων (μικρότερες από 100 χιλιόμετρα) και εκτελείται κατά κύριο λόγο από οδικές, σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές (D' Agosto, 2019). Ένα μέρος των μεταφορών-μετακινήσεων που πραγματοποιούνται μέσω των αστικών συγκοινωνιών μπορεί επίσης να πραγματοποιηθεί με μη μηχανοκίνητους τρόπους όπως με ποδήλατο ή περπάτημα (Teodorović & Janić, 2017).

Τα άτομα που μετακινούνται από μια πόλη σε μια άλλη χρησιμοποιούν υπεραστικές μεταφορές. Αυτή η λειτουργία, όπως συμβαίνει και με τις αστικές συγκοινωνίες, πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο μέσω οδικών, σιδηροδρομικών και θαλάσσιων δικτύων μεταφορών. Οι διακρατικές και διεθνείς μεταφορές μπορούν να πραγματοποιηθούν μέσω οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και αεροπορικών δικτύων μεταφορών (D' Agosto, 2019). Προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η κατανάλωση φυσικών πόρων, ιδιαίτερα του φυσικού χώρου και της ενέργειας και, κατά συνέπεια να περιοριστούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι μη μηχανοκίνητοι τρόποι (πεζοπορία και ποδήλατα) πρέπει να είναι προτιμώμενοι για μικρές αποστάσεις. Για τις αποστάσεις στις οποίες είναι απαραίτητη η χρήση μηχανοκίνητων μέσων μεταφορών, θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν μέσα μεταφορών με μεγαλύτερη χωρητικότητα και καλύτερη ενεργειακή απόδοση, όπως για παράδειγμα συλλογικοί τρόποι μεγάλης χωρητικότητας όπως αστικές αμαξοστοιχίες, υπόγειες γραμμές και λεωφορεία (Martínez et al., 2019).

Σε ότι αφορά τις μεταφορές εμπορευμάτων, υπάρχουν τρεις τύποι λειτουργιών που λαμβάνουν χώρα. Αυτοί είναι η συλλογή, η μεταφορά και η διανομή. Η συλλογή είναι η διαδικασία μέσω της οποίας τα φορτία συλλέγονται σε δύο ή περισσότερα

σημεία προέλευσης και μεταφέρονται στον τόπο προορισμού, όπου θα ταξινομηθούν, θα μεταφερθούν ή θα διανεμηθούν. Η λειτουργία της συλλογής συνήθως συμβαίνει σε αστικές περιοχές σε μικρές αποστάσεις (δεκάδες χιλιόμετρα) με τη χρήση μικρών ή μεσαίων οχημάτων. Η δεύτερη λειτουργία, δηλαδή η μεταφορά συνδέεται με τη μεταφορά των εμπορευμάτων από ένα μόνο σημείο προέλευσης, σε ένα μόνο σημείο προορισμού. Η μεταφορά συνήθως συμβαίνει σε μεγάλες αποστάσεις (εκατοντάδες έως χιλιάδες χιλιόμετρα) και χρησιμοποιεί μέσα υψηλότερης χωρητικότητας ή οδικά οχήματα μεγαλύτερου μεγέθους που ταξιδεύουν πλήρως φορτωμένα (σε βάρος ή όγκο) (D' Agosto, 2019).

Η διανομή είναι η μεταφορά εμπορευμάτων από ένα μόνο σημείο προέλευσης σε δύο ή περισσότερα σημεία προορισμού. Όπως και με τη λειτουργία της συλλογής, η διανομή συνήθως συμβαίνει σε αστικές περιοχές σε μικρές αποστάσεις και με μικρά και μεσαίου μεγέθους οχήματα. Οι μεταφορές εμπορευμάτων μπορούν να πραγματοποιηθούν με τρόπο απομονωμένο μέσω του οδικού, θαλάσσιου και αεροπορικού δικτύου ή μέσω συνδυασμού αυτών των τρόπων μεταφοράς. Τα οδικά δίκτυα στις περισσότερες περιπτώσεις, είναι αυτά που χρησιμοποιούνται για την διανομή από πόρτα σε πόρτα και συνιστώνται για εργασίες συλλογής και διανομής καθώς και για μεταφορές, ανάλογα με την ποσότητα των μεταφερόμενων φορτίων και την απόσταση που πρέπει να καλυφθεί. Οι υπόλοιποι τρόποι λειτουργίας είναι συνήθως επαρκείς για τη λειτουργία της μεταφοράς (D' Agosto, 2019).

Όπως και στην περίπτωση των επιβατικών μεταφορών, έτσι και στις εμπορευματικές μεταφορές είναι επίσης δυνατό να ελαχιστοποιηθεί η κατανάλωση φυσικών πόρων, ιδίως του φυσικού χώρου και της ενέργειας, και συνεπώς οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Αυτό επιτυγχάνεται επίσης με τη χρήση μεταφορικών μέσων με μεγαλύτερη χωρητικότητα και καλύτερες ενεργειακές επιδόσεις, όπως τα πλοία και τα τρένα. Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές κυριαρχούν με ποσοστά άνω του 30%, με εξαίρεση την Κίνα, όπου κυριαρχεί η θαλάσσια μεταφορά (49,60%) και η Ρωσία, όπου κυριαρχεί η σιδηροδρομική μεταφορά (86,90%) (Martínez et al., 2019).

1.4. Εθνικές και διεθνείς μεταφορές

Τις τελευταίες δεκαετίες του 20ού αιώνα παρατηρήθηκε μια εξαιρετική ανάπτυξη των διεθνών οικονομικών σχέσεων, αύξηση της ροής των κεφαλαίων πέρα από τα εθνικά σύνορα και νέες μέθοδοι παραγωγής και διανομής. Αυτά τα φαινόμενα συνολικά αναφέρονται στην παγκοσμιοποίηση. Οι αναπτυσσόμενες χώρες, αν και εξακολουθούν να επωφελούνται από το χαμηλότερο κόστος εργασίας, πρέπει να βασίζονται λιγότερο στους άφθονους φυσικούς πόρους και περισσότερο στην πρόσβαση στις διεθνείς μεταφορές και τις τηλεπικοινωνίες, στην ποιότητα των τοπικών υποδομών και σε ένα πολιτικό κλίμα στήριξης για να ανταγωνίζονται στην παγκόσμια αγορά. Από την άλλη, τα οικονομικά ανεπτυγμένα κράτη προσαρμόστηκαν στις αλλαγές αυτές και συνέχισαν τη διαδικασία ενίσχυσης της ολοκλήρωσης των οικονομιών και των ιδρυμάτων τους και τη βελτίωση των δικτύων μεταφοράς και επικοινωνιών τους (Button & Taylor, 2000).

Η παγκοσμιοποίηση λοιπόν φαίνεται ότι έχει αλλάξει σε μεγάλο βαθμό τον όγκο και τον τρόπο μετακίνησης των εμπορευμάτων και των επιβατών και έχει αυξήσει τις απαιτήσεις σε διεθνή και τοπικά συστήματα μεταφορών. Οι βιομηχανίες παραγωγής γίνονται όλο και περισσότερο διεθνείς. Έχουν αναπτύξει εγκαταστάσεις διασποράς σε παγκόσμια κλίμακα και μεγάλο μέρος των εμπορευμάτων τους αποτελείται από αποστολές ενδιάμεσων προϊόντων, ενώ τα τελικά εμπορεύματα αποστέλλονται σε αγορές σε ολόκληρο τον κόσμο. Οι σύγχρονες τηλεπικοινωνίες είναι απαραίτητες για το διεθνές εμπόριο υπηρεσιών, πέραν της υποστήριξης του εμπορίου αγαθών με πολλούς τρόπους (Button & Taylor, 2000).

Οι διεθνείς μεταφορές σχετίζονται με την υψηλότερη κλίμακα στην κινητικότητα εμπορευμάτων και επιβατών, δηλαδή τις διηπειρωτικές και διαπεριφερειακές μετακινήσεις. Κατά συνέπεια, υπόκειται σε πολλές γεωπολιτικές παραμέτρους όπως ο έλεγχος, ο ανταγωνισμός και η συνεργασία. Οι διεργασίες παγκοσμιοποίησης έχουν επεκτείνει σημαντικά την ανάγκη για διεθνείς μεταφορές, κυρίως λόγω της οικονομικής ολοκλήρωσης, η οποία ενισχύθηκε κατά την διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών, παράλληλα με τον κατακερματισμό των παραγωγικών συστημάτων και την επέκταση του διεθνούς εμπορίου. Με την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και την παγκοσμιοποίηση της παραγωγής, τα διεθνή συστήματα μεταφορών

έχουν υποστεί αυξανόμενη πίεση για να υποστηρίξουν τις αυξανόμενες απαιτήσεις των εμπορευματικών ροών. Αυτό δεν θα μπορούσε να συμβεί χωρίς σημαντικές τεχνικές βελτιώσεις που θα επέτρεπαν τη μεταφορά μεγαλύτερων ποσοτήτων εμπορευμάτων και ανθρώπων, πιο γρήγορα και πιο αποτελεσματικά (Hoel et al., 2011).

Σχεδόν όλες οι διεθνείς αποστολές απαιτούν τη χρήση περισσότερων από έναν τρόπους μεταφοράς, από την προέλευση στον τελικό προορισμό. Κάθε ένας από τους διεθνείς τρόπους μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών έχει διαδραματίσει ουσιαστικό ρόλο στη διευκόλυνση της γεωγραφικής διαφοροποίησης. Ενώ οι μεταφορές δεν έχουν αποκλειστική συνεισφορά στην επιτυχία της οικονομικής παγκοσμιοποίησης, παραμένουν ένας ουσιαστικός παράγοντας που δεν μπορεί να αντισταθμιστεί ή να υποκατασταθεί. Οι επιχειρήσεις επενδύουν σε ξένες τοποθεσίες και χώρες για να αναπτύξουν τις δραστηριότητές τους με την προσδοκία ότι μπορούν να βασίζονται σε διεθνείς μεταφορικές υπηρεσίες. Μαζί με τα προηγμένα δίκτυα επικοινωνιών, οι επιχειρήσεις είναι σε θέση να λειτουργούν σε ένα διεθνές περιβάλλον. Ομοίως, η διεθνής μεταφορά αγαθών απαιτεί κυρίως την ανάπτυξη των πολυτροπικών μεταφορών, οι οποίες θα πρέπει να λειτουργούν αποτελεσματικά, με ασφάλεια και προβλέψιμα και να μπορούν να προσαρμόζονται και να επεκτείνονται, καθώς οι απαιτήσεις από αυτές αυξάνονται και διαφοροποιούνται. Μέσα στις επόμενες δύο δεκαετίες θα απαιτηθεί τεχνολογικής πρόοδος στα συστήματα μεταφοράς, προκειμένου να μειωθεί το κόστος και να βελτιωθεί η αξιοπιστία και η ασφάλεια τους. Τα αεροπορικά και ναυτιλιακά συστήματα μεταφορών διαχειρίζονται ένα σημαντικό μέρος των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών. Από την άλλη πλευρά, οι οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές είναι οι κυριότεροι τρόποι μεταφοράς για μικρότερες αποστολές που συνδέουν τις μακρινές μετακινήσεις με τα τοπικά σημεία προέλευσης ή τους τελικούς προορισμούς. Οι παγκόσμιες ναυτιλιακές συμμαχίες κυριαρχούν σήμερα στις υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, χρησιμοποιώντας συμφωνίες κατανομής πλοίων, οι οποίες προσφέρουν ολοκληρωμένες υπηρεσίες μεταφορών και σταθερά χρονοδιαγράμματα. Οι βελτιώσεις που προσφέρονται από αυτές τις συμμαχίες είναι κρίσιμες για το μέλλον της παγκοσμιοποίησης, αλλά πρέπει να παρακολουθούνται για πιθανό περιορισμό του εμπορίου, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι καταναλωτές θα αποκομίσουν τα οφέλη από τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας (Rodríguez, 2007).

Μέσα στα επόμενα 25 χρόνια, το διεθνές εμπόριο θα αντιπροσωπεύει ένα μεγαλύτερο τμήμα της συνολικής παγκόσμιας οικονομικής παραγωγής. Χωρίς προσεκτικό σχεδιασμό, τα συστήματα διεθνών μεταφορών και οι τοπικές εγκαταστάσεις συλλογής, διανομής και διατροφικών μεταφορών θα επιβαρυνθούν σοβαρά. Όχι μόνο τα συστήματα που εξυπηρετούν το παγκόσμιο εμπόριο, αλλά και η αστική υποδομή που υποστηρίζει την εκβιομηχάνιση και το βιοτικό επίπεδο, πρέπει να αναβαθμιστούν. Τα προβλήματα της ρύπανσης και της απρογραμμάτιστης ανάπτυξης αναμένεται ότι θα επηρεάζουν τόσο την ελκυστικότητα μιας χώρας ως στόχο επενδύσεων, όσο και την αποδοχή της ως εμπορικού εταίρου. Προκειμένου τα έθνη να παραμείνουν ανταγωνιστικά, θα πρέπει να βελτιώσουν την απόδοση των σύγχρονων συστημάτων μεταφορών, να επενδύσουν σε νέες τεχνολογίες και να εκσυγχρονίσουν τα ρυθμιστικά και χρηματοδοτικά ιδρύματα. Αυτή η προβλεπόμενη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και των μεταφορών αναμένεται ότι θα δημιουργήσει περισσότερα ζητήματα μελλοντικά σχετικά με τη συμβατότητα των εθνικών και παγκόσμιων προτύπων και κανονισμών για την ασφάλεια, τις εργασιακές σχέσεις, την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία και το περιβάλλον. Η αντιμετώπιση τέτοιων ζητημάτων, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν θα επιβαρύνουν απαράδεκτα τη διεθνή συνεργασία και ολοκλήρωση, θα αποτελέσει μείζονα πρόκληση στο μέλλον (Rodrigue, 2007).

Κεφάλαιο 2^ο: Εθνικό νομικό πλαίσιο για τις μεταφορές

2.1. Εισαγωγή

Το νομικό πλαίσιο για τις εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα, ρυθμίζεται από πολλούς φορείς, οι οποίοι εντάσσονται κυρίως στο Υπουργείο Μεταφορών, αλλά και σε άλλα Υπουργεία. Έτσι παράλληλα πολλοί φορείς είναι αρμόδιοι για την ρύθμιση της αγοράς (Siamas & Balkamos, 2010). Τα δεδομένα αυτά θα παρουσιαστούν στις ενότητες που έπονται, ωστόσο πρέπει να σημειωθεί ότι δεν υπάρχει ειδική εθνική νομοθεσία για τις συνδυασμένες μεταφορές στην Ελλάδα. Κάθε τμήμα των συνδυασμένων μεταφορών (π.χ. οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές) διέπεται από το δικό του ανεξάρτητο και ξεχωριστό νομικό καθεστώς (Athanassiou, 2019). Η Ελλάδα είναι επίσης συμβαλλόμενο μέρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ως εκ τούτου, οι κανονισμοί της ΕΕ είναι άμεσα εφαρμοστέοι και εφαρμόσιμοι στην ελληνική νομοθεσία, ενώ οι οδηγίες της ΕΕ εφαρμόζονται στο τοπικό δίκαιο μέσω εθνικών νομοθετικών πράξεων (Siamas & Balkamos, 2010).

Υπάρχει επίσης συμφωνία στην βιβλιογραφία ότι το εθνικό νομικό πλαίσιο για τις μεταφορές είναι αρκετά κατακερματισμένο και πολύπλοκο. Το πρόβλημα δεν είναι μόνο η υπερβολική ρύθμιση και οι νομικές ασάφειες που υπάρχουν σε κάποιες νομοθεσίες, αλλά και το γεγονός ότι γίνεται συνεχώς έκδοση νέων νόμων, οι οποίοι δεν αντικαθιστούν πλήρως ή καταργούν τους παλαιότερους ισχύοντες. Η θέσπιση νόμων που δεν αντικαθιστούν πλήρως ή σαφώς τον προηγούμενο νόμο επιβαρύνουν άσκοπα τις δραστηριότητες τόσο των δημοσίων υπαλλήλων όσο και των ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης. Έχουν επίσης βρεθεί περιπτώσεις νόμων που είναι υπερβολικά γενικοί και απαιτούν αρκετούς κανονισμούς για την προσθήκη ή την αποσαφήνιση των εννοιών που υπάρχουν μέσα σε αυτούς. Σε ορισμένες περιπτώσεις, αυτό δικαιολογείται από μεταβολές της νομοθεσίας της ΕΕ που διέπουν το πεδίο εφαρμογής της εθνικής νομοθεσίας, ωστόσο σε άλλες περιπτώσεις αυτό ήταν αποτέλεσμα ενός νόμου που συντάχθηκε «υπερβολικά». Όλοι οι παραπάνω παράγοντες προσδίδουν μεγαλύτερη πολυπλοκότητα στο νομικό πλαίσιο, και ορισμένοι τομείς ενδέχεται να επωφεληθούν

από μια νομική αναδιατύπωση (Siamas & Balkamos, 2010; National Transport Plan, 2019).

2.2. Νομικό πλαίσιο για τις εθνικές χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές

Οι χερσαίες μεταφορές περιλαμβάνουν τόσο τις οδικές, όσο και τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα και έτσι για αυτά τα δύο είδη μεταφορών υπάρχει κοινό νομικό πλαίσιο σε κάποια σημεία.

2.2.1. Εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές

Οι νομικές διατάξεις που βρίσκονται σε ισχύ για τις εσωτερικές οδικές μεταφορές εμπορευμάτων περιλαμβάνουν τα άρθρα 95-98 και 100-101 του Ελληνικού Εμπορικού Νόμου (σχετικά με τη σύμβαση μεταφοράς), τα άρθρα 102-107 του ελληνικού εμπορικού δικαίου (σχετικά με την ευθύνη του χερσαίου μεταφορέα) και τον Ν. 3887/2010 - όπως τροποποιήθηκε από τον Ν. 4038/2012, Ν. 4070/2012, Ν. 4199/2013, Ν. 4233/2014, Ν. 4254/2014, Ν. 4472/2017, Ν. 4512/2018 και Ν. 4530/2018 σχετικά με την διαδικασία σύστασης και λειτουργίας εταιρειών μεταφοράς.

Μια σύμβαση μεταφοράς είναι μια συμφωνία μεταξύ τουλάχιστον δύο συμβαλλομένων μερών, του μεταφορέα και του αποστολέα, με την οποία ο μεταφορέας αναλαμβάνει την ευθύνη να μεταφέρει από ένα μέρος σε άλλο, αγαθά κάποιου άλλου, με αντάλλαγμα μια αμοιβή. Ωστόσο, είτε από την αρχή, είτε κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης της σύμβασης, είναι δυνατό να εμπλακούν και άλλα άτομα, όπως ο παραλήπτης, ο εντολοδόχος, ο πράκτορας και άλλοι. Η σύμβαση οδικής μεταφοράς συνάπτεται χωρίς συγκεκριμένη μορφή. Έτσι, μπορεί να συναχθεί ακόμη και προφορικά, χωρίς να απαιτείται η έκδοση εγγράφων. Προφανώς, υπάρχει η δυνατότητα έκδοσης ιδιωτικών εγγράφων ως αποδεικτικού μέσου, όπως η φορτωτική. Η φορτωτική

είναι ένα ιδιωτικό έγγραφο που εκδίδεται από τον αποστολέα ή τον εντολοδόχο, φέρει ημερομηνία, αναφέρει το είδος, το βάρος και την ποσότητα των εμπορευμάτων που πρόκειται να μεταφερθούν, καθώς και την προθεσμία εντός της οποίας πρέπει να εκτελεσθεί η μεταφορά. Πρέπει επίσης να αναφέρει το όνομα και την κατοικία του πράκτορα μεταφορών, το όνομα και την κατοικία του οδικού μεταφορέα, το φορτίο καθώς και οποιαδήποτε αποζημίωση θα πρέπει να δοθεί λόγω πιθανής καθυστέρησης στην μεταφορά των εμπορευμάτων. Η σύμβαση αυτή πρέπει να παραδίδεται στον μεταφορέα προκειμένου να συνοδεύει τα εμπορεύματα μέχρι τον τελικό προορισμό τους (άρθρο 101 του εμπορικού κώδικα).

Σε ότι αφορά την ευθύνη του χερσαίου μεταφορέα, αυτός έχει ένα σύνολο υποχρεώσεων, οι οποίες καθορίζονται από το ελληνικό εμπορικό δίκαιο. Σύμφωνα με το εν λόγω νομικό πλαίσιο, οι υποχρεώσεις του μεταφορέα καλύπτουν το σύνολο της περιόδου μεταφοράς, αν και ποικίλλουν ανάλογα με το συγκεκριμένο στάδιο της εκτέλεσης της σύμβασης. Κατά τη διάρκεια του σταδίου προετοιμασίας της μεταφοράς, η κύρια υποχρέωσή του μεταφορέα είναι να εκτελέσει τη μεταφορά παρέχοντας επαρκή και κατάλληλα μέσα για αυτό. Είναι υποχρεωμένος να φορτώσει τα εμπορεύματα μέσω δικών του εξόδων και κινδύνου, εκτός αν έχει συναφθεί κάποια άλλη ειδική συμφωνία με τον πελάτη. Κατά τη διάρκεια του κύριου σταδίου της μεταφοράς, ο μεταφορέας υποχρεούται να διατηρεί τα εμπορεύματα υπό τη μεταφορά, να ακολουθεί το συμφωνημένο δρομολόγιο και να ολοκληρώνει τη μεταφορά εντός ορισμένου χρόνου. Μετά την άφιξη των εμπορευμάτων υποχρεούται να εκφορτώσει τα εμπορεύματα και να τα παραδώσει στον δικαιούχο. Έχει το δικαίωμα να εισπράττει το φορτίο, συμπεριλαμβανομένων όσων έχουν ήδη καταβληθεί από αυτόν για τις απαραίτητες δαπάνες. Προκειμένου να διασφαλίσει τα δικαιώματά του που απορρέουν από τη σύμβαση μεταφοράς, είναι εφοδιασμένος με το δικαίωμα της παρακράτησης των αγαθών που αποτελούν το αντικείμενο της μεταφοράς (δικαίωμα κατάσχεσης), το δικαίωμα πώλησης αυτών των αγαθών, καθώς και το δικαίωμα δέσμευσης έναντι αυτών.

Από την άλλη, η κυριότερη υποχρέωση του αποστολέα είναι να καταβάλει το φορτίο καθώς και τις απαραίτητες δαπάνες και χρεώσεις που πραγματοποίησε ο μεταφορέας κατά την εκτέλεση της μεταφοράς (π.χ. φόροι, έξοδα για τη βελτίωση της

συσκευασίας). Υπάρχουν επίσης πρόσθετες υποχρεώσεις του αποστολέα ή του παραλήπτη που απορρέουν από το άρθρο 288 του ελληνικού αστικού κώδικα, όπως η παράδοση των εμπορευμάτων υπό μεταφορά σε συσκευασμένη κατάσταση, η συμπλήρωση της φορτωτικής κατά την παράδοση των εμπορευμάτων, η παράδοση στον μεταφορέα όλων των απαραίτητων εγγράφων για την ενδεδειγμένη εκτέλεση της μεταφοράς και, τέλος, την παραλαβή των εμπορευμάτων στον τόπο προορισμού. Έχει επίσης το δικαίωμα να ζητήσει από τον μεταφορέα την εκτέλεση της σύμβασης καθώς και την τροποποίηση της εν λόγω σύμβασης, όπως για παράδειγμα μια αλλαγή του τόπου στον οποίο πρέπει να πραγματοποιηθεί η παράδοση.

Σε ότι αφορά την ευθύνη του μεταφορέα αυτή είναι αντικειμενική. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος ακόμα και για τυχαία γεγονότα, δηλαδή γεγονότα που συνδέονται με την επιχείρηση και την οικονομική δραστηριότητα του μεταφορέα, ακόμη και αν αποδεικνύει ότι ήταν ανθρώπινα αδύνατο να προβλεφθούν και να αποφευχθούν αυτά τα γεγονότα. Σε περίπτωση μήνυσης για απώλεια ή ζημία αγαθών, δεν είναι απαραίτητο ο αιτών να επικαλεσθεί και να αποδείξει την ύπαρξη πταίσματος του μεταφορέα, ούτε το σημείο της μεταφοράς όπου έλαβε χώρα η ζημία ή ακόμη και την αιτία της ζημίας, δεδομένου ότι ο φορέας είναι υπεύθυνος ακόμα και αν η αιτία είναι άγνωστη. Η αναφορά ότι τα εμπορεύματα έχουν υποστεί ζημία αρκεί. Η ευθύνη του μεταφορέα λήγει με την πλήρη, πραγματική και ανεπιφύλακτη παραλαβή των αγαθών, σύμφωνα με το άρθρο 107 του Ελληνικού Εμπορικού Δικαίου. Ωστόσο πρέπει να σημειωθεί ότι ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη, όταν:

- 1) η ζημία προέρχεται από ανωτέρα δύναμη,
- 2) όταν υπάρχει εγγενές ελάττωμα στα αγαθά σύμφωνα με το 102 παρ.2 του Ελληνικού Εμπορικού Δικαίου, εφόσον η ζημία του αγαθού οφείλεται αποκλειστικά στην αιτία αυτή, χωρίς την άσκηση οποιουδήποτε εξωτερικού παράγοντα
- 3) όταν βεβαιωθεί παράνομη πράξη από την πλευρά του αποστολέα ή του παραλήπτη.

Στην συνέχεια, ο Ν. 3887/2010 κάνει αναφορά στις απαιτούμενες προϋποθέσεις για την διεξαγωγή των μεταφορών, ως προς τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για αυτές, ως προς τις μεταφορικές επιχειρήσεις, καθώς και σε ζητήματα που αφορούν την σύσταση και την λειτουργία των μεταφορικών επιχειρήσεων (ΑΑΔΕ, 2018). Ο νόμος

3887/2010 εγκρίθηκε στις 30 Σεπτεμβρίου 2010 και προβλέπει την ελεύθερη είσοδο στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, καθώς καταργήθηκαν όλοι οι ποσοτικοί περιορισμοί στην έκδοση αδειών για οχήματα δημοσίας χρήσεως. Προβλέπει μια μεταβατική περίοδο δύομισι ετών ώστε οι μεταφορείς να προσαρμοστούν στο νέο θεσμικό πλαίσιο. Κατά τη διάρκεια αυτής της μεταβατικής περιόδου, θα εκδοθούν νέες άδειες, οι οποίες θα μειωθούν σταδιακά κατά 30% το 2011 και κατά 35% επιπλέον το 2012 και το 2013 αντίστοιχα. Μετά τον Ιούλιο του 2013, δεν θα χρεώνονται τέλη. Θα ισχύουν μόνο τα διοικητικά έξοδα σχετικά με την έκδοση της άδειας (European Commission, 2010).

Σε ισχύ για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές βρίσκεται και ο νόμος 3446/2006 ο οποίος διέπει την οργάνωση και τη λειτουργία των εποπτικών αρχών για την κυκλοφορία οχημάτων. Ο νόμος θεσπίζει το πλαίσιο για την ίδρυση και λειτουργία των «Κοινών Ομάδων Ελέγχου» και αναλογεί την ευθύνη για τη φόρτωση και τη μεταφορά οποιασδήποτε αποστολής. Πρόσφατα ο νόμος αυτός τροποποιήθηκε με τον Ν. 4313/2014 (άρθρα 35 και 36) σε ότι αφορά τις αρμόδιες αρχές ελέγχου, αλλά και τις παραβάσεις. Στο άρθρο 36 προβλέπεται η έκδοση Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων των Υπουργών Οικονομικών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού ως προς τις παραβάσεις (ΑΑΔΕ, 2018).

2.2.2. Εθνικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές

Στην Ελλάδα ο ΟΣΕ ήταν για πολλά χρόνια ο κρατικός οργανισμός, ο οποίος διαχειριζόταν και συντηρούσε τις σιδηροδρομικές γραμμές και μεταφορές. Το 2008, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, θυγατρική εταιρεία που ήταν υπεύθυνη για την διαχείριση των μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών, διαχωρίστηκε από τον ΟΣΕ και παρέμεινε υπό τον έλεγχο και την διαχείριση του κράτους. Οι αλλαγές αυτές έγιναν στον πλαίσιο των μεταρρυθμίσεων που εφαρμόστηκαν με βάση τον Ν. 3891/2010, με απώτερο σκοπό τη χρηματοοικονομική και λειτουργική αναδιάρθρωση του τομέα και την ευθυγράμμιση του με τις διατάξεις της νομοθεσίας της ΕΕ. Μέσω των παραπάνω μεταρρυθμίσεων η ΤΡΑΙΝΟΣΕ απέκτησε οικονομική και επιχειρησιακή αυτονομία, με μεταβίβαση του

πλήρους μετοχικού της κεφαλαίου (χωρίς επιστροφή) από τον ΟΣΕ στο κράτος. Παράλληλα μέσω του νόμου συστάθηκε η ανεξάρτητη αρχή της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, για την υποστήριξη του ανοίγματος της σιδηροδρομικής αγοράς και την παρακολούθηση της εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στο σύστημα, εξασφαλίζοντας την διαφάνεια του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος στο ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο (OECD, 2011).

Πρέπει να σημειωθεί ότι όλες οι παραπάνω εξελίξεις έλαβαν χώρα στο πλαίσιο του μνημονίου κατανόηση του Προγράμματος Οικονομικής Προσαρμογής, το έγγραφο το οποίο αφορούσε την οικονομική ενίσχυση προς την Ελληνική Δημοκρατία για την αντιμετώπιση της κρίσης του ελληνικού δημόσιου χρέους. Το πρόγραμμα αυτό υπογράφηκε στις 3 Μαΐου 2010 και περιελάμβανε την αναδιάρθρωση ολόκληρου του ελληνικού σιδηροδρομικού τομέα. Συνεπώς, στις 4 Νοεμβρίου 2010, η Ελλάδα ενέκρινε τον νόμο για τους Ελληνικούς Σιδηροδρόμους (Ν. 3891/2010), σκοπός του οποίου ήταν η ευθυγράμμιση της ελληνικής σιδηροδρομικής νομοθεσίας με την αντίστοιχη σιδηροδρομική νομοθετική δέσμη της ΕΕ και να καθορίσει και να υιοθετήσει μια σειρά μέτρων που αποβλέπουν στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ΟΣΕ, συμπεριλαμβανομένων των θυγατρικών του, και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ο νόμος για τους σιδηροδρόμους ανέθεσε στον ΟΣΕ ως διαχειριστή των σιδηροδρομικών υποδομών, τη λειτουργία και τη διαχείριση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής νέας σιδηροδρομικής υποδομής και τη συντήρηση και λειτουργία της υπάρχουσας υποδομής (European Commission, 2017).

Πρόσφατα η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ιδιωτικοποιήθηκε. Το 2013 οι μετοχές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ μεταφέρθηκαν στο ΤΑΙΠΕΔ (Ταμείο Αξιοποίησης της Δημόσιας Περιουσίας) και το ίδιο έτος ξεκίνησε διαγωνισμός για την ιδιωτικοποίηση της εταιρείας. Τελικά ο ιταλικός κρατικός σιδηροδρομικός όμιλος Ferrovie dello Stato Italiane υπέβαλε τη μοναδική δεσμευτική προσφορά για το 100% των μετοχών του εθνικού φορέα μεταφοράς επιβατικών και εμπορευματικών αμαξοστοιχιών, η οποία ανακοινώθηκε στις 6 Ιουλίου 2016. Στις 14 Ιουλίου 2016, ο οργανισμός ιδιωτικοποίησης αποδέχτηκε την προσφορά της Ferrovie dello Stato Italiane, ύψους 45 εκ. €, αγοράζοντας το 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Οι μετοχές της μεταφέρθηκαν πλήρως στις 14 Σεπτεμβρίου 2017 (TRAINOSE, 2017).

Σε ότι αφορά τις εθνικές σιδηροδρομικές μεταφορές, οι νομικές διατάξεις που βρίσκονται σε ισχύ είναι υπουργική απόφαση Α-20998/3079 - 4/30 του Σεπτεμβρίου 1968 με την οποία εγκρίθηκε η ρύθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών (άρθρα 55-100 Κανονισμός σιδηροδρομικών μεταφορών) και ο Ν. 2671/1998 (όπως τροποποιήθηκε από τον ν. 3185/2003, άρθρο 3891/2010, 1.4070 / 2012, αριθ. 4111/2013), σχετικά με την διεύθυνση των εκδόσεων σιδηροδρομικών μεταφορών και άλλες διατάξεις.

Παρόμοια με τις οδικές μεταφορές η σύμβαση της σιδηροδρομικής μεταφοράς συνάπτεται εξίσου χωρίς συγκεκριμένη μορφή. Απαιτείται μόνο η συμφωνία μεταξύ των δύο μερών και η παράδοση των εμπορευμάτων συνοδευόμενη από τη φορτωτική. Η απόδειξη παραλαβής πιστοποιείται με τη σφράγιση της φορτωτικής από τον σταθμό αποστολής. Μετά τη σφράγιση, το φορτωτικό έγγραφο αποδεικνύει τη σύναψη της σύμβασης μεταφοράς (άρθρο 64 του Κανονισμού Εσωτερικών Σιδηροδρομικών Μεταφορών). Η φορτωτική που είναι κατ'ανάγκη ονομαστική στη σιδηροδρομική μεταφορά πρέπει να περιλαμβάνει την ένδειξη του σταθμού προορισμού, το όνομα και το επώνυμο, καθώς και τη διεύθυνση του παραλήπτη, τον προσδιορισμό της φύσης των εμπορευμάτων και του βάρους τους και το επώνυμο, τη διεύθυνση και την υπογραφή του αποστολέα.

Ο μεταφορέας έχει την υποχρέωση να ελέγχει τα εμπορεύματα, τη συσκευασία τους, τις ενδείξεις που τα αφορούν, να παραλαμβάνει τα εμπορεύματα για τη μεταφορά και να σφραγίζει τη φορτωτική που του έχει δοθεί από τον αποστολέα. Η κύρια υποχρέωση του είναι η παράδοση των εμπορευμάτων στον δικαιούχο στον τόπο προορισμού. Έχει το δικαίωμα να επισημαίνει στη φορτωτική τις επιφυλάξεις του σχετικά με την κατάσταση των εμπορευμάτων, τη συσκευασία τους κ.λπ.

Από την άλλη, ο αποστολέας είναι υποχρεωμένος να συμπληρώσει με ακρίβεια τη φορτωτική κατά την παράδοση των εμπορευμάτων και να παραδώσει στον μεταφορέα όλα τα δικαιολογητικά έγγραφα. Η κύρια υποχρέωσή του είναι να καταβάλει τους φόρους του φορτίου και της μεταφοράς. Έχει επίσης το δικαίωμα να τροποποιήσει τη σύμβαση μεταφοράς.

Σε ότι αφορά την ευθύνη του μεταφορέα, αυτή είναι επίσης αντικειμενική, επομένως είναι υπεύθυνος για το εμπόρευμα, ακόμη και αν δεν υπάρξει κάποιο σφάλμα από την πλευρά του ή από το προσωπικό του και από τους αντιπροσώπους του. Είναι υπεύθυνος για κάθε απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση στην παράδοση των αγαθών από την παραλαβή των αγαθών μέχρι την παράδοσή τους, σύμφωνα με το άρθρο 91 παρ. 1 του Κανονισμού των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η ίδια ευθύνη ισχύει για πράξεις και παραλείψεις που διαπράττονται από πράκτορες και υπαλλήλους κατά την εκτέλεση της μεταφοράς. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη:

- 1) όταν η ζημία προκύπτει από ανωτέρα βία,
- 2) όταν η απώλεια, η ζημία ή η καθυστέρηση προκλήθηκαν από την παράνομη πράξη ή την αμέλεια του ενάγοντος ή από τις οδηγίες του ενάγοντος που δόθηκαν διαφορετικά, παρά ως αποτέλεσμα παράνομης πράξης ή αμέλειας εκ μέρους του μεταφορέα,
- 3) όταν η ζημία οφείλεται σε εγγενή ελάττωμα των εμπορευμάτων,
- 4) όταν η απώλεια ή η ζημία των αγαθών οφείλεται σε ειδικούς κινδύνους.

Το βάρος της απόδειξης ότι η ζημία οφείλεται σε μία από τις ανωτέρω απαλλαγές ευθύνης εναπόκειται στον μεταφορέα.

Για την ανάληψη και διεξαγωγή των σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και της μεταφοράς επιβατών γενικά στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο ισχύει επίσης το ακόλουθο νομικό πλαίσιο (TRAINOSE, 2020):

- 1) οι διατάξεις του σχεδίου νόμου με τίτλο «*Ρυθμίσεις Σιδηροδρομικών Μεταφορών*» σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Ν. 3891/2010 και της Σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF, Νόμος 3646/2008).
- 2) οι διατάξεις του Κανονισμού 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23.10.2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών των σιδηροδρομικών γραμμών, με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων από τα άρθρα 10,13, 15 - 18 και 28 του κανονισμού, που ισχύουν για την Ελλάδα.

2.3. Νομικό πλαίσιο για τις εθνικές αερομεταφορές

2.3.1. Γενικό νομοθετικό πλαίσιο διαχείρισης

Το κύριο νομοθετικό διάταγμα που ισχύει για την αεροπορική νομοθεσία στην Ελλάδα είναι ο Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου (ΚΑΔ) που εφαρμόστηκε με το Ν. 1815/1988, όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 2065/1992 και ακολούθως με το Ν. 3333/2005. Επιπρόσθετα, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 εφαρμόζεται στην εκμετάλλευση αεροπορικών εταιρειών στην Ευρωπαϊκή Ένωση και ο νόμος 393/1976 εφαρμόζεται στη λειτουργία ταξιδιωτικών πρακτόρων, οι οποίοι ρυθμίζονται περαιτέρω από τον ΕΟΤ. Όσον αφορά τους προμηθευτές, οι κανονισμοί ΕΚ αριθ. 300/2008 και ο κανονισμός αριθ. 185/2010, καθώς και η υπουργική απόφαση Δ15/Α/18070/1501 της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), ισχύουν για τους προμηθευτές αερολιμένων και τους προμηθευτές πτήσεων. Επίσης, η υπουργική απόφαση αριθ. Δ1/Δ/30817/2180 εφαρμόζεται σε αεροπορικά εισιτήρια και υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών. Τα άρθρα 83-93 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (Κ.Α.Δ.) και η Υπουργική Απόφαση Δ1/Δ/ 30817/2180 ρυθμίζουν επίσης συμφωνίες ναύλωσης και τα αεροπορικά ναύλα στην Ελλάδα.

Ο εθνικός νόμος περί αερομεταφορών είναι ο ελληνικός νόμος αριθ. 1815/1988, ο οποίος καλύπτει όλες τις πτυχές του δημόσιου και του ιδιωτικού δικαίου αεροπορικών μεταφορών, όπως η εγγραφή αεροσκαφών και κινητήρων, συμπεριλαμβανομένων των εγγυήσεων, των εμπράγματων δικαιωμάτων, των μισθώσεων αεροσκαφών και των ναύλων κ.λπ. Ο κώδικας αεροπορικών μεταφορών περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με την ευθύνη του αερομεταφορέα για επιβάτες, αποσκευές και αγαθά στις εθνικές μεταφορές. Ωστόσο, λόγω του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 889/2002, η εφαρμογή της Σύμβασης του Μόντρεαλ επεκτάθηκε επίσης στις εθνικές μεταφορές όσον αφορά την ευθύνη για επιβάτες και αποσκευές. Επομένως, από τις διατάξεις περί ευθύνης του Κώδικα Πολιτικής Αεροπορίας, μόνο οι σχετικές με τη μεταφορά εμπορευμάτων εξακολουθούν να εφαρμόζονται μόνο στις εσωτερικές μεταφορές.

Όπως αναφέρθηκε νωρίτερα, εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 όσον αφορά την αδειοδότηση και την εποπτεία των αερομεταφορέων. Εκτός από αυτόν τον κανονισμό, η αδειοδότηση και η επίβλεψη διέπονται επίσης από την υπουργική απόφαση αριθ. Δ1/Δ/30817/2180. Δεδομένου ότι η παρούσα απόφαση προηγείται του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, οι διατάξεις που αντιβαίνουν στις διατάξεις του κανονισμού θεωρούνται ανεφάρμοστες και η απόφαση θεωρείται ως συμπληρωματική νομοθετική πράξη, η οποία τίθεται σε λειτουργία μόνο όταν υπάρχουν κενά στον κανονισμό. Ωστόσο, οι περισσότερες από τις διατάξεις της απόφασης αντικατοπτρίζουν τις διατάξεις του κανονισμού. Σημαντική απόκλιση της απόφασης από τον κανονισμό είναι ότι προβλέπει ότι οι κάτοχοι αδειών θα πρέπει να ανήκουν σε ελληνικά συμφέροντα πλειοψηφίας (δηλαδή τουλάχιστον το 51% του κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου μιας νομικής οντότητας που υποβάλλει αίτηση ή κατέχει άδεια αερομεταφορέα πρέπει να ανήκει και να ελέγχεται από το ελληνικό συμφέρον). Δεδομένου ότι η Ελλάδα είναι συμβαλλόμενο μέρος της ΕΕ και εφαρμόζεται η αρχή της μη διάκρισης, η διάταξη αυτή ερμηνεύεται κατά την έννοια ότι αρκεί τα συμφέροντα της πλειοψηφίας να είναι συμφέροντα της ΕΕ με πλειοψηφία. Επομένως, μια νομική οντότητα, της οποίας το κεφάλαιο και τα δικαιώματα ψήφου ανήκουν και ελέγχονται από τα συμφέροντα της πλειοψηφίας της ΕΕ (τουλάχιστον κατά 51%), θα λάβουν άδεια, ακόμη και αν αυτά τα συμφέροντα της πλειοψηφίας της ΕΕ δεν είναι ελληνικά συμφέροντα (Chrissanthis et al., 2015).

Οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει άδεια από οποιοδήποτε άλλο κράτος μέλος της ΕΕ επιτρέπεται να δραστηριοποιούνται και στην Ελλάδα, υπό την προϋπόθεση ότι η έδρα τους δεν βρίσκεται εντός της Ελλάδας, αλλά σε κάποιο άλλο κράτος μέλος της ΕΕ. Οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει άδεια από τρίτες χώρες (χώρες εκτός της ΕΕ) απολαμβάνουν δικαιώματα, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν λάβει άδεια από κάποιο κράτος-μέλος του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας. Με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006, η ΕΕ καθόρισε έναν περιοδικά ανανεωμένο κατάλογο φορέων εκμετάλλευσης αερομεταφορέων οι οποίοι απαγορεύεται να λειτουργούν εντός της ΕΕ, για λόγους αεροπορικής ασφάλειας. Η πιο πρόσφατη τροποποίηση αυτού του καταλόγου έγινε το 2014, με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1318/2014 (Chrissanthis et al., 2015).

Η ρυθμιστική αρχή είναι η ΥΠΑ και είναι η υπηρεσία που χορηγεί ή ανακαλεί την άδεια εκμετάλλευσης και εποπτεύει τους αερομεταφορείς. Όσον αφορά τις οικονομικές προϋποθέσεις, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Στην πράξη, η ΥΠΑ απαιτεί πάντα μια καθαρή κεφαλαιακή θέση (καθαρά περιουσιακά στοιχεία) ύψους τουλάχιστον € 100.000, ως ελάχιστη απαίτηση. Ένα λεπτομερές και καλά τεκμηριωμένο τριετές επιχειρηματικό σχέδιο είναι πρωταρχικής σημασίας για την απόκτηση και διατήρηση άδειας εκμετάλλευσης. Άλλες προϋποθέσεις για την απόκτηση και διατήρηση μιας άδειας περιλαμβάνουν: 1) τη διατήρηση ενός έγκυρου πιστοποιητικού αερομεταφορέα, 2) συμμόρφωση με ορισμένες απαιτήσεις ασφάλισης, 3) μετόχους και διευθυντές με καλή φήμη που θα έχουν επαρκείς γνώσεις και εμπειρία σε θέματα διαχείρισης και αεροναυτιλίας, 4) επαρκώς εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό από την άποψη της αεροπορικής ασφάλειας και 5) διευθυντή με οικονομικές και διοικητικές και τεχνικές ή πλοηγικές γνώσεις και εμπειρία.

Όσον αφορά την κατάλληλη επάνδρωση, η Ελλάδα εφαρμόζει τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 σχετικά με τις τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες που αφορούν τις αεροπορικές δραστηριότητες. Σύμφωνα με τον συγκεκριμένο κανονισμό, η Ελληνική Υπηρεσία Ελέγχου Αερομεταφορών εξέδωσε την απόφαση αριθ. 8/2014, η οποία ορίζει ότι ένας αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει, εκτός από υπεύθυνο διαχειριστή, διαχειριστή πτήσεων, διευθυντή εκπαίδευσης πληρώματος, διαχειριστή ασφάλειας, διαχειριστή παρακολούθησης συμμόρφωσης, διαχειριστή πληρώματος θαλάμου επιβατών και υπεύθυνο διαχείρισης εδάφους. Όλα αυτά τα άτομα πρέπει να ενημερώνονται και να εγκρίνονται από την ΥΠΑ. Για τους αερομεταφορείς με συνολικό προσωπικό κάτω των 20 ατόμων, οι απαιτήσεις αυτές είναι χαλαρές, υπό την έννοια ότι, στην πράξη, είναι δυνατόν το ίδιο άτομο να κατέχει δύο διαφορετικές θέσεις εντός της επιχείρησης. Σε ορισμένες περιπτώσεις, είναι επίσης πιθανό ορισμένες θέσεις να ανατίθενται σε εξωτερικούς συνεργάτες.

2.3.2. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είναι δημόσια υπηρεσία που υπάγεται στο Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων. Αποστολή της είναι η οργάνωση, η ανάπτυξη και ο έλεγχος των υποδομών αερομεταφορών της χώρας, καθώς και η μελέτη και η υποβολή προτάσεων στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σχετικά με τη συνολική πολιτική διαμόρφωσης των αεροπορικών μεταφορών. Η ΥΠΑ είναι ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την διαχείριση και την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών στη χώρα και στο εξωτερικό. Αυτό περιλαμβάνει επίσης την ανάπτυξη των διεθνών αεροπορικών σχέσεων, τη συμμετοχή σε διεθνείς οργανισμούς, την οργάνωση του Ελληνικού εναέριου χώρου και την άσκηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Η ΥΠΑ ελέγχει επίσης τις πτήσεις των αεροσκαφών στον ελληνικό εναέριο χώρο, υπό την καθοδήγηση της ελληνικής κυβέρνησης, επιβλέπει την εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας στον εναέριο χώρο, ελέγχει την καταλληλότητα των αεροσκαφών και του πληρώματος πολιτικής αεροπορίας και χορηγεί τα σχετικά πιστοποιητικά (σε πιλότους αεροσκαφών, ελικόπτερα και πλήρωμα) (ΥΠΑ, 2020).

Σύμφωνα με την υπουργική απόφαση Δ1/Δ/30817/2180, προκειμένου ένας αερομεταφορέας να αποκτήσει άδεια εκμετάλλευσης απαιτείται η ακόλουθη σειρά βημάτων:

- 1) απαιτείται μια σειρά πιστοποιητικών, αδειών και εγκρίσεων, όπως γραπτή έγκριση του βασικού αεροδρομίου, πιστοποιητικά θορύβου (κατά περίπτωση), έγκριση της μίσθωσης αεροσκάφους, άδεια πτητικής ικανότητας και εγγραφή και αδειοδότηση του σταθμού του αεροσκάφους,
- 2) τα παραπάνω έγγραφα πρέπει να υποβληθούν μαζί με γραπτή αίτηση στην ΥΠΑ
- 3) αν υπάρχουν ελλείψεις στα έγγραφα αυτά, η ΥΠΑ υποχρεούται να ενημερώσει εγγράφως τον αιτούντα εντός είκοσι ημερών από την κατάθεση της αίτησης. Ο αιτών πρέπει να υποβάλει τα απαιτούμενα έγγραφα εντός 30 ημερών.
- 4) η ΥΠΑ θα εξετάσει στη συνέχεια την τεκμηρίωση
- 5) η τελική απόφαση της ΥΠΑ θα πρέπει να γνωστοποιηθεί στον αιτούντα εντός 120 ημερών από την υποβολή όλων των εγγράφων

Αναφορικά με την απόκτηση σημαίας, ο Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου ορίζει την προϋπόθεση ότι ένα αεροσκάφος θα αποκτήσει την Ελληνική Ιθαγένεια στα άρθρα 18 και 19. Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 18 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, προκειμένου ένα σκάφος να εγγραφεί ως ελληνικό, θα πρέπει τουλάχιστον ένας από τους ιδιοκτήτες του να είναι ένα πρόσωπο με εθνικότητα από μια από τις χώρες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και να κατέχει το 50% ή μεγαλύτερο μερίδιο από το αεροσκάφος. Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του Άρθρου 18 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, ένα αεροσκάφος μπορεί επίσης να αποκτήσει την Ελληνική Ιθαγένεια εφόσον ανήκει σε Ελληνικές Εταιρείες (εταιρείες που είναι εγγεγραμμένες στην Ελλάδα) υπό την προϋπόθεση ότι η εταιρεία κατέχει πάνω από το 50% του μεριδίου ιδιοκτησίας του αεροσκάφους. Σύμφωνα με το άρθρο 19 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, όλα τα ελληνικά αεροσκάφη πρέπει να είναι εγγεγραμμένα στο Εθνικό Μητρώο Αεροσκαφών στο Χ.Α.Α. Μετά την εγγραφή, ο ιδιοκτήτης μπορεί στη συνέχεια να αποκτήσει πιστοποιητικό εγγραφής. Από την άλλη το άρθρο 31 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου καθορίζει τους λόγους για την υποχρεωτική κατάργηση της εγγραφής αεροσκάφους από το μητρώο του ΥΠΑ. Αυτοί περιλαμβάνουν: 1) την απώλεια της Ελληνικής Ιθαγένειας (π.χ. όταν πωλείται σε αλλοδαπό ή όταν το ποσοστό του πωλητή της ΕΕ πέφτει κάτω από 50%), 2) την πλήρη καταστροφή ή απώλεια του αεροσκάφους, 3) την έλλειψη νεότερων ειδήσεων σχετικά με το που βρίσκεται για τρεις συνεχείς μήνες (ΥΠΑ, 2020).

Επιπρόσθετα το άρθρο 3 του Ν. 3842/2010 που αντικατέστησε το άρθρο 16 του Ν. 2238/1994, καθορίζει τις φορολογικές απαιτήσεις για τους ιδιοκτήτες αεροσκαφών. Τα καύσιμα των αεροσκαφών φορολογούνται επίσης σύμφωνα με τους κανόνες της ΕΕ και το καθεστώς του ΦΠΑ που ισχύει σήμερα στην Ελλάδα. Η ΥΠΑ καθορίζει επίσης τις ετήσιες χρεώσεις για την προσγείωση και τη στάθμευση στα αεροδρόμια. Η βάση για τον υπολογισμό του κόστους είναι το βάρος των αεροσκαφών σε συνδυασμό με το αν τα αεροσκάφη διαθέτουν πιστοποιητικό κράτους μέλους της ΕΕ ή είναι από τρίτη χώρα (ΥΠΑ, 2020).

2.3.3. Ασφάλεια και δικαιώματα επιβατών

Η ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών των αεροπλάνων διέπεται από το Π.Δ. 173/2007, το οποίο εφαρμόζει το JAR-OPS 1 (κοινή αεροπορική απαίτηση για τη λειτουργία εμπορικών αεροπορικών μεταφορών). Επιπλέον, το Προεδρικό Διάταγμα 66/2012 υλοποιεί το JAR 26 (απαιτήσεις πτητικής ικανότητας με τις οποίες οι αερομεταφορείς πρέπει να εξασφαλίσουν, ότι έχει επιτευχθεί συμμόρφωση). Για τα ελικόπτερα, το Προεδρικό Διάταγμα αριθ. 64/2012 εφαρμόζει το JAR-OPS 3. Η ρύθμιση της ασφάλειας των πτητικών λειτουργιών συμπληρώνεται επίσης με την υπ' αριθ. Δ15/Α/18070/1501/2011 υπουργική απόφαση, η οποία εφαρμόζει στο ελληνικό δίκαιο τις διάφορες διεθνείς και ευρωπαϊκές νομοθετικές πράξεις, συμπεριλαμβανομένων των Παραρτημάτων 6, 17 και 18 της Σύμβασης του Σικάγου. Από την άποψη της ευθύνης, όλες αυτές οι διατάξεις, οι οποίες είναι αρκετά λεπτομερείς, καθιστούν πολύ πιο εύκολη την αποκατάσταση της ευθύνης σε αδιοπραξία. Η παραβίαση οποιουδήποτε κανονισμού ασφαλείας θεωρείται ως παράνομη πράξη που παρέχει δικαίωμα προσφυγής σε οποιοδήποτε μέρος που υπέστη ζημία ως αποτέλεσμα αυτού. Επιπλέον, η παραβίαση των υφιστάμενων κανονισμών καθιστά ευκολότερη τη διαπίστωση πταίσματος (ιδιαίτερα βαριά αμέλεια). Οι κανονισμοί ασφαλείας θεωρούνται ότι αποσκοπούν στην προστασία των ατομικών συμφερόντων και, ως εκ τούτου, παρέχουν το δικαίωμα προσφυγής σε ένδικα μέσα (ΥΠΑ, 2020).

Σε ότι αφορά τα δικαιώματα των επιβατών, δεδομένου ότι η Ελλάδα είναι κράτος μέλος της ΕΕ, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 εφαρμόζεται όσον αφορά τα δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, ακύρωσης πτήσης και καθυστερήσεων. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 εφαρμόζεται όσον αφορά τα δικαιώματα των επιβατών με αναπηρία (Chrissanthis et al., 2015).

2.3.4. Ασφαλιστική κάλυψη

Στην Ελλάδα δεν υπάρχει τοπική αγορά αεροπορικής ασφάλισης. Η κάλυψη της αεροπορικής ασφάλισης προέρχεται κυρίως από το Λονδίνο και τις Ηνωμένες Πολιτείες. Το άρθρο 137 του Κώδικα Πολιτικής Αεροπορίας προβλέπει την

υποχρεωτική ασφάλιση. Ο αερομεταφορέας υποχρεούται να λάβει ασφαλιστική κάλυψη όσον αφορά την ευθύνη έναντι των επιβατών, των αποσκευών και του φορτίου. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας οποιουδήποτε αεροσκάφους είναι υποχρεωμένος να λάβει ασφαλιστική κάλυψη όσον αφορά την ευθύνη έναντι των μελών του πληρώματος και άλλων προσώπων επί του σκάφους που απασχολούνται για τους σκοπούς της πτήσης, καθώς και για την ευθύνη έναντι τρίτων για ζημία που προκαλείται στην επιφάνεια της γης. Ωστόσο, η ελληνική νομοθεσία επί του θέματος έχει αντικατασταθεί από την νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με την αεροπορική ασφάλιση, η οποία εφαρμόζεται άμεσα στην Ελλάδα. Αν και ο νόμος προβλέπει την υποχρεωτική ασφάλιση προς όφελος των επιβατών και εμπορευμάτων και άλλων τρίτων, δεν παρέχει στους εν λόγω τρίτους δικαίωμα άμεσης προσφυγής κατά του ασφαλιστή. Ως εκ τούτου, αποφασίστηκε από τα ελληνικά δικαστήρια ότι η άμεση προσφυγή κατά του ασφαλιστή δεν έχει ενεργητική νομιμοποίηση και εάν ο αερομεταφορέας καταστεί σε πτώχευση, οποιαδήποτε ασφάλιση αποζημίωσης γίνεται μέρος της περιουσίας του πτωχεύσαντος και διοικείται από τον εκκαθαριστή προς όφελος όλων των πιστωτών (Chrissanthis et al., 2015).

2.3.5. Τουριστικοί πράκτορες

Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες δεν συνάπτουν σύμβαση με κάθε αερομεταφορέα χωριστά, αλλά με τη Διεθνή Ένωση Αερομεταφορών (IATA), η οποία αντιπροσωπεύει όλους τους αερομεταφορείς και παρεμβαίνει ως αντιπρόσωπός τους. Για κάθε μεταφορά συνάπτεται μια τυποποιημένη σύμβαση, δηλαδή η συμφωνία πρακτορείου πωλήσεων επιβατών της IATA (ψήφισμα 824). Εάν ο αερομεταφορέας το επιθυμεί, μπορεί να συμφωνήσει συμπληρωματικά με συγκεκριμένους ταξιδιωτικούς πράκτορες χωριστά. Η IATA προσφέρει επίσης υπηρεσίες εκκαθάρισης σε όλους τους αερομεταφορείς σε σχέση με συναλλαγές ταξιδιωτικών πρακτόρων στο πλαίσιο του Σχεδίου Χρέωσης και Διακανονισμού. Η νομολογία έχει καταστήσει σαφές ότι η IATA ενεργεί μόνο ως αντιπρόσωπος και ότι κάθε μεταφορέας μπορεί να ασκήσει ατομικά αξίωση έναντι ενός μη αξιόπιστου ταξιδιωτικού πράκτορα (ΥΠΙΑ, 2020).

Επιπρόσθετα, ένα ταξιδιωτικό πρακτορείο δεν έχει το δικαίωμα να συμψηφίσει το χρέος του με έναν αερομεταφορέα με αξιώσεις που μπορεί να έχει εναντίον άλλων αερομεταφορέων, μολονότι η εκκαθάριση μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω της ΙΑΤΑ. Η Ελλάδα έχει εφαρμόσει την οδηγία 86/653/ΕΟΚ σχετικά με την προστασία των τουριστικών πρακτόρων σύμφωνα με το Π.Δ. 219/1991. Το άρθρο 17 της οδηγίας προβλέπει ότι ένας τουριστικός πράκτορας δικαιούται, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, την αποζημίωση σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασής του για το πελατολόγιο που εισήγαγε στον εντολέα του. Το ποσό της αποζημίωσης μπορεί να είναι τόσο υψηλό όσο η μέση αμοιβή του πράκτορα κατά τα πέντε προηγούμενα έτη. Παρόλο που οι ταξιδιωτικοί πράκτορες χαρακτηρίζονται ως εμπορικοί αντιπρόσωποι και προστατεύονται βάσει της οδηγίας, η πρόσφατη νομολογία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι άλλες προϋποθέσεις για αποζημίωση που προβλέπονται στο άρθρο 17 θα είναι συνήθως απύσες, ότι δηλαδή το είδος της επιχειρηματικής σχέσης δεν είναι αυτό που υποχρεώνει ή παροτρύνει τον ταξιδιωτικό πράκτορα να προωθήσει ενεργά τις πωλήσεις για ένα συγκεκριμένο μεταφορέα και ως εκ τούτου το ταξιδιωτικό πρακτορείο δεν έχει συμβάλει στην πελατεία του κυρίου του (Υ.Π.Α., 2020).

2.3.6. Περιβαλλοντικό πλαίσιο

Η Ελλάδα, μέσω του Προεδρικού Διατάγματος 148/2009, εφάρμοσε την Οδηγία 2004/35/ΕΚ σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη όσον αφορά την πρόληψη και αποκατάσταση περιβαλλοντικών ζημιών. Επιπλέον, όσον αφορά την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου, έχει εφαρμόσει την οδηγία 2002/49/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1137/2008, με την υπουργική απόφαση 135/2006. Εφαρμόζει επίσης την οδηγία 2002/30/ΕΚ για τη θέσπιση κανόνων και διαδικασιών όσον αφορά την εισαγωγή περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες, όπως

τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1137/2008, με το Π.Δ. 80/2004 (Chrissanthis et al., 2015).

Υπό το φως του προαναφερθέντος νομικού πλαισίου, η Ελλάδα έχει αποδείξει επίσης την περιβαλλοντική της ευθύνη μέσω πολλών ενεργειών. Συγκεκριμένα, το 2014 ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών έλαβε εθνική αναγνώριση στο πλαίσιο των Ελληνικών Επιχειρηματικών Βραβείων για το Περιβάλλον. Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών τιμήθηκε με βραβείο βιοποικιλότητας για τις πρωτοβουλίες του για την προστασία του οικοσυστήματος στην περιοχή της Μεσογείου. Αυτές οι πρωτοβουλίες περιλαμβάνουν την θέσπιση μιας ομάδας παρακολούθησης του περιβάλλοντος που εντοπίζει, καταγράφει και επηρεάζει θετικά τα οικοσυστήματα της περιοχής. Αυτά τα δύο βραβεία καταδεικνύουν το γεγονός ότι η προστασία του περιβάλλοντος παραμένει κορυφαία προτεραιότητα για τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και για ολόκληρη την κοινότητα των αεροδρομίων, παρά την παρούσα δυσμενή οικονομική κατάσταση. Τέλος, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών πέτυχε να μειώσει το αποτύπωμα άνθρακα κατά 33% μεταξύ 2005 και 2014, μετά την εφαρμογή μιας σειράς μέτρων εξοικονόμησης ενέργειας που εστιάζουν στη μείωση της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας, φυσικού αερίου και καυσίμων οχημάτων (Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, 2020).

2.4. Νομικό πλαίσιο για τις εθνικές θαλάσσιες μεταφορές

2.4.1. Οργάνωση και διαχείριση λιμένων

Το ελληνικό λιμενικό σύστημα αποτελείται κυρίως από 12 μεγάλα κρατικά λιμάνια, όπως τα δύο βασικά λιμάνια της χώρας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, καθώς και από 10 λιμάνια εθνικού ενδιαφέροντος (Αλεξανδρούπολη, Ελευσίνα, Ηράκλειο, Ηγουμενίτσα, Καβάλα, Κέρκυρα, Λαύριο, Πάτρα, και Βόλος). Το ελληνικό λιμενικό σύστημα αποτελείται επίσης από 38 περιφερειακές οργανώσεις λιμένων που καθεμία διαχειρίζεται μικρότερα λιμάνια και 1.250 δημοτικούς λιμένες, κυρίως μαρίνες και αλιευτικούς λιμένες (Μαύρος, κ.α., 2016).

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι υπεύθυνο για τη δομή της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής, η οποία επανεξετάζεται κάθε πέντε χρόνια. Σύμφωνα με το άρθρο 107 του Ν. 4389/2016, όπως ισχύει, η Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Θαλάσσιων Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι υπεύθυνη για την ανάπτυξη και εφαρμογή ολοκληρωμένης πολιτικής και στρατηγικής για την οργάνωση, την ανάπτυξη και την εκμετάλλευση των λιμένων της χώρας. Σε ότι αφορά την τρέχουσα Εθνική Πολιτική Λιμένων, μεταξύ των στόχων της είναι η ανάπτυξη των επιχειρήσεων των λιμένων καθώς και η εξειδίκευσή τους βάσει επιχειρηματικών κριτηρίων, η διάκριση της διαχείρισης των λιμένων από τη λιμενική λειτουργία, η προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων και η παροχή επιχειρηματικών δικαιωμάτων (μέσω συμβάσεων παραχώρησης) σε έγκριτους επιχειρηματικούς ομίλους (Μαύρος, κ.α., 2016).

Οι κύριοι κρατικοί λιμένες της χώρας διαχειρίζονται και λειτουργούν από εταιρικές λιμενικές αρχές (Ανώνυμες Εταιρείες) στις οποίες έχουν χορηγηθεί μακροπρόθεσμες παραχωρήσεις από το Ελληνικό Δημόσιο. Αυτό σημαίνει ότι το ελληνικό κράτος διατηρεί την ιδιοκτησία των λιμανιών και επιπλέον εισάγει επαγγελματικές δομές διαχείρισης μέσω της δημιουργίας αυτόνομων νομικών οντοτήτων. Προβλέπεται ότι στις μελλοντικές Λιμενικές Αρχές μπορεί να ενταχθούν τα ακόλουθα Δίκτυα Κεντρικών Λιμένων (Μαύρος, κ.α., 2016):

- α. το Λιμενικό Δίκτυο Αττικής (Λιμενικές Αρχές Πειραιά, Λαυρίου, Ελευσίνας και Ραφήνας),
- β. το Λιμενικό Δίκτυο Βόρειας Ελλάδας (Λιμενικές Αρχές Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης και Βόλου),
- γ. το Δίκτυο Δυτικής Ελλάδας (Λιμενικές Αρχές Πάτρας, Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας) και
- δ. η Λιμενική Αρχή Ηρακλείου.

Σε ότι αφορά τους μεγαλύτερους λιμένες της χώρας, ο Οργανισμός Λιμένων Πειραιώς (ΟΛΠ) και ο Οργανισμός Λιμένων Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) αποτελούν νομικά

πρόσωπα, τα οποία αρχικά ιδρύθηκαν ως νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και λειτουργούν τώρα υπό μορφή ανωνύμων εταιρειών, οι οποίες υπόκεινται σε κρατική εποπτεία και λειτουργούν σύμφωνα με τους κανόνες της οικονομίας της αγοράς και έχουν ως σκοπό τη διαχείριση και εκμετάλλευση του λιμανιού του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης αντίστοιχα. Ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ έχουν συνάψει με το Ελληνικό Δημόσιο συμφωνίες παραχώρησης (οι οποίες επικυρώθηκαν με τον Ν. 3654/2008), με την οποία τους δόθηκε το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης της γης, των κτιρίων και της υποδομής του χερσαίου λιμένα στους λιμένες Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, καθώς και το δικαίωμα να συνάπτουν συμφωνίες υπεργολαβίας με τρίτους για την κατάλληλη αντιπαροχή (Μαύρος, κ.α., 2016).

Τον Μάρτιο του 2015 εκδόθηκε μια σημαντική απόφαση κρατικής ενίσχυσης (SA 28876) σχετικά με μια τέτοια σύμβαση υπεργολαβίας, δηλαδή την υπεργολαβία για τη διαχείριση των λιμενικών υπηρεσιών από τον ΟΛΠ στην Piraeus Container Terminal S.A. (PCT). Το Νοέμβριο του 2008, κατόπιν ευρωπαϊκού δημόσιου διαγωνισμού για υπηρεσίες διαχείρισης λιμένων, ο ΟΛΠ υπέγραψε με την PCT συμφωνία παραχώρησης (που επικυρώθηκε με το νόμο Ν. 3755/2009). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διέταξε την Ελλάδα να ανακτήσει ασυμβίβαστη ενίσχυση από τον λιμενικό φορέα PCT, επειδή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ορισμένα φορολογικά πλεονεκτήματα που χορήγησε η Ελλάδα υπέρ της PCT και της μητρικής της Cosco Pacific Limited (Cosco) παρείχαν στους δικαιούχους αδικαιολόγητο πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους. Αυτά τα οφέλη περιλαμβάνουν φορολογικές απαλλαγές και προτιμησιακή λογιστική αντιμετώπιση. Συνεπώς, οι εταιρείες πρέπει τώρα να αποπληρώσουν το πλεονέκτημα που έλαβαν στο ελληνικό κράτος. Επιπλέον, για να αποφευχθούν περαιτέρω στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, οι ελληνικές αρχές αναμένεται επίσης να παύσουν να χορηγούν αυτά τα πλεονεκτήματα στην PCT. Η απόφαση της Επιτροπής αμφισβητήθηκε ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου της ΕΕ (υπόθεση T-314/15, Ελλάδα έναντι Επιτροπής) και η υπόθεση εκκρεμεί.

Η κύρια λειτουργία των μεγάλων κρατικών λιμένων είναι η παροχή υπηρεσιών όπως η διακίνηση φορτίων και η μεταφορά επιβατών. Το λιμάνι του Πειραιά, ως το μεγαλύτερο και σημαντικότερο λιμάνι της Ελλάδας, ασχολείται με διάφορους τομείς της λιμενικής δραστηριότητας, όπως η λειτουργία τερματικών σταθμών

εμπορευματοκιβωτίων, τερματικών σταθμών αυτοκινήτων, κρουαζιερόπλοιων, επισκευών πλοίων και εσωτερικών μεταφορών στα νησιά (Μαύρος, κ.α., 2016).

Λόγω της μακροπρόθεσμης χρηματοπιστωτικής κρίσης στην Ελλάδα, η οποία ξεκίνησε το 2008, οι μεγάλοι κρατικοί λιμένες της χώρας αναγνωρίστηκαν ως δυνητική πηγή εσόδων για το ελληνικό κράτος και, ως εκ τούτου, θεωρήθηκαν ως στοιχεία προς ιδιωτικοποίηση. Συνεπώς, το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΑΕ (ΤΑΙΠΕΔ), το οποίο ήταν υπεύθυνο για την υλοποίηση του προγράμματος ιδιωτικοποίησης, απέκτησε το 74,138% των μετοχών του ΟΛΠ και το 74,268% των μετοχών του ΟΛΘ, με τις αποφάσεις 195 / 27.10.2011 και 206 / 25.04.2012 της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιάρθρωσης και Αποκρατικοποιήσεων. Οι μετοχές των υπολοίπων 10 λιμενικών αρχών, οι οποίες ανήκαν κατά 100% στο ελληνικό κράτος, μεταφέρθηκαν επίσης στο ΤΑΙΠΕΔ τον Νοέμβριο του 2012.

Η διαδικασία υποβολής προσφορών για την πώληση του 67% των μετοχών του ΟΛΠ και την πώληση του 67% των μετοχών του ΟΛΘ ξεκίνησε με την ανακοίνωση των αντίστοιχων προσκλήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος αντίστοιχα στις ημερομηνίες 5 Μαρτίου 2014 και 14 Απριλίου 2014. Με τις αποφάσεις της 506/2016 και 510/2016, το Ελληνικό Συμβούλιο της Επικρατείας απέρριψε αναφορές για την ακύρωση των παραπάνω προσκλήσεων, οι οποίες κατατέθηκαν από τον Δικηγορικό Σύλλογο στην περίπτωση του ΟΛΠ και από την Ομοσπονδία Ελλήνων Λιμενικών Υπαλλήλων και την ένωση με την επωνυμία «Ένωση Καταναλωτών Εργασίας της Ελλάδας» στην περίπτωση του ΟΛΘ. Το Συμβούλιο της Επικρατείας έκρινε ότι οι σχετικές προσκλήσεις δεν συνεπάγονται την απόκτηση δικαιωμάτων σε ακίνητα δημοσίας χρήσεως, αλλά την πώληση μετοχών σε ανώνυμες εταιρίες σε επενδυτή, ότι οι διοικητικές πράξεις με τις οποίες το ελληνικό Δημόσιο μεταβίβασε τις μετοχές του στο ΤΑΙΠΕΔ δεν αμφισβητήθηκαν έγκαιρα από τους αναφέροντες, ότι οι προσκλήσεις δεν αποτελούν διοικητικές πράξεις που μπορούν να αμφισβητηθούν ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας και ότι οι αναφορές δεν κατατέθηκαν παραδεκτώς, δεδομένου ότι το Συμβούλιο της Επικρατείας θα ήταν μόνο αρμόδιο να αποφανθεί επί μιας τέτοιας υπόθεσης έναντι άλλης οντότητας εκτός του Ελληνικού Δημοσίου ή νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου. Στις 17 Φεβρουαρίου 2016 τελικά το Διοικητικό Συμβούλιο του ΤΑΙΠΕΔ κήρυξε ομόφωνα την Cosco Group Limited (Χονγκ- Κόνγκ)

ως Προνομιούχο Επενδυτή για την απόκτηση του 67% των μετοχών της Λιμενικής Αρχής Πειραιώς Α.Ε.

Με βάση το άρθρο 2 του Ν. 4150/2013 (ΦΕΚ Α '102 / 29.4.2013), όπως ισχύει, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχει την εξουσία να εποπτεύει όλες τις πτυχές της διαχείρισης, ανάπτυξης και λειτουργίας των εταιρειών διαχείρισης λιμένων. Αυτές οι αρμοδιότητες συμπληρώνονται από εκείνες που προβλέπονται στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Νομοθετικό Διάταγμα 187/1973), όπως ισχύει. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 108 του Ν. 4389/2016, όπως ισχύει, έχει συσταθεί ένας νέος ρυθμιστικός φορέας με βασική αρμοδιότητα την ρύθμιση ορισμένων πτυχών του ελληνικού λιμενικού συστήματος, δηλαδή η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων. Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων είναι μια ανεξάρτητη διοικητική αρχή, στόχος της οποίας είναι εποπτεία και η διασφάλιση της νομιμότητας των σχέσεων μεταξύ των φορέων του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα του εθνικού λιμενικού συστήματος, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στη συμμόρφωση με τις συμβατικές εντολές και στην εφαρμογή της νομοθεσίας του ελεύθερου ανταγωνισμού, πάντα με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Θαλάσσιων Επενδύσεων (ΡΑΛ, 2019).

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων έχει τις ακόλουθες ρυθμιστικές εξουσίες και αρμοδιότητες (ΡΑΛ, 2019):

- 1) να παρακολουθεί την εφαρμογή των όρων και των διατάξεων των συμφωνιών παραχώρησης στους λιμένες, ως προς το επίπεδο συμμόρφωσης με τους ισχύοντες κανόνες στον τομέα του ανταγωνισμού, τους οικονομικούς στόχους και το επίπεδο των συμφωνημένων υπηρεσιών
- 2) να παρακολουθεί τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις των λιμένων προς την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, αναφορικά με την σύναψη των δημοσίων συμβάσεων, των συμβάσεων παραχώρησης και των ισχυόντων κανόνων στο πλαίσιο του ανταγωνισμού
- 3) να παρέχει δημόσιες υπηρεσίες στον λιμενικό τομέα, αναφορικά με τις συμβάσεις παραχώρησης και τους ισχύοντες κανόνες στον τομέα του ανταγωνισμού

- 4) να διαμεσολαβεί και να επιλύει διαφορές ανάμεσα στους χρήστες των λιμένων και στους φορείς διαχείρισης τους, να διεκπεραιώνει καταγγελίες και να λαμβάνει δεσμευτικές αποφάσεις αναφορικά με τις παραπάνω καταγγελίες σε εύθετο χρόνο, σε θέματα που τίθενται υπό την αρμοδιότητα της
- 5) να υποστηρίζει τις αρμόδιες αρχές, στις διαδικασίες σύνταξης προδιαγραφών αναφορικά με τις δημόσιες συμβάσεις και τις σχετικές ανανεώσεις των συμβάσεων, να παρακολουθεί την κανονική εφαρμογή των όρων των δημόσιων συμβάσεων παραχώρησης, να διασφαλίζει τη συμμόρφωση με το συμφωνηθέν επίπεδο υπηρεσίας, προσδιορίζοντας τα επίπεδα απόδοσης, τα επίπεδα επενδύσεων και τη δημιουργία θέσεων εργασίας και τη συμμόρφωση με τους οικονομικούς στόχους
- 6) να συνεργάζεται με την Επιτροπή Ανταγωνισμού, προκειμένου να διασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή του αντιμονοπωλιακού νομικού πλαισίου στον τομέα
- 7) να διαμορφώνει και να καταθέτει τις προτάσεις της για τις αναγκαίες νομοθετικές διατάξεις σχετικά με οποιοδήποτε θέμα της αρμοδιότητάς της στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ·
- 8) να συντάσσει και να υποβάλλει εκθέσεις και αναφορές σχετικά με οποιοδήποτε θέμα της αρμοδιότητάς της στο αρμόδιο από κοινού Υπουργείο ή Ανεξάρτητη Αρχή
- 9) την ανταλλαγή πληροφοριών και την συνεργασία με τα αρμόδια όργανα άλλων χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά τις ευθύνες της
- 10) τη γνωμοδότησή της σχετικά με τη μεθοδολογία και τον καθορισμό των καθηκόντων των λιμενικών υπηρεσιών και των καθηκόντων της λιμενικής υποδομής καθώς και σχετικά με άλλα λιμενικά θέματα μετά από σχετικό ερώτημα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ·
- 11) την άσκηση εξ ονόματος και για λογαριασμό της Ελληνικής Κυβέρνησης, των συμβατικών δικαιωμάτων που απορρέουν από συμφωνίες παραχώρησης (όπως ο τερματισμός ή η κατάργηση με οποιονδήποτε τρόπο αυτής της σύμβασης παραχώρησης, ο καθορισμός και η επίκληση της εκπλήρωσης μιας απόφασης, η άσκηση των δικαιωμάτων παρέμβασης για περιουσιακά στοιχεία υπό παραχώρηση ή / και κληρονομικά δικαιώματα στη σύμβαση παραχώρησης, κλπ.

Ειδικές άδειες θα πρέπει να χορηγούνται από τις αρμόδιες αρχές για την ανάπτυξη της λιμενικής υποδομής και της υπερκατασκευής, η οποία αποτελείται από 1) κύρια λιμενικά έργα, δηλαδή έργα που εκτελούνται εντός της θάλασσας και της χερσαίας ζώνης και αποκλειστικά για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών, έργα βελτίωσης / προστασίας, ξήρανση και πύρωση (πυροσυσσωμάτωση), εγκατάσταση μηχανημάτων και οποιαδήποτε υπερκατασκευή που εξυπηρετεί άμεσα λιμενικές λειτουργίες και 2) βοηθητικά λιμενικά έργα για την παροχή υπηρεσιών προς τους λιμενικούς χρήστες, που συνδέονται έμμεσα με λιμενικές λειτουργίες, όπως χώρους στάθμευσης, αναψυχή και εστιατόρια, ξενοδοχεία, επιβατικοί σταθμοί, εγκαταστάσεις μεταφοράς επιβατών, γραφεία και καταστήματα. Τα παραπάνω καθορίζονται από το άρθρο 46 του Ν. 4150/2013.

Σε ότι αφορά την έναρξη εργασιών ανάπτυξης λιμενικών εγκαταστάσεων απαιτούνται:

- 1) απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του λιμενικού λειτουργού,
- 2) έλεγχος συμβατότητας των τεχνικών μελετών με το εγκεκριμένο γενικό σχέδιο ΕΣΑΛ (Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων). Η διαδικασία για τη χορήγηση της άδειας δεν παρεμποδίζεται από τη μη ολοκλήρωση του Αναπτυξιακού Προγράμματος και του Γενικού Σχεδίου του λιμένα εντός της απαιτούμενης από το νόμο περιόδου των 12 μηνών. Σε κάθε περίπτωση, τα έργα που εκτελούνται εντός αυτής της περιόδου πρέπει να περιλαμβάνονται στο αναπτυξιακό πρόγραμμα και στο γενικό σχέδιο
- 3) έγκριση περιβαλλοντικών όρων σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 4014/2011 όπως ισχύει,
- 4) απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία αποτελεί επίσης τη σχετική άδεια για την εκτέλεση των εργασιών. Η απόφαση αυτή εκδίδεται εντός δεκαπέντε (15) εργάσιμων ημερών από την υποβολή της αίτησης από τον λιμένα. Τα προαναφερθέντα έγγραφα των παραγράφων 1 και 3 θα πρέπει επίσης να υποβάλλονται μαζί με την αίτηση

5) η κοινοποίηση της άδειας δυνάμει του σημείου 4 στην αρμόδια Λιμενική Αρχή είναι επίσης απαραίτητη για την έναρξη των εργασιών.

2.4.2. Περιβαλλοντικό κανονιστικό πλαίσιο λιμένων

Γενικά, η πρόληψη της ρύπανσης, ο περιβαλλοντικός θόρυβος, τα σχέδια έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο καθώς και η διαχείριση των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων, επικίνδυνων αποβλήτων και άλλων επικίνδυνων ουσιών ρυθμίζονται από διάφορους διεθνείς, κοινοτικούς και εθνικούς νόμους και κανονισμούς. Ειδικότερα, η Οδηγία 2000/59/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε από τις Οδηγίες 2002/84/ΕΚ και 2007/71 / ΕΚ και εφαρμόστηκε στην Ελλάδα δυνάμει της Υπουργικής Απόφασης αριθ. 3418/07/2002 όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 3/2005 και την Υπουργική Απόφαση αρ. 8111.1 / 41/09. Τα πλαίσια αυτά περιλαμβάνουν διατάξεις σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίων και υπολειμμάτων φορτίου.

Οι διατάξεις αυτές ισχύουν: α) για όλα τα πλοία, στα οποία περιλαμβάνονται τα αλιευτικά, ανεξάρτητα από τη σημαία τους, τα οποία καταπλέουν ή λειτουργούν εντός ελληνικού λιμένα, και με εξαίρεση για τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά ναυτικά ή άλλα πλοία που αποτελούν περιουσία του κράτους και τα οποία χρησιμοποιούνται για κυβερνητικές μη εμπορικές αποστολές και β) για όλα τα ελληνικά λιμάνια, τα οποία επισκέπτονται πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του στοιχείου α) ανωτέρω.

Όσον αφορά τους λοιπούς ελληνικούς λιμένες στους οποίους φθάνουν περιστασιακά τα παραπάνω πλοία, ισχύουν οι διατάξεις των αντίστοιχων κανονισμών των ειδικών λιμένων τους, εκτός εάν οι διαχειριστές αυτών των λιμένων αποφασίσουν για την εφαρμογή των διατάξεων του τρέχοντος νόμου. Επιπλέον, τα πλοία που εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του στοιχείου α) θα πρέπει να παραδίδουν τα απόβλητα των πλοίων και τα κατάλοιπα φορτίου κατά τρόπο συνεπή, στο μέτρο που είναι εύλογο και εφικτό, με βάση τις εν λόγω διατάξεις του νόμου. Σε γενικές γραμμές, οι νομικές διατάξεις της προαναφερθείσας νομοθεσίας αναφέρονται λεπτομερώς σε διάφορες πτυχές της διάθεσης των αποβλήτων, όπως την υποχρέωση των λιμενικών

φορέων να παρέχουν κατάλληλες υπηρεσίες διάθεσης αποβλήτων και να λαμβάνουν άδειες, την υποβολή από τις λιμενικές επιχειρήσεις στις αρμόδιες αρχές σχεδίων για την παραλαβή και τη διάθεση των αποβλήτων καθώς και την υποχρέωση των πλοίων κατά την άφιξή τους να ενημερώνουν τον λιμένα και να πληρώνουν τα σχετικά τιμολόγια.

2.4.3. Γενικό νομοθετικό πλαίσιο ναυτιλίας

Τουλάχιστον κατά την διάρκεια των τελευταίων τεσσάρων δεκαετιών, η Ελλάδα παραμένει στην κορυφή του παγκόσμιου καταλόγου των πλοιοκτητών. Τα ελληνικά συμφέροντα ελέγχουν περίπου το 20% του συνολικού εμπορικού στόλου του κόσμου. Όσον αφορά τα είδη πλοίων, η Ελλάδα κατατάσσεται στην πρώτη τετράδα για όλα τα είδη πλοίων που διαθέτει ως προς τον αριθμό τους: έχει την 1^η θέση στην κατάταξη για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και δεξαμενόπλοια, την 2^η θέση στην κατάταξη των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG), την 3^η θέση σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και την 4^η θέση σε πλοία μεταφοράς υγροποιημένου πετρελαίου (LPG). Στις αρχές του 2019, ο ελληνικός εμπορικός στόλος συγκέντρωσε συνολική ποσότητα νεκρού βάρους περίπου 365,45 εκ. τόνων (GT) και 4,746 πλοίων άνω των 1.000 GT, που αντιπροσωπεύουν σχεδόν το ήμισυ του κοινοτικού στόλου. Παρόλο που η δραματική πτώση στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών επηρέασε αρνητικά τα νέα πλοία, εξακολουθεί να υπάρχει σημαντικός αριθμός νέων πλοίων κατόπιν εντολής των ελληνικών συμφερόντων, κυρίως από τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής (Karamitsios, 2019).

Ως αποτέλεσμα, υπάρχουν πάνω από 1.000 γραφεία εγκατεστημένα στην Ελλάδα τα οποία ασχολούνται με τη διαχείριση πλοίων, την μεσιτεία πλοίων (πώληση και αγορά και ναύλωση), τις νομικές, λογιστικές και άλλες ναυτιλιακές δραστηριότητες, καθιστώντας τον ναυτιλιακό τομέα έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της χώρας (Karamitsios, 2019).

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) ρυθμίζει τα ζητήματα του ιδιωτικού ναυτιλιακού δικαίου στην Ελλάδα (όπως οι απαιτήσεις του πληρώματος, οι

συγκρούσεις, η αποβίβαση και οι χρονοδιατάξεις). Παράλληλα, ο ΚΙΝΔ ρυθμίζει τα ζητήματα του δημόσιου ναυτιλιακού δικαίου (όπως τα νηολόγια πλοίων, οι υποχρεώσεις των πλοιοκτητών και τα καθήκοντα των πιλότων). Πολλά προεδρικά διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις ρυθμίζουν συγκεκριμένα θαλάσσια ζητήματα, όπως τα ελληνικά λιμάνια. Ο ελληνικός ναυτιλιακός νόμος μπορεί να χαρακτηριστεί ως φιλικός προς τους επενδυτές, κυρίως λόγω του ανοίγματος του στις διεθνείς συμβάσεις. Ο ΚΙΝΔ υιοθετήθηκε από τον Ν. 3816/1958, ευθυγραμμιζόμενο με τη γενική τάση όλων των ναυτιλιακών χωρών να προωθήσουν τους εθνικούς κώδικες. Λόγω της χρονικής εγγύτητάς του στον Αστικό Κώδικα, που εγκρίθηκε το 1946, ο ΚΙΝΔ επηρεάστηκε έντονα από τη γερμανική νομική θεωρία και τα γερμανικά θεσμικά όργανα, αν και τα πρότυπα αυτά ήταν μάλλον ακατάλληλα για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Ο ΚΙΝΔ κατηγορήθηκε από την αρχή για τον συντηρητικό του χαρακτήρα και την ανικανότητά του να ανταποκριθεί στις σύγχρονες ανάγκες του ναυτιλιακού εμπορίου. Η απόκλιση αυτή επιβεβαιώθηκε από το γεγονός ότι λίγους μήνες μετά την έναρξη ισχύος του ΚΙΝΔ, δημοσιεύθηκε νέο νομοθετικό διάταγμα με σκοπό την ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη της «προτιμώμενης υποθήκης» (νόμος 3899/1958) ως βασικό εργαλείο διευκόλυνσης της χρηματοδότησης της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Εκείνη την εποχή, ο ελληνικός ναυτιλιακός νόμος προσχώρησε, ουσιαστικά αλλά όχι τυπικά, στους ενιαίους διεθνείς κανόνες. Ωστόσο, κατά τις τελευταίες δεκαετίες, ο ελληνικός νομοθέτης ακολούθησε μια διαφορετική προσέγγιση, η οποία συνίσταται στην άμεση επικύρωση των διεθνών πράξεων και στην ενσωμάτωσή τους στην εθνική έννομη τάξη. Το πλεονέκτημα έγκειται στην ομοιομορφία που επιτεύχθηκε, τόσο σε επίπεδο ερμηνείας, όσο και σε επίπεδο εφαρμογής. Για παράδειγμα, οι κανόνες της Χάγης/Βίσμπι κυρώθηκαν με τον Ν. 2107/1992, εξαιρώντας σίγουρα από το πεδίο εφαρμογής του ΚΙΝΔ, τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων (διεθνείς και εθνικές) (Karamitsios, 2019).

Η Ελλάδα έχει επίσης επικυρώσει σειρά διεθνών συμβάσεων ναυτιλίας, οι οποίες υπερिशύουν του ΚΙΝΔ στο βαθμό που αντιβαίνουν στις διατάξεις του. Οι σημαντικότερες ναυτικές συμβάσεις που ισχύουν στην Ελλάδα είναι η Σύμβαση Συγκρούσεων, οι κανόνες της Χάγης-Βίσμπι, τη Σύμβαση για την Θαλάσσια Αρωγή του 1989, τη Σύμβαση Σύλληψης του 1952, τη Σύμβαση των Αθηνών και τη Σύμβαση

για τον περιορισμό της ευθύνης για τις ναυτικές απαιτήσεις του 1976 (LLMC) (συμπεριλαμβανομένου του Πρωτοκόλλου της Μάλτας του 1996) (Karamitsios, 2019).

2.4.4. Συμβόλαια μεταφοράς εμπορευμάτων

Οι κανόνες της Χάγης-Βίσμπι ισχύουν υποχρεωτικά για φορτωτικές ή άλλα έγγραφα κυριότητας που συνοδεύουν μεταφερόμενα εμπορεύματα μεταξύ των λιμένων της Ελλάδας, ανεξάρτητα από το αν εκδίδεται φορτωτική. Η Ελλάδα δεν έχει επικυρώσει τους κανόνες του Αμβούργου ή τους κανόνες του Ρότερνταμ. Τα σκάφη που δεν πλέουν με σημαία της ΕΕ εξακολουθούν να μην επιτρέπεται να μεταφέρουν επιβάτες, οχήματα ή φορτίο μεταξύ ελληνικών λιμένων σε υπηρεσίες τακτικών γραμμών και μόνο τα ρυμουλκά με ελληνική σημαία επιτρέπεται να προσφέρουν υπηρεσίες λιμενικών ρυμουλκών και υπηρεσιών απομάκρυνσης ναυαγίων εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων (Αλεξοπούλου και Φουρναράκη, 2018).

Σύμφωνα με τον ελληνικό νόμο, οι ναυτικές αξιώσεις δεν «συνδέονται» με το πλοίο κατά τον ίδιο τρόπο με τις ναυτιλιακές οφειλές σε άλλες δικαιοδοσίες και το πλοίο δεν μπορεί να εναχθεί εναντίον του, από τον πιστωτή. Όταν ο προηγούμενος ιδιοκτήτης πλοίου οφείλει χρέος προς πιστωτή, ο πιστωτής μπορεί να μηνύσει τον νέο ιδιοκτήτη του πλοίου προσωπικά, υπό τον όρο ότι οι συνθήκες πώλησης του πλοίου έχουν επαρκή σύνδεση με την Ελλάδα (π.χ. το πλοίο πωλήθηκε από ένα ελληνικό ενδιαφέρον σε άλλο ή το πλοίο διαχειρίζεται από ελληνικά γραφεία πριν και μετά την πώληση). Η αρχή αυτή ισχύει ακόμη και αν το πλοίο μεταφέρθηκε στο πλαίσιο μνημονίου συμφωνίας που υπόκειται στην αγγλική νομοθεσία και δικαιοδοσία. Εάν ο δανειστής δικαιούται να έχει απαιτήσεις έναντι του νέου κατόχου σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, η ευθύνη του νέου κατόχου προς τον πιστωτή περιορίζεται στην τιμή στην οποία αγόρασε το πλοίο (Αλεξοπούλου και Φουρναράκη, 2018).

Επιπρόσθετα δεν υπάρχει αυτόματο δικαίωμα δέσμευσης βάσει σύμβασης φορτωτικής. Ο μεταφορέας δεν μπορεί να ασκήσει εμπράγματη ασφάλεια στο φορτίο για μη πληρωμή των ναύλων (ούτε αποζημίωση, ατύχημα, κλπ.). Ο μεταφορέας μπορεί, ωστόσο, να προσφύγει στο δικαστήριο για τα ακόλουθα: 1) το φορτίο που πρέπει να

κατέχει ένας εντολοδόχος μέχρι να πληρωθεί το εμπόρευμα, 2) την πώληση φορτίου (σε περίπτωση αλλοιώσιμων φορτίων). Ο φορτωτής είναι υποχρεωμένος να καταβάλει τα έξοδα μεταφοράς και κάθε άλλη επιβάρυνση που σχετίζεται με το ταξίδι (όπως η απόσβεση), εφόσον έχει συμβατική υποχρέωση έναντι του μεταφορέα. Θεωρείται επίσης ότι έχει εγγυηθεί στον μεταφορέα την ακρίβεια, τα σήματα, τον αριθμό, την ποσότητα και το βάρος του φορτίου κατά τη στιγμή της αποστολής. Ο αποστολέας πρέπει να αποζημιώσει τον μεταφορέα έναντι όλων των ζημιών, καταστροφών και εξόδων που προκύπτουν από ανακρίβειες των εν λόγω στοιχείων (Αλεξοπούλου και Φουρναράκη, 2018).

Δεν υπάρχει νομοθεσία στην Ελλάδα που να ρυθμίζει ειδικά τις φορτωτικές πολλαπλών μεταφορικών μέσων. Τα ελληνικά δικαστήρια δέχονται την εγκυρότητα των φορτωτικών πολλαπλών μεταφορικών μέσων και θεωρούν ότι έχουν τις ίδιες λειτουργίες με τους φορτωτές φορτίου από λιμάνι σε λιμάνι. Συνεπώς, μια φορτωτική πολλαπλών μεταφορών είναι απόδειξη της φόρτωσης ή της παραλαβής του φορτίου, της σύμβασης προσκόμισης και ενός τίτλου (Αλεξοπούλου και Φουρναράκη, 2018).

Εάν το φορτίο χαθεί ή καταστραφεί κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς, ο συμβαλλόμενος που δικαιούται διεκδικήσεις είναι ο φορτωτής που σύναψε τη σύμβαση με τον μεταφορέα. Ωστόσο, αν η αρχική φορτωτική εκδόθηκε με εντολή του παραλήπτη (ή έχει επικυρωθεί από τον αποστολέα στον παραλήπτη) και ο τελευταίος έχει την αρχική φορτωτική, ο παραλήπτης θα δικαιούται διεκδικήσεις. Το ίδιο ισχύει και για τους άλλους νόμιμους κατόχους της φορτωτικής (π.χ. άλλα μέρη που αγόρασαν τα εμπορεύματα από τον παραλήπτη), υπό την προϋπόθεση ότι μπορούν να καθορίσουν τα δικαιώματά τους ως νόμιμοι κάτοχοι της φορτωτικής (Αλεξοπούλου και Φουρναράκη, 2018).

Εάν ο ασφαλιστής αποζημιώσει τον νόμιμο κάτοχο της φορτωτικής για ζημιές που υπέστησαν λόγω απώλειας ή βλάβης του φορτίου, ο ασφαλιστής υποκαθίσταται στα δικαιώματα του ασφαλισμένου και δικαιούται διεκδικήσεις έναντι του μεταφορέα. Ο υπόχρεος του φορτίου ή ο εκδοχέας των δικαιωμάτων του παραλήπτη, έχει το δικαίωμα να μηνύσει τον μεταφορέα, υπό την προϋπόθεση ότι είναι νόμιμος κάτοχος της φορτωτικής. Ο φορτωτής ή ο ναυλωτής δικαιούται επίσης να μηνύσει τον μεταφορέα για ζημιές ή απώλειες στο φορτίο εάν: 1) είναι ο νόμιμος κάτοχος της

φορτωτικής, 2) όταν ενέκρινε τη φορτωτική στον παραλήπτη ή σε άλλο τρίτο μέρος, και υπέστη τον κίνδυνο της μεταφοράς και 3) έχει αποζημιώσει τον παραλήπτη ή τον νόμιμο κάτοχο της φορτωτικής για τη σχετική απώλεια ή ζημία και έχει υποκατασταθεί στα δικαιώματα του νόμιμου κατόχου της φορτωτικής. Οι αναφορές στη φορτωτική στους όρους ενός συμβαλλόμενου μέρους ναυλώσεως είναι δεσμευτικές για τον παραλήπτη υπό την προϋπόθεση ότι: 1) οι όροι αυτοί είναι κατάλληλοι μεταξύ του μεταφορέα και του παραλήπτη, και 2) η φορτωτική ενσωματώνει συγκεκριμένους όρους του συμβαλλόμενου μέρους και δεν έχει ως σκοπό να ενσωματώσει όλους τους όρους του καταστατικού. Το μέρος που έχει συμφωνήσει να μεταφέρει τα εμπορεύματα θεωρείται ως ο μεταφορέας. Εάν ο εφοπλιστής δεν έχει συνάψει συμφωνία με τον αποστολέα για τη μεταφορά των εμπορευμάτων, αλλά έχει συναφθεί συμφωνία μεταξύ του αποστολέα και του ναυλωτή, μόνο ο ναυλωτής (και όχι ο εφοπλιστής) μπορεί να θεωρηθεί ως μεταφορέας (Αλεξοπούλου και Φουρναράκη, 2018).

Κεφάλαιο 3^ο: Νομικό πλαίσιο για τις διεθνείς μεταφορές

3.1. Διεθνείς οδικές μεταφορές

Οι όροι πρόσβασης στην αγορά μεταφορών στην Ελλάδα ρυθμίζονται κυρίως από το δίκαιο της ΕΕ. Οι διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων για ταξίδια που εκτελούνται στο εσωτερικό της ΕΕ διέπονται από τον κανονισμό αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στα διεθνή δρομολόγια (ΑΑΔΕ, 2018). Αυτός ο κανονισμός έχει περαιτέρω τροποποιηθεί με τους κανονισμούς 612/2012 και 517/2013. Πρέπει να σημειωθεί ότι ο κανονισμός 517/2013 καταργήθηκε με τον κανονισμό της ΕΕ 2015/1589. Όταν η μεταφορά γίνεται μεταξύ μιας χώρας της ΕΕ και μιας τρίτης χώρας, ο κανονισμός αυτός έχει ισχύ για το τμήμα της διαδρομής που πραγματοποιείται στο έδαφος οποιασδήποτε χώρας της ΕΕ που διασχίζει ο μεταφορέας και δεν έχει ισχύ για το τμήμα της διαδρομής στο έδαφος της χώρας φόρτωσης ή εκφόρτωσης της ΕΕ. Ο παρών κανονισμός ισχύει επίσης για τις εθνικές οδικές μεταφορές εμπορευμάτων που εκτελούνται προσωρινά από μη εγκατεστημένους μεταφορικούς φορείς (Κανονισμός ΕΚ αριθμ. 1071/2009).

Στόχος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 είναι ο καθορισμός κοινών κανόνων πρόσβασης στο επάγγελμα των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών με στόχο τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων κατοίκων ημεδαπής και μη μονίμων κατοίκων όταν δραστηριοποιούνται εντός της ΕΕ. Οι μεταφορείς που επιθυμούν να εκτελούν δρομολόγια εκτός της χώρας καταχώρισής τους πρέπει να είναι κάτοχοι κοινοτικής άδειας που εκδίδεται από το κράτος μέλος εγκατάστασής τους. Για να λάβουν την άδεια και να τη διατηρήσουν πρέπει να συμμορφώνονται με τέσσερα κριτήρια (απαιτήσεις) (Κανονισμός ΕΚ αριθμ. 1071/2009):

- 1) να έχουν αποτελεσματική και σταθερή εγκατάσταση σε ένα κράτος μέλος
- 2) να έχουν καλή φήμη,
- 3) να έχουν την κατάλληλη οικονομική κατάσταση και

4) να έχουν την απαιτούμενη επαγγελματική ικανότητα (απαιτήσεις σχετικά με τον διαχειριστή μεταφορών).

Ο κανονισμός προβλέπει επίσης διατάξεις για τη διασυνοριακή επιβολή της νομοθεσίας και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι, για παράδειγμα, μετά την απόσυρση της άδειας σε ένα κράτος μέλος, ο αντίστοιχος φορέας εκμετάλλευσης δεν θα μπορεί να υποβάλει εκ νέου αίτηση για άλλο διαφορετικό κράτος μέλος. Η ανταλλαγή πληροφοριών γίνεται μέσω των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων (NER) για τους οδικούς μεταφορείς, οι οποίοι πρέπει να διασυνδεθούν σε επίπεδο ΕΕ σε ένα ευρωπαϊκό μητρώο επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (ERRU) (Κανονισμός ΕΚ αριθμ. 1071/2009).

Οι διεθνείς μεταφορές πραγματοποιούνται υπό τον όρο της κατοχής κοινοτικής άδειας και στην περίπτωση που ο οδηγός του μεταφορικού μέσου είναι υπήκοος τρίτης χώρας, γίνεται σε συνδυασμό με βεβαίωση του οδηγού. Οι επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες ενδομεταφορών μπορούν να αναλαμβάνονται και να λειτουργούν από οποιονδήποτε μεταφορέα, ο οποίος είναι κάτοχος κοινοτικής άδειας και του οποίου ο οδηγός, εφόσον είναι υπήκοος τρίτης χώρας, είναι κάτοχος βεβαίωσης οδηγού, αλλά μόνο σε προσωρινή βάση, μετά από εισερχόμενη διεθνή μεταφορά. Σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 1 του προαναφερθέντος κανονισμού, οποιοσδήποτε μεταφορέας για λογαριασμό τρίτου, ο οποίος είναι κάτοχος κοινοτικής άδειας και του οποίου ο οδηγός, αν είναι υπήκοος τρίτης χώρας, είναι κάτοχος βεβαίωσης οδηγού, δικαιούται, υπό τους όρους και την προθεσμία περιορισμούς (μετά από διεθνείς μεταφορές) που προβλέπονται στο κεφάλαιο του κανονισμού σχετικά με τις ενδομεταφορές (Κανονισμός ΕΚ αριθμ. 1071/2009).

Επιπλέον, οι υπήκοοι της ΕΕ μπορούν να ιδρύσουν εταιρείες μεταφορών στην Ελλάδα και να λάβουν άδεια για τη λειτουργία εθνικών και διεθνών μεταφορικών υπηρεσιών, σύμφωνα με το νόμο 3887/2010. Σύμφωνα με την 1η παράγραφο του εν λόγω νόμου, οι διατάξεις του εφαρμόζονται χωρίς καμία διάκριση σχετικά με την ιθαγένεια. Σε συνέχεια των τροποποιήσεων του πιο πάνω νόμου με τον Ν. 4038/2012, ορίζεται επίσης ρητά ότι οι διατάξεις της νομοθεσίας θα εφαρμόζονται άνευ διακρίσεων αναφορικά με την ιθαγένεια αυτών που ζητούν άδεια.

Μολονότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 επιχειρεί να ρυθμίσει τις βασικές πτυχές της πρόσβασης στο επάγγελμα στον τομέα των οδικών μεταφορών, έχει αποδειχθεί αναποτελεσματικός, κυρίως λόγω (EFT, 2016):

1) των αδύναμων και ασαφών κριτηρίων πρόσβασης στο επάγγελμα, τα οποία έδωσαν στους μεταφορείς την ευκαιρία να παρακάμψουν τους κανόνες της ΕΕ και μείωσαν τις δυνατότητες των κρατών μελών να λάβουν μέτρα κατά της απάτης. Επιπλέον, με τον τρόπο με τον οποίο διατυπώνονται επί του παρόντος, τα κριτήρια αυτά επέτρεψαν διαφορετικές ερμηνείες σε ολόκληρη την ΕΕ, επιτρέποντας συνακόλουθα στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν πολιτικές επιβολής που ποικίλλουν ανάλογα με το εάν επηρεάζονται ή όχι από πρακτικές που σχετίζονται με τις εταιρείες γραμματοκιβωτίων.

2) το κριτήριο της «καλής φήμης» εφαρμόζεται άνισα σε όλα τα κράτη μέλη, καθώς είναι αυστηρότερα ή λιγότερο αυστηρά καθορισμένο.

3) το κριτήριο της «κατάλληλης χρηματοοικονομικής επάρκειας» έχει ως στόχο να διασφαλίσει ότι ο μεταφορέας είναι σε θέση να εκπληρώνει ανά πάσα στιγμή τις οικονομικές του υποχρεώσεις. Ωστόσο, το κριτήριο αυτό συνδέεται αποκλειστικά με τον αριθμό των οχημάτων που δηλώνει ο μεταφορέας στο κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση, ενώ δεν προβλέπεται τίποτα σε σχέση με τον αριθμό των οδηγών που προσλαμβάνονται στο έδαφός του. Αυτό το κενό στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 επέτρεψε στους μεταφορείς να δημιουργήσουν φιλόδοξες θυγατρικές σε ορισμένα κράτη μέλη με μοναδικό σκοπό την πρόσληψη φθηνού εργατικού δυναμικού.

Ως αποτέλεσμα, έχει υποστηριχθεί ότι ο κανονισμός δεν πέτυχε τους στόχους του και, μεταξύ άλλων, αντιμετώπισε το φαινόμενο των εταιρειών γραμματοκιβωτίων. Αντιθέτως, οι τελευταίες επιχειρήσεις φαίνεται να επεκτείνονται, δημιουργώντας ένα κλίμα αθέμιτου ανταγωνισμού μέσω των πρακτικών κοινωνικού ντάμπινγκ που χρησιμοποιούνται σε μεγάλη κλίμακα. Αυτό είναι επίσης το συμπέρασμα της έκθεσης αξιολόγησης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το 2015 σχετικά με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 (EFT, 2016).

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η πρόσβαση στις διεθνείς οδικές μεταφορές επιβατών διέπεται από τον κανονισμό 1073/2009 για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης

στη διεθνή αγορά υπηρεσιών με πούλμαν και λεωφορεία (που ενσωματώνει τις προηγούμενες κανονιστικές διατάξεις 684/92 και 12/98). Συνοπτικά, ένας μεταφορέας επιτρέπεται να εκτελεί τακτικές διεθνείς μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών τακτικών γραμμών και των περιστασιακών γραμμών με πούλμαν και λεωφορεία, χωρίς διάκριση λόγω ιθαγένειας ή τόπου εγκατάστασης εάν:

- α) έχει λάβει άδεια λειτουργίας στη χώρα εγκατάστασης της ΕΕ να πραγματοποιεί μεταφορές μέσω τακτικών γραμμών σύμφωνα με τους όρους πρόσβασης στην αγορά στο εθνικό δίκαιο
- β) πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στους κανόνες της ΕΕ για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα επιβατών στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και
- γ) εφόσον πληροί τις νομικές απαιτήσεις σχετικά με τα πρότυπα της ΕΕ για τους οδηγούς και τα οχήματα.

Σε ότι αφορά τις συμβάσεις μεταφοράς στις διεθνείς οδικές μεταφορές, η σύναψη και η εκτέλεση μιας σύμβασης υπόκεινται στις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης της Γενεύης - CMR (1956). Η παραπάνω Σύμβαση έχει κυρωθεί με το νόμο 559/1977.

Τέλος πρέπει να σημειωθεί ότι οι Ν. 3446/2006, 3887/2010 και 4313/2014 που αναφέρθηκαν νωρίτερα, ισχύουν και για τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές. Άλλα εθνικά πλαίσια που βρίσκονται επίσης σε ισχύ είναι (ΑΑΔΕ, 2018):

- 1) Ο Ν. 3534/2007, όπου στο άρθρο 17 αναφέρεται στην ανάθεση του ελέγχου των παραβάσεων για μέσα μεταφοράς επιβατών (ελληνικών και ξένων), συμπεριλαμβανομένων των πούλμαν, των αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, αλλά και ιδιωτικής χρήσης, είτε ελληνικών, είτε αλλοδαπών, και
- 2) ο Ν. 4441/2016, ο οποίος στο κεφάλαιο Γ καταγράφει και ρυθμίζει θέματα που αφορούν φορτηγά μεταφοράς ιδιωτικής χρήσης.

3.2. Διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές

Η αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών ρυθμιζόταν μέχρι πρόσφατα από το Π.Δ. 41/2005, ωστόσο λόγω παλαιότητας και αναχρονισμού καταργήθηκε από τον Ν. 4408/2016, ο οποίος εφάρμοσε στην ελληνική έννομη τάξη την οδηγία της ΕΕ 2012/34/ΕΕ για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Η παρούσα οδηγία, όπως εφαρμόζεται από τον προαναφερθέντα νόμο, καθορίζει:

- 1) τους κανόνες που εφαρμόζονται για την διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και των σιδηροδρομικών μεταφορών των επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν σε ένα κράτος μέλος,
- 2) την έκδοση, ανανέωση ή τροποποίηση των αδειών μεταφορών από ένα κράτος μέλος που προορίζονται για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν στην ΕΕ και
- 3) τις αρχές και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται για τον καθορισμό και την είσπραξη τελών από τις σιδηροδρομικές υποδομές και την κατανομή της χωρητικότητας τους.

Η σύναψη και η εκτέλεση σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων υπόκεινται στις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές - COTIF / CIM (1980). Η ως άνω σύμβαση επικυρώθηκε με το νόμο 1593/1986. Σε ισχύ βρίσκονται επίσης και οι Ν. 3891/2010, Π.Δ. 125/2010, Π.Δ. 120/2010.

3.3. Διεθνείς αερομεταφορές

3.3.1. Διεθνείς συμβάσεις

Η Ελλάδα συμμετέχει σε διάφορες διεθνείς συμβάσεις αεροπορικών μεταφορών. Οι πιο αξιοσημείωτες από αυτές είναι οι εξής:

- 1) η Σύμβαση του Σικάγου (1944) για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, που ισχύει από το 1947.
- 2) η Συμφωνία διαμετακόμισης αεροπορικών υπηρεσιών του Σικάγου (1944), που ισχύει από το 1945.
- 3) η Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών του Σικάγου (1944), που ισχύει από το 1946.
- 4) η Σύμβαση της Γενεύης (1948) για τη διεθνή αναγνώριση των δικαιωμάτων των αεροσκαφών, η οποία ισχύει από το 1971
- 5) η Σύμβαση της Βαρσοβίας (1929), που ισχύει από το 1938.
- 6) η Σύμβαση του Μόντρεαλ (1999) για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, με ισχύ από τις 4 Νοεμβρίου 2003.

Η ΕΕ, της οποίας η Ελλάδα είναι κράτος μέλος έχει επίσης εφαρμόσει τη Σύμβαση με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου και την σύμβαση της Χάγης (1970) για την καταστολή της παράνομης κατάσχεσης αεροσκαφών, η οποία ισχύει από το 1973.

3.3.2. Νομοθετικό πλαίσιο για την ευθύνη της μεταφοράς

Η Ελλάδα είναι συμβαλλόμενο μέρος στη Σύμβαση του Μόντρεαλ για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύμβαση), η οποία εγκρίθηκε από τα μέλη του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) το 1999. Η Σύμβαση του Μόντρεαλ ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο μέσω του ελληνικού νόμου 3006/2002, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 4 Νοεμβρίου 2003. Η Ελλάδα δεν διατύπωσε επιφυλάξεις βάσει του Άρθρου 57 της Σύμβασης. Ως εκ τούτου, η Σύμβαση εφαρμόζεται σε:

- (1) διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που εκτελούνται και λειτουργούν απευθείας από το κράτος για μη εμπορικούς σκοπούς όσον αφορά τα καθήκοντα του ως κυρίαρχου κράτους και

(2) στη μεταφορά προσώπων, φορτίου και αποσκευών για τις στρατιωτικές αρχές του κράτους, σε αεροσκάφη νηολογημένα ή μισθωμένα από το κράτος, των οποίων το σύνολο έχει δεσμευτεί από ή για λογαριασμό αυτών των αρχών.

Υπάρχουν κάποιες ιδιαιτερότητες στον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζεται η Σύμβαση. Όπως και με οποιαδήποτε άλλη διεθνή σύμβαση, είναι απαραίτητο να επιδιώκεται ομοιομορφία και να αναζητείται στην ερμηνεία της από τα τοπικά δικαστήρια. Για να επιτευχθεί ομοιομορφία, η Σύμβαση πρέπει να ερμηνεύεται αποκλειστικά από μόνη της, χωρίς αναφορά στις τοπικές νομοθεσίες. Παρόλα αυτά, η Σύμβαση αφήνει κενά που απαιτούν ερμηνεία. Ορισμένα κενά πρέπει να καλυφθούν με βάση την εσωτερική νομοθεσία, ενώ άλλα μπορούν να αντιμετωπιστούν με μια «εσωτερική» και «αποκλειστική» ερμηνεία. Συνεπώς, το εθνικό δίκαιο μπορεί να διαδραματίσει κάποιο ρόλο όσον αφορά την ερμηνεία της Σύμβασης. Εντούτοις, στην πράξη οι ελληνικές δικαστικές αρχές δεν έχουν δώσει ιδιαίτερη προσοχή στην ανάγκη διατήρησης της ομοιομορφίας και αυτό ισχύει κυρίως σε ότι αφορά την ψυχολογική (ηθική) αποζημίωση για ψυχολογική δυσφορία, η οποία σύμφωνα με την επικρατούσα ερμηνεία των ελληνικών δικαστηρίων δεν ρυθμίζεται από τη Σύμβαση και πρέπει να αποφασίζεται και να καθορίζεται βάσει των τοπικών νόμων και κανονισμών. Η επικρατούσα άποψη στις δικαστικές αποφάσεις είναι ότι ψυχολογικές αποζημιώσεις ξεφεύγουν από τα όρια της αποζημίωσης που καθορίζονται από τη Σύμβαση και είναι συμπληρωματικές σε οποιαδήποτε άλλη αποζημίωση που απορρέει από τη Σύμβαση. Κατά την απονομή ψυχολογικών αποζημιώσεων τα ελληνικά δικαστήρια εφαρμόζουν το εθνικό δίκαιο, και συγκεκριμένα τα άρθρα 914 και 932 του ελληνικού Αστικού Κώδικα, τα οποία αποτελούν τις βασικές διατάξεις περί αδικοπραξιών και ψυχολογικών βλαβών αντίστοιχα (Chrissanthis et al., 2015).

Ένα ακόμα αμφισβητούμενο θέμα είναι το κατά πόσον η Σύμβαση ή ο εθνικός νόμος για τα εργατικά ατυχήματα πρέπει να ισχύουν σε περιπτώσεις θανάτου ή τραυματισμού των μελών του πληρώματος. Τα ελληνικά δικαστήρια έχουν εφαρμόσει τη Σύμβαση σε τέτοιες περιπτώσεις, χωρίς όμως να έχουν ασχοληθεί ρητώς και συγκεκριμένα με το ζήτημα αυτό. Έχει προταθεί ότι η ορθή προσέγγιση θα ήταν να εφαρμοστεί ο νόμος που είναι ευνοϊκότερος για τον ενάγοντα με βάση κάθε συγκεκριμένο περιστατικό. Σε περιπτώσεις θανάτου ή τραυματισμού των επιβατών, τα

ελληνικά δικαστήρια συνήθως αποδίδουν ταυτόχρονη ευθύνη τόσο σε συμβόλαια όσο και σε αδικοπραξίες και απονέμουν συνήθως και ψυχολογικές αποζημιώσεις. Ωστόσο, σε περιπτώσεις μακρών καθυστερήσεων πτήσεων ή καθυστερήσεων στην παράδοση αποσκευών, τα δικαστήρια συνήθως διστάζουν να χορηγούν αποζημιώσεις για ψυχολογικές ζημιές, καθώς θεωρούν ότι αυτό αποτελεί παράβαση της σύμβασης. Σε τέτοιες περιπτώσεις απονέμουν ψυχολογικές αποζημιώσεις μόνο αν υπάρχουν γεγονότα επιπλέον της απλής παραβίασης της σύμβασης, δηλαδή γεγονότα που μπορούν να αποδείξουν κάποια παραβίαση της νομοθεσίας ή κάποια παραβίαση του δικαιώματος του επιβάτη στην προσωπικότητά του (Chrissanthis et al., 2015).

Η Ελλάδα εφαρμόζει επίσης το σύνολο της κοινοτικής νομοθεσίας για την ευθύνη των αεροπορικών μεταφορών, όπως:

(1) ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002, σχετικά με την ευθύνη του αερομεταφορέα όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών

(2) ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 για την αποζημίωση και την παροχή βοήθειας στους επιβάτες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ακύρωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και

(3) ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς.

(4) η οδηγία 90/314 / ΕΟΚ για τα οργανωμένα ταξίδια, τις οργανωμένες διακοπές και τις περιηγήσεις έχει επίσης εφαρμοστεί στο ελληνικό δίκαιο με το Π.Δ. 339/1996.

Η ευθύνη όσον αφορά τις αποσκευές και το φορτίο μπορεί να είναι συντρέχουσα ευθύνη τόσο σε συμβόλαιο όσο και σε αδικοπραξία. Και στις δύο περιπτώσεις είναι αμέλεια. Η ευθύνη για τους επιβάτες είναι αυστηρή, ακόμη και πέρα από το ποσό των 100.000 ΕΤΔ (Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα)¹. Το άρθρο 21 της Σύμβασης του Μόντρεαλ εφαρμόζεται πολύ αυστηρά και στενά. Ο μόνος ρεαλιστικός

¹ Τα Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα αποτελούν διεθνή μονάδα υπολογισμού της αποζημίωσης του αεροπορικού μεταφορέα, όπως αυτό υπολογίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Τα ΕΤΔ αντικατέστησαν τον χρυσό και είναι πλήρως απαλλαγμένα από τις διακυμάνσεις του χρυσού και τις διαφορετικές τιμές που διαμορφώνονται στην αγορά. Η σημερινή ισοτιμία των ΕΤΔ σε Ευρώ είναι 1ΕΤΔ ≈ 1,18 Ευρώ

τρόπος με τον οποίο ένας αερομεταφορέας θα μπορούσε ενδεχομένως να αποκλείσει ή να περιορίσει την ευθύνη (για ποσό που υπερβαίνει τα 100.000 ΕΤΔ) θα συνιστούσε αμέλεια από τον επιβάτη (δηλ. μόνο βάσει του άρθρου 21, παράγραφος 2, υποπαράγραφος β). Για τους αερομεταφορείς που έχουν προσχωρήσει σε συμφωνία με την IATA για την επιβατική ευθύνη (1995), δεν ισχύει το όριο των 100.000 ΕΤΔ, δεδομένου ότι έχουν παραιτηθεί οικειοθελώς.

Η Ελλάδα έχει εφαρμόσει επίσης την Οδηγία 85/374/ΕΟΚ για την ευθύνη απέναντι σε εμπορεύματα, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Η εφαρμογή έγινε βάσει του άρθρου 6 του ελληνικού νόμου 2251/1994. Η οδηγία βρίσκεται σε πλήρη εναρμόνιση με το εθνικό δίκαιο και ως εκ τούτου δεν μπορεί να ερμηνευθεί για να θέσει ευνοϊκότερα πρότυπα προστασίας για τους ζημιωθέντες. Παρόλο που επί του παρόντος δεν υπάρχει δημοσίως αναφερθείσα νομολογία σχετικά με την ευθύνη για τα προϊόντα των κατασκευαστών αεροσκαφών, η ευθύνη για τα εμπορεύματα είναι δυνητικά έγκυρη νομική βάση για αξιώσεις εναντίον κατασκευαστών αεροσκαφών που προκύπτουν από αεροπορικά ατυχήματα. Η ευθύνη για τα εμπορεύματα μπορεί επίσης να προκαλέσει αξιώσεις για ψυχολογικές ζημιές.

3.4. Διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές

3.4.1. Ναυτιλιακές εταιρείες

Ο διεθνής χαρακτήρας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και οι κανόνες που τις διέπουν έχουν σημαντικό αντίκτυπο στη διαμόρφωση του σχετικού εθνικού ρυθμιστικού πλαισίου. Αυτός ο νόμιμος εξωστρεφής χαρακτήρας και η ανάγκη

αντιμετώπισης με επιτυχία του διεθνούς ανταγωνισμού υπογραμμίζουν και εξηγούν τις κύριες επιλογές του ελληνικού νομοθέτη πάνω στην ρύθμιση της διεθνούς ναυτιλίας. Η προώθηση και η νομική σταθερότητα της ναυτιλιακής δραστηριότητας, προκειμένου να καταστεί ελκυστική τη σημαία της Ελλάδας, διασφαλίζονται με ένα σύνολο τριών κρίσιμων νομοθετημάτων, τα οποία είναι το άρθρο 107 του Συντάγματος, το άρθρο 13 του νομοθετικού διατάγματος 2687/53 και του 27/75 όπως ισχύει.

Οι Έλληνες επιχειρηματίες έχουν το δικαίωμα να επενδύσουν τα ξένα κεφάλαιά τους σε πλοία με ελληνική σημαία, είτε με παραγγελία νέων κτιρίων στα διάφορα ναυπηγεία του κόσμου, είτε με την απόκτηση μεταχειρισμένων πλοίων με ξένη σημαία και την καταχώρησή τους στο ελληνικό νηολόγιο. Το κεκτημένο αλλοδαπών κεφαλαίων προστατεύεται βάσει του άρθρου 13 του νομοθετικού διατάγματος 2687/53 σχετικά με τις «επενδύσεις και την προστασία του ξένου κεφαλαίου», όπως αυτό ερμηνεύθηκε με το νομοθετικό διάταγμα 2928/54 σε συνδυασμό με τα τέσσερα πρώτα κεφάλαια του τμήματος Α του νόμου 27/75 όπως ισχύει. Οι παραπάνω δύο νόμοι απολαμβάνουν αυξημένο τυπικό νομικό καθεστώς σύμφωνα με το άρθρο 107 του Συντάγματος και αντικαθιστούν οποιαδήποτε απλή νομοθεσία. Μπορούν να καταργηθούν ή να αναθεωρηθούν μόνο με επίσημη αναθεώρηση του ίδιου του Συντάγματος.

Η υπουργική απόφαση που εκδόθηκε με βάση το άρθρο 13 αποτελεί το ατομικό «καταστατικό» κάθε σκάφους που έχει καταχωρηθεί ως ξένο κεφάλαιο. Οι διατάξεις του ενδέχεται να αποκλίνουν από οποιονδήποτε κανόνα που διέπει την κοινή σημαία, καθώς και από οποιονδήποτε άλλο κανόνα αστικού, φορολογικού ή διοικητικού δικαίου. Η ύπαρξη αυτού του αποκλίνοντος καθεστώτος καθιστά απαράδεκτη τη δημιουργία ενός παράλληλου μητρώου (διεθνών ή υπεράκτιων εταιρειών) στην Ελλάδα, όπως συμβαίνει στην πλειοψηφία των κρατών μελών της ΕΕ. Η προαναφερθείσα υπουργική απόφαση προβλέπει, μεταξύ άλλων, τα εξής:

1) οι εφοπλιστές έχουν το δικαίωμα να αλλάξουν τη σημαία του πλοίου, να το πουλήσουν σε οποιοδήποτε ξένο φυσικό πρόσωπο ή οποιαδήποτε ξένη νομική οντότητα, να εκμισθώσουν, να δεχτούν προνομιακές υποθήκες, εμπράγματα βάρη στο πλοίο, με απόλυτη ελευθερία, χωρίς την ανάγκη για οποιαδήποτε προηγούμενη άδεια ή συγκατάθεση των κυβερνητικών αρχών. Επιπλέον, οι εφοπλιστές έχουν την απόλυτη

διακριτική ευχέρεια να επενδύσουν ή να καταθέσουν οποιοδήποτε ακαθάριστο εισόδημα ή έσοδα που προέρχονται από την εμπορική διαχείριση ή τα έσοδα από την πώληση ενός πλοίου, την ασφαλιστική αποζημίωση που μπορεί να ζητηθεί λόγω ατυχήματος ή για οποιοδήποτε άλλο λόγο.

2) τα ακαθάριστα έσοδα που προέρχονται από την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου μπορούν να μεταφερθούν και να μην υπόκεινται σε περιορισμούς που επιβάλλονται από την ελληνική νομοθεσία.

3) τα πλοία με ελληνική σημαία (σύμφωνα με το άρθρο 13) θα πρέπει υποχρεωτικά να έχουν πέντε Έλληνες ναυτικούς οποιασδήποτε κατάταξης, συμπεριλαμβανομένου του πλοιάρχου και ενός απόφοιτου της ΑΕΝ (εμπορική ναυτική ακαδημία), με την προϋπόθεση ότι τα πλοία δεν υπερβαίνουν κατά προσέγγιση τα 40000grt. Για πλοία άνω των 40000grt πρέπει να υπάρχουν έξι Έλληνες ναυτικοί, οποιασδήποτε κατάταξης συμπεριλαμβανομένου του πλοιάρχου και ενός αποφοίτου ΑΕΝ. Το υπόλοιπο πλήρωμα μπορεί να αποτελείται από αλλοδαπούς ναυτικούς οποιασδήποτε εθνικότητας.

4) οι προδιαγραφές του κύτους και των μηχανημάτων καθώς και οι ετήσιες, διετείς, ενδιάμεσες και ειδικές έρευνες θεωρούνται ότι πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του νόμου και καθορίζονται από ξένους νηογνώμονες που είναι αναγνωρισμένοι από την ελληνική κυβέρνηση (δηλ. το Αμερικανικό Ναυτικό Γραφείο, το Μητρώο Lloyds, το Κορεατικό Μητρώο Ναυτιλίας, κ.α.).

5) η φορολόγηση αυτών των πλοίων (που βασίζεται γενικά στον φόρο χωρητικότητας) διέπεται από τις διατάξεις των άρθρων 12, 13 και 14 της υπουργικής απόφασης σε συνδυασμό με τα κεφάλαια Α έως Δ του τμήματος Α του ισχύοντος νόμου 27/75. Όλες οι παραπάνω διατάξεις, οι οποίες ισχύουν για όσο διάστημα το πλοίο είναι νηολογημένο υπό ελληνική σημαία, θεωρούνται ως ένα μοναδικό αλληλένδετο πλαίσιο. Ο υπολογισμός του ίδιου του φόρου χωρητικότητας πραγματοποιείται σύμφωνα με τον Ν.27/75 και βασίζεται στην ηλικία και το κόστος του πλοίου, με αύξηση κατά 4% κάθε πέντε χρόνια. Πρέπει να σημειωθεί ότι μια σημαντική τροποποίηση του φόρου χωρητικότητας εισήχθη με το πρόσφατο Ν. 4301/2014 από τον Σεπτέμβριο του 2014. Στο άρθρο 3 αυτού του νόμου καταγράφεται ένας

προκαθορισμένος τρόπος υπολογισμού της εθελοντικής εισφοράς και για τα πλοία με ελληνική σημαία είναι ο διπλάσιος του ετήσιου φόρου χωρητικότητας που καταβάλλεται. Η περίοδος αυτής της συνεισφοράς, αρχικά συμφωνηθείσα για 3 χρόνια, επεκτάθηκε από το άρθρο. 42 του Ν. 4301/2014 σε 4 χρόνια. Έτσι, το ποσό που καταβάλλεται κάθε χρόνο έχει τροποποιηθεί ως εξής: αντί των 140 εκ. € ετησίως για 3 χρόνια, έγινε 105 εκ. € για 4 χρόνια, ενώ η συνολική συνεισφορά παρέμεινε η ίδια, δηλαδή 420 εκ. €.

6) μια ειδική εταιρική δομή με την επωνυμία Ειδική Ναυτιλιακή Επιχείρηση (Ε.Ν.Ε.), μπορεί να δημιουργηθεί για την κυριότητα και την εμπορική εκμετάλλευση κεφαλαίων. Τα άρθρα 16-17 της υπουργικής απόφασης περιέχουν ένα αρκετά λεπτομερές πλαίσιο σχετικά με τη σύστασή της, τα καταστατικά της, την εγγραφή της στο Μητρώο ναυτιλιακών εταιρειών υπό ορισμένες προϋποθέσεις, το μετοχικό κεφάλαιο και τα ελεγκτικά συμφέροντα. Οι Ε.Ν.Ε. δεν υπόκειται σε υποχρέωση φόρου εισοδήματος εταιρειών, ούτε οι μέτοχοί τους, ούτε οι τελικοί πραγματικοί δικαιούχοι. Επιπλέον, δεν υπόκειται σε φόρο κεφαλαιουχικών κερδών και φόρο συσσώρευσης κεφαλαίου. Η νομική διάρθρωση της Ε.Ν.Ε. βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στους νόμους 959/79 και στον ελληνικό νόμο για τις ανώνυμες εταιρείες, δηλαδή τον Ν. 2190/1920 όπως ισχύει σήμερα. Παρά τα πλεονεκτήματά του, σπάνια χρησιμοποιείται στην πράξη.

7) επιπλέον γίνεται αναφορά στο δικαίωμα εγγραφής προτιμώμενης υποθήκης στα πλοία με ελληνική σημαία για λογαριασμό των ναυπηγείων, τραπεζών και χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων ή για λογαριασμό οποιασδήποτε άλλης ελληνικής ή ξένης εταιρείας ή σε οποιοδήποτε άλλο ξένο νόμισμα.

8) τέλος η ρήτρα 26 της υπουργικής απόφασης του άρθρου 13 του νομοθετικού διατάγματος 2687/53 προβλέπει ότι τα πιστοποιητικά μετοχών της εφοπλιστικής εταιρείας, ξένων ή ΕΝΕ, μπορούν να μεταβιβαστούν σε εταιρεία χαρτοφυλακίου που έχει συσταθεί ή πρόκειται να συσταθεί.

Το σύστημα εγγραφής πλοίων ως ξένων κεφαλαίων έχει αποδειχθεί επωφελές τόσο για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, όσο και για το δημόσιο συμφέρον ως σύνολο, παρά τη μεγάλη ηλικία του. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες μπορούν να διαχειρίζονται και να εκμεταλλεύονται τα πλοία αυτά ελεύθερα παγκοσμίως, μπορούν να εξασφαλίσουν

χρηματοδότηση υπό προνομιούχες συνθήκες, διατηρώντας το εισόδημά τους ή διανέμοντας τα μερίσματα στους μετόχους και επίσης έχουν την δυνατότητα να μεταβιβάσει ελεύθερα και χωρίς περιορισμούς τα πλοία ή τις μετοχές των πλοιοκτητών. Οι Έλληνες εφοπλιστές απολαμβάνουν όλα τα διοικητικά και φορολογικά προνόμια που καθορίζονται από το ανωτέρω νομικό πλαίσιο και εκμεταλλεύονται και διαχειρίζονται εμπορικά τα πλοία τους υπό ελληνική σημαία είτε από την Ελλάδα, είτε από το εξωτερικό.

Οι Έλληνες επιχειρηματίες έχουν επίσης το δικαίωμα να επενδύουν κεφάλαια σε πλοία που φέρουν αλλοδαπή σημαία και να απολαμβάνουν το ίδιο προνομιούχο φορολογικό καθεστώς με τα πλοία της ελληνικής σημαίας υπό την προϋπόθεση ότι τα πλοία τους με αλλοδαπή σημαία θα διαχειρίζονται ελληνικές ή αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν. 27/75 όπως ισχύει. Οι διαφορές μεταξύ του κανονιστικού πλαισίου των πλοίων της ελληνικής σημαίας και του κανονιστικού πλαισίου των ξένων πλοίων που ανήκουν σε Έλληνες (ή / και αλλοδαπούς) σύμφωνα με το άρθρο 26 του Ν. 27/75 όπως ισχύει είναι οι εξής:

1) η εμπορική και τεχνική διαχείριση των πλοίων με ελληνική σημαία θα πρέπει να παραχωρείται πάντα σε ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες ή αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες που όμως είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, σε αντίθεση με τα πλοία ελληνικής σημαίας, τα οποία μπορεί να διαχειρίζεται οποιοσδήποτε διαχειριστής, χωρίς περιορισμούς όσον αφορά την ιθαγένεια ή τον τόπο εγκατάστασης.

2) το νομικό πλαίσιο για τα ξένα πλοία εμπίπτει στο άρθρο 26 του Ν. 27/75 και δεν έχει συνταγματική ισχύ και προστασία, καθώς δεν περιλαμβάνεται στα τέσσερα πρώτα κεφάλαια Α-Δ του Ν. 27/75. Έτσι, μπορεί να τροποποιηθεί ή να καταργηθεί, ανά πάσα στιγμή, από νεότερο νομικό πλαίσιο. Σύμφωνα με το προαναφερόμενο άρθρο 262 και σχετικά με τη φορολόγηση των πλοίων που φέρουν αλλοδαπή σημαία, πρέπει να σημειωθεί ότι ο φόρος χωρητικότητας επιβλήθηκε για πρώτη φορά (κατά τον Ν. 4110/2013) στα πλοία με αλλοδαπή σημαία, των οποίων οι πλοιοκτήτες και οι αλλοδαποί φυσικά πρόσωπα (τελικοί πραγματικοί δικαιούχοι) απολαμβάνουν τα ίδια φορολογικά οφέλη με τους ιδιοκτήτες των ελληνικών πλοίων, υπό την προϋπόθεση ότι τα πλοία αυτά διαχειρίζονται στην Ελλάδα, είτε από ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες,

είτε από αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν. 27/75 όπως ισχύει. Τα πλοία που φέρουν τη σημαία από χώρες του εξωτερικού υποβάλλονταν επίσης σε «εθελούσια» φορολογία διπλής χωρητικότητας, που θεσπίστηκε με το μνημόνιο συμφωνίας μεταξύ του ελληνικού κράτους και της ναυτιλιακής κοινότητας, όπως επικυρώθηκε με το Ν. 4301/2014.

3) το άρθρο 26 του Ν. 27/75 ορίζει ότι η μεταβίβαση μετοχών οποιασδήποτε ελληνικής ή αλλοδαπής εταιρείας πλοιοκτήτριας πλοίων ελληνικής ή ξένης σημαίας, καθώς και οι μετοχές οποιασδήποτε εταιρείας χαρτοφυλακίου που κατέχει άμεσα ή έμμεσα τις μετοχές οποιασδήποτε πλοιοκτήτριας εταιρείας, απαλλάσσεται από οποιονδήποτε φόρο μεταβίβασης ανεξάρτητα από την αιτία της μεταφοράς.

3.4.2. Συμβάσεις θαλάσσιων μεταφορών επιβατών

Εδώ και αρκετές δεκαετίες έγινε αντιληπτό ότι απαιτείται η ενοποίηση του δικαίου της σύμβασης διεθνούς θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Η Διεθνής Ναυτική Επιτροπή (CMI) ήταν και είναι υπεύθυνη για την ενοποίηση του ναυτικού δικαίου. Ένα σύνολο διεθνών διασκέψεων πραγματοποιήθηκαν μεταξύ των 1907 και 1954, οδηγώντας στην σύνταξη ενός συνόλου συμβάσεων για τις διεθνείς μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών του 1961 και 1967. Αυτές ωστόσο δεν εφαρμόστηκαν τελικά καθώς δεν έτυχαν ευρείας αποδοχής (Γκέκας, 2018).

Στην Αθήνα, τον Δεκέμβριο του 1974 έλαβε χώρα μια Διάσκεψη για την οριστικοποίηση της ενοποίησης της μεταφοράς επιβατών και αποσκευών δια θαλάσσης. Το αποτέλεσμα αυτής ήταν η σύναψη της Σύμβασης των Αθηνών, η οποία έτυχε ευρείας αποδοχής και ξεκίνησε να εφαρμόζεται το ίδιο έτος. Αργότερα επικυρώθηκε και το Πρωτόκολλο του Λονδίνου του 1978 με βάση τον Ν. 1922/1991, το οποίο τέθηκε σε ισχύ τον ίδιο χρόνο. Αργότερα υπεγράφησαν επίσης ακόμα δύο τροποποιητικά πρωτόκολλα στο Λονδίνο (1990 και 2002), τα οποία αφορούσαν το όριο

ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα. Η Ελλάδα κύρωσε μόνο το πρωτόκολλο του Λονδίνου του 2002 και το ενσωμάτωσε στον Ν. 4195/2013 (Γκέκας, 2018).

Όλες οι παραπάνω νομοθεσίες αφορούν την θαλάσσια μεταφορά διεθνών επιβατών, ωστόσο δεν ρυθμίζουν πλήρως όλα τα θέματα που την αφορούν. Στην ουσία επικεντρώνονται κυρίως σε θέματα ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα για τις σωματικές βλάβες και το θάνατο επιβάτη καθώς και την βλάβη των αποσκευών των επιβατών. Για τα νομοθετικά κενά που υπάρχουν στο πλαίσιο αυτό, ισχύουν οι διατάξεις των άρθρων 174-189 του ΚΙΝΔ. Η Σύμβαση των Αθηνών ισχύει όταν ο τόπος αναχώρησης και ο τόπος προορισμού βρίσκονται σε δύο διαφορετικά κράτη ή σ' ένα κράτος, εάν, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς ή το προγραμματισμένο δρομολόγιο, υπάρχει ενδιάμεσο λιμάνι προσέγγισης σε άλλο κράτος. Ισχύει επίσης για τις διεθνείς μεταφορές, όταν είτε το πλοίο του θαλάσσιου μεταφορέα είναι νηολογημένο σε κράτος-μέλος της Σύμβασης. Στο πλαίσιο αυτό οι διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης των Αθηνών εφαρμόζονται μόνο στην διεθνή θαλάσσια μεταφορά επιβατών και όχι στις εσωτερικές – εθνικές θαλάσσιες μεταφορές επιβατών (Γκέκας, 2018).

Ως εκ τούτου οι συμβάσεις μεταφοράς επιβατών, που γίνονται μεταξύ των λιμένων της Ελλάδας ρυθμίζονται από τον ΚΙΝΔ. Ωστόσο ακόμα και σε αυτή την περίπτωση φαίνεται ότι ο ΚΙΝΔ έχει κενά σε θέματα ευθύνης για σωματικές βλάβες ή θάνατο επιβατών. Τα κενά αυτά καλύπτονται με προσφυγή στις διατάξεις της ναύλωσης (άρθρα 107-173 ΚΙΝΔ), εφόσον ταιριάζουν με τη φύση της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και στις διατάξεις του αστικού δικαίου. Είναι απαραίτητο να τονιστεί ότι για τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές επιβατών το δίκαιο έχει εκσυγχρονιστεί με την έκδοση του Ν. 3709/2008 (Δικαιώματα – Υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις επιβατικές τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις) (Γκέκας, 2018).

Η ΕΕ στις προσπάθειες της να ενισχύσει την ασφάλεια των επιβατών που ταξιδεύουν δια θαλάσσης, θέσπισε τον Κανονισμό (ΕΚ) 392/2009 (23.4.42009) ο οποίος αφορά την ευθύνη των θαλάσσιων μεταφορέων επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος. Το πεδίο εφαρμογής του είναι πιο ευρύ από αυτό της Διεθνούς Σύμβασης των Αθηνών. Ο κανονισμός εφαρμόζεται σε κάθε είδους διεθνή θαλάσσια μεταφορά, κατά την έννοια του άρθρου 1 σημείο 9 της σύμβασης των Αθηνών ή στη μεταφορά

δια θαλάσσης εντός ενός και μόνο κράτους μέλους με πλοία κατηγορίας Α και Β σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ. Ως εκ τούτου, ο Κανονισμός αυτός έρχεται να εφαρμοστεί στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές και να καλύψει κενά του ΚΙΝΔ (Γκέκας, 2018).

Επιπρόσθετα ισχύουν κάποια νομοθετήματα που αφορούν τις συμβάσεις θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα. Αυτά περιλαμβάνουν το Π.Δ. 91/1979 (Περί ασφαλίσεως των δι' ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων διακινουμένων επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων), το ΠΔ 23/1999 (Καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες προς ή από ελληνικούς λιμένες), το ΠΔ 101/1999 (Αναγνώριση Ελληνικών Πλοίων ως επιβατηγών και τροποποίηση των προϋποθέσεων για την δρομολόγησή τους στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και την έκδοση του πρώτου πιστοποιητικού ασφαλείας), το ΠΔ 120/1997 (Το ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων), το ΠΔ 131/2003 (Η κατάρτιση της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών μέσω του διαδικτύου) και το ΠΔ 336/1996 (περί της σύμβασης θαλάσσιας περιήγησης έτσι όπως τροποποιήθηκε από το ΠΔ 129/2000) (Γκέκας, 2018).

Συμπεράσματα

Η παρούσα εργασία έκανε μια ανασκόπηση του ελληνικού νομοθετικού πλαισίου για τις διεθνείς και εθνικές μεταφορές στην χώρα. Αρχικά η ανασκόπηση της αγοράς των μεταφορών στην χώρα υποδεικνύει ότι οι οδικές μεταφορές είναι οι κυρίαρχες στην Ελλάδα, από την άποψη του όγκου και του βάρους των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Η αναβάθμιση του οδικού δικτύου που έλαβε χώρα κατά την διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, αναμένεται μελλοντικά να αυξήσει το μέγεθος της αγοράς και συνεπώς και την συμβολή τους στην οικονομία της χώρας. Από την άλλη οι χερσαίες σιδηροδρομικές μεταφορές περιορίζονται, λόγω της κακής κατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου. Παρ' όλα αυτά η πρόσφατη ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, θα οδηγήσει σε σημαντικές επενδύσεις για την αναβάθμιση του, προσδίδοντας ανταγωνιστικότητα σε αυτό το είδος μεταφορών. Οι αεροπορικές μεταφορές, είναι επίσης σημαντικές για την Ελλάδα και καταγράφεται συνεχής αύξηση στην κίνηση επιβατών, κυρίως λόγω του τουρισμού. Ωστόσο στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών εμπορευμάτων έχει καταγραφεί σημαντική πτώση κατά την διάρκεια των δύο τελευταίων δεκαετιών, καθώς αυτός ο τρόπος μεταφοράς δεν θεωρείται οικονομικά αποδοτικός. Ωστόσο ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών παραμένει αρκετά ανταγωνιστικός και η όλο και αυξανόμενη επιβατική κίνηση που καταγράφεται στα αεροδρόμια της χώρας, αναμένεται να οδηγήσει μελλοντικά σε αύξηση και της εμπορευματικής κίνησης, η οποία είναι ήδη ορατή από το 2014, αν και με αργούς ρυθμούς. Σημαντική θέση στην οικονομία της Ελλάδας έχουν και οι θαλάσσιες μεταφορές, λόγω της κομβικής γεωγραφικής θέσης της χώρας. Τόσο η κίνηση επιβατών, όσο και εμπορευμάτων αυξάνεται σταδιακά τα τελευταία έτη. Οι επενδύσεις που έγιναν και που εκκρεμούν να γίνουν μελλοντικά, λόγω της ιδιωτικοποίησης των μεγάλων λιμένων της χώρας, αναμένεται να οδηγήσουν σε ακόμα μεγαλύτερη ανάπτυξη της αγοράς αυτής μελλοντικά.

Ωστόσο προκειμένου κάθε μεταφορική αγορά να καταστεί ανταγωνιστική, απαιτείται να υπάρχει και ένα συνεκτικό νομοθετικό πλαίσιο που να την ρυθμίζει. Η ανασκόπηση των νομοθετημάτων της χώρας υποδεικνύει ότι επί του παρόντος η Ελλάδα έχει υιοθετήσει και ενσωματώσει στην νομοθεσία της, όλα τα αντίστοιχα κανονιστικά πλαίσια που εκδίδονται από την ΕΕ. Παράλληλα έχει κυρώσει πολλές

συμβάσεις που αφορούν τις διεθνείς μεταφορές, ώστε να υπάρχει ένα εναρμονισμένο νομοθετικό πλαίσιο, κυρίως στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και των αερομεταφορών.

Ωστόσο το νομοθετικό πλαίσιο, συνολικά παραμένει πολύπλοκο και κατακερματισμένο. Η υπερβολική ρύθμιση υπήρξε πάντοτε ένα σημαντικό θέμα στον τομέα των μεταφορών στην Ελλάδα, λόγω της συνεχούς έκδοσης νέων νόμων και κανονισμών, χωρίς την κατάργηση ή την αντικατάσταση των παλαιότερων. Σε αυτή την κατάσταση έχει συμβάλει εκτός από την νοοτροπία του έλληνα νομοθέτη, και η υποχρέωση της Ελλάδας ως μέλους της ΕΕ, για την ενσωμάτωση των ευρωπαϊκών κανονιστικών πλαισίων στην ελληνική νομοθεσία. Η υπερβολική ρύθμιση στην αγορά δεν επιβαρύνει μόνο με γραφειοκρατία τις εταιρείες στον κλάδο των μεταφορών, αλλά ενισχύει και την νομική ασάφεια. Παρά την υπερβολική ρύθμιση υπάρχουν κανονισμοί που παραμένουν πολύ γενικοί δημιουργώντας «παράθυρα» για παρανοήσεις και παραβάσεις, καθώς και ευκαιρίες για την ευνόηση κάποιων κλάδων έναντι άλλων. Το φαινόμενο αυτό δεν παρατηρείται μόνο στο ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο, αλλά και στο Ευρωπαϊκό, όπου για παράδειγμα η νομοθεσία (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 για τις διεθνείς οδικές μεταφορές έδωσε την ευκαιρία στις εταιρείες γραμματοκιβωτίων να δημιουργήσουν συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού, μέσω υιοθέτησης πρακτικών κοινωνικού ντάμπινγκ.

Ακόμα ένα σημαντικό πρόβλημα που εντοπίζεται είναι η έλλειψη νομοθετικού πλαισίου για τις συνδυασμένες μεταφορές στην Ελλάδα, παρά το γεγονός ότι η χώρα έχει έναν σημαντικό όγκο στο διεθνές εμπόριο της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό, τα επιμέρους μεταφορικά δίκτυα (οδικά, σιδηροδρομικά, κλπ), διέπονται το κάθε ένα από τα δικά τους ανεξάρτητα και ξεχωριστά νομικά καθεστάτα. Δεδομένων των τάσεων παγκοσμιοποίησης και της συνεχούς αύξησης του διεθνούς εμπορίου τόσο εντός, όσο και εκτός της Ευρωπαϊκής κοινότητας, κρίνεται αναγκαία τόσο η θέσπιση ενός νομοθετικού πλαισίου για τις συνδυασμένες μεταφορές, όσο και η καλύτερη ρύθμιση των διεθνών μεταφορών, προκειμένου η Ελλάδα να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της στον τομέα των μεταφορών.

Σε ένα γενικότερο πλαίσιο η καλύτερη και αποτελεσματικότερη ρύθμιση του τομέα των μεταφορών στην Ελλάδα καθίσταται αναγκαία για την διερεύνηση των

υφιστάμενων τρόπων μεταφοράς εμπορευμάτων και την επίλυση των γραφειοκρατικών προβλημάτων που εισάγουν. Ένα πληρέστερο, και χωρίς υπερβολική ρύθμιση ή νομικές ασάφειες, πλαίσιο στον κλάδο των μεταφορών θα μπορούσε επιπρόσθετα να συμβάλλει στην προσέλκυση ξένων επενδυτών στην Ελλάδα, στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου καθώς περισσότερες εταιρείες θα μπορέσουν να εισέλθουν στην αγορά χωρίς να αντιμετωπίζουν γραφειοκρατικά εμπόδια, στη μείωση των περιττών μεταφορών και συνεπώς την εξοικονόμηση κόστους για τις εταιρείες μεταφορών, στη διευκόλυνση των εσωτερικών μεταφορών στην εφοδιαστική αλυσίδα αγαθών και στη μείωση του κόστους της ασφάλισης μεταφορών.

Βιβλιογραφία

Ελληνική

Αλεξοπούλου Α., Φουρναράκη Ν. (2018). Διεθνείς κανονισμοί –ναυτιλιακή πολιτική και δίκαιο της θάλασσας. Αθήνα: Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού

Μαύρος Θ., Δημητριάδης Θ., Πιέρρος Γ., Ευθυμάτου Μ., (2016). Ελλάδα- διεθνές εμπορευματικό κέντρο. Αθήνα: Mind Creatives

Σαμπράκος Ε. (2009). Ο τομέας των μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές. Αθήνα: Σταμούλη ΑΕ

Ξένη

Ali, Y., Socci, C., Pretaroli, R., & Severini, F. (2017). *Economic and environmental impact of transport sector on Europe economy. Asia-Pacific Journal of Regional Science*, 2(2), 361–397

Bowen, J. T. (2010). *The economic geography of air transportation: space, time, and the freedom of the sky*. Routledge.

Button, K., & Taylor, S. (2000). International air transportation and economic development. *Journal of air transport management*, 6(4), 209-222.

Chrissanthis C., Chardalia X., Vasilogamvrou1 A. (2015). Chapter 14: Greece. The Greek Aviation Law

Curley, R. (Ed.). (2011). *The Complete History of Ships and Boats: From Sails and Oars to Nuclear-Powered Vessels*. Britannica Educational Publishing.

D'Agosto, M. de A. (2019). *Transportation, an introduction. Transportation, Energy Use and Environmental Impacts*, 1–46.

Hoel, L. A., Garber, N. J., & Sadek, A. W. (2011). Transportation infrastructure engineering. *A Multimodal Integration, SI Edition*, 9.

Maggs, C. (2013). *A History of the Great Western Railway*. Amberley Publishing Limited.

Martínez, D. M., Ebenhack, B. W., & Wagner, T. P. (2019). *Transportation sector energy efficiency*. *Energy Efficiency*, 197–226.

Rodrigue, J. P. (2007). Transportation and globalization. In *Encyclopedia of Globalization*, edited by R. Robertson and J. A. Scholte. London: Routledge

Siamas, I., & Balkamos, I. (2010, October). Institutional Framework of Freight Transport in Greece. In *Proceedings, 1st Olympus International Conference on Supply Chains, held in Katerini, Greece* (pp. 1-2).

StadieSeifi, M., Dellaert, N. P., Nuijten, W., Van Woensel, T., & Raoufi, R. (2014). Multimodal freight transportation planning: A literature review. *European journal of operational research*, 233(1), 1-15.

Teodorović, D., & Janić, M. (2017). *Public Transportation Systems*. *Transportation Engineering*, 387–493.

Διαδίκτυο

Athanassiou L., (2019). Road-Rail Transportation. Διαθέσιμο από

<http://greeklawdigest.gr/topics/transportation/item/75-road-rail-transportation>

ΑΑΔΕ (2018). Εγχειρίδιο: Διεθνείς Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές. Διαθέσιμο

από [https://www.seve.gr/wp-](https://www.seve.gr/wp-content/uploads/2018/10/%CE%95%CE%B3%CF%87%CE%B5%CE%B9%CF%81)

[content/uploads/2018/10/%CE%95%CE%B3%CF%87%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%AF%CE%B4%CE%B9%CE%BF-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CE%B4%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%B5%CE%AF%CF%82-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82.pdf](https://www.seve.gr/wp-content/uploads/2018/10/%CE%95%CE%B3%CF%87%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%AF%CE%B4%CE%B9%CE%BF-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CE%B4%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%B5%CE%AF%CF%82-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82.pdf)

Απόφαση (ΕΕ) 2018/612 της Επιτροπής, της 7ης Απριλίου 2016, σχετικά με

την κρατική ενίσχυση SA 28876. Διαθέσιμο από [https://eur-lex.europa.eu/legal-](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:32018D0612&qid=1527251498632)

[content/EL/TXT/?uri=CELEX:32018D0612&qid=1527251498632](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:32018D0612&qid=1527251498632)

Γκέκας Ι. (2018). Το νομοθετικό πλαίσιο της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς επιβάτη. Διαθέσιμο από <https://curia.gr/to-nomothetiko-plaisio-tis-simvasis-thalassias-metaforas-epivati/>

European Commission (2010). The Economic Adjustment Programme for Greece Second review – autumn 2010. Διαθέσιμο από https://ec.europa.eu/economy_finance/publications/occasional_paper/2010/pdf/ocp72_en.pdf

European Commission, (2017). Delivering TEN-T. Διαθέσιμο από http://www.connectingeu.eu/documents/Delivering_TEN_T.pdf

European Commission, (2017). State aid SA.32543 (2011/N) – Greece - Measures in favor of OSE S.A. Διαθέσιμο από https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/239563/239563_1915231_3829_2.pdf

European Parliament (2018). Transport and Tourism in Greece. Διαθέσιμο από [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/617469/IPOL_BRI\(2018\)617469_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/617469/IPOL_BRI(2018)617469_EN.pdf)

ETF, (2016). The European Commission road initiative What it needs to include to effectively combat social dumping and unfair competition in the EU haulage market. Διαθέσιμο από <https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2016/09/ETF-consolidated-position-road-initiative-EN.pdf>

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012. Διαθέσιμο από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:02012R0965-20160825&from=CS>

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Διαθέσιμο από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/el/ALL/?uri=CELEX:32008R1008>

Κανονισμός ΕΚ αριθμ. 1071/2009. Διαθέσιμο από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1071&from=EN>

Κανονισμός ΕΚ αριθμ. 1073/2009. Διαθέσιμο από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009R1073-20130701&from=HR>

Karamitsios P. (2019). The Shipping Law Review. Διαθέσιμο από <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-shipping-law-review-edition-6/1195052/greece>

Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Διαθέσιμο από <https://www.ministryofjustice.gr/wp-content/uploads/2019/10/%CE%9A%CF%8E%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%B1%CF%82-%CE%99%CE%B4%CE%B9%CF%89%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D-%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D-%CE%94%CE%B9%CE%BA%CE%B1%CE%AF%CE%BF%CF%85.pdf>

Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου (Ν.1815/1988 - ΦΕΚ 250/Α/11.11.1988). Διαθέσιμο από <https://www.e-nomothesia.gr/kat-kodik-es-nomothesias/kodikas-aeropodikou-dikaίου.html>

Ν. 3446/2006. Διαθέσιμο από http://www.dsanet.gr/Epikairothta/Nomothesia/n3446_10_03_06.htm

Ν. 3534/2007. Διαθέσιμο από <https://www.e-nomothesia.gr/kat-aytokinita/n-3534-2007.html>

Ν. 3891/2010. Διαθέσιμο από https://www.kodiko.gr/nomologia/document_navigation/130021/nomos-3891-2010

Ν. 4150/2013. Διαθέσιμο από https://www.kodiko.gr/nomologia/document_navigation/113028/nomos-4150-2013

Ν. 4313/2014. Διαθέσιμο από https://www.kodiko.gr/nomologia/document_navigation/101648/nomos-4313-2014

Ν. 4389/2016. Διαθέσιμο από https://www.kodiko.gr/nomologia/document_navigation/203369/nomos-4389-2016

Ν. 3887/2010. Διαθέσιμο από https://www.kodiko.gr/nomologia/document_navigation/57657/nomos-3887-2010

N. 2107/1992. Διαθέσιμο από <https://www.e-nomothesia.gr/diethneis-sunthekes/nomos-2107-1992-phek-203a-29-12-1992.html>

N. Δ. 2687/53. Διαθέσιμο από http://www.cosmoshellas.com/assets/anaptuksiakoiNomoi/%CE%9D.%CE%94.%202687-53_%CE%A0%CE%B5%CF%81%CE%AF%20%CE%B5%CF%80%CE%B5%CE%BD%CE%B4%CF%8D%CF%83%CE%B5%CF%89%CF%82%20%CE%BA%CE%B1%CE%B9%20%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1%CF%82%20%CE%BA%CE%B5%CF%86%CE%B1%CE%BB%CE%B1%CE%AF%CF%89%CE%BD%20%CE%B5%CE%BE%CF%89%CF%84%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D.pdf

N. 27/75. Διαθέσιμο από https://www.kodiko.gr/nomologia/document_navigation/335375/nomos-27-1975

N. 4301/2014. Διαθέσιμο από https://www.kodiko.gr/nomologia/document_navigation/99058/nomos-4301-2014

National Transport Plan, (2019). Διαθέσιμο από http://www.nationaltransportplan.gr/wp-content/uploads/2019/06/Final_NTPG_en_20190624.pdf

OECD (2011). Economic Surveys: Greece. Διαθέσιμο από <https://books.google.gr/books?id=GM-Jus9IyTUC&pg=PA147&dq=rail+transport+legal+framework+in+Greece&hl=el&sa=X&ved=0ahUKEwi-jZaM-OLnAhXOeZoKHVjaDtYQ6AEIKTAA#v=onepage&q&f=false>

TRAINOSE (2020). Terms of Transport with the TRAINOSE SA trains and buses What you need to know when traveling with us. Διαθέσιμο από <http://trainose.gr/wp-content/uploads/2018/03/TRANSPORTATION-TERMS-AND-CONDITIONS.pdf>

ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), (2020). Διαθέσιμο από <http://www.ypa.gr/>

Υπουργική Απόφαση αριθ. 3418/07/2002. Διαθέσιμο από <https://www.mydocman.gr/arith-3418-07-2002>

Υπουργική απόφαση αριθ. Δ1/Δ/30817/2180. Διαθέσιμο από <https://www.e-nomothesia.gr/inner.php/kat-aerodromia-aeroporia/upourgike-apophase-d1-d-2140-398-2017.html?print=1>

Υπουργική απόφαση Δ15/Α/18070/1501. Διαθέσιμο από <https://www.e-nomothesia.gr/kat-aerodromia-aeroporia/ya-d15-a-18070-1501-2011.html>

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, (2020). Διαθέσιμο από <https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/the-airport-company/>

ΕΛΣΤΑΤ (2017). Κίνηση αερολιμένων της χώρας. Διαθέσιμο από https://www.statistics.gr/el/statistics?p_p_id=documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN&p_p_lifecycle=2&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_cacheability=cacheLevelPage&p_p_col_id=column-2&p_p_col_count=4&p_p_col_pos=1&documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN_javax.faces.resource=document&documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN_ln=downloadResources&documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN_documentID=295110&documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN_locale=el

ΕΛΣΤΑΤ (2019). Δελτίο τύπου: Οδικές εμπορευματικές μεταφορές: α τρίμηνο 2019. Διαθέσιμο από [statistics.gr/documents/20181/2c4f1aab-57d0-c516-d7d7-427abe613bca](https://www.statistics.gr/documents/20181/2c4f1aab-57d0-c516-d7d7-427abe613bca)

ΕΛΣΤΑΤ (2019). Διακίνηση επιβατών, εμπορευμάτων και κινητών μονάδων στους ελληνικούς λιμένες: Β τρίμηνο 2019. Διαθέσιμο από https://www.statistics.gr/el/statistics?p_p_id=documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN&p_p_lifecycle=2&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_cacheability=cacheLevelPage&p_p_col_id=column-2&p_p_col_count=4&p_p_col_pos=1&documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN_javax.faces.resource=document&documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN_ln=downloadResources&documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN_documentID=392058&documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN_locale=el

IATA (2019). Ελλάδα Δείκτες Ανταγωνιστικότητας Ρυθμιστικού Πλαισίου
Αερομεταφορών . Διαθέσιμο από

<https://www.iata.org/contentassets/e40f133b258d40efac0837d71ede161e/greece-competitiveness-index-report-2019-gr.pdf>

ΡΑΛ (2019). Έκθεση ελέγχου 2018. Διαθέσιμο από

<http://www.raports.gr/sites/default/files/%CE%95%CE%9A%CE%98%CE%95%CE%A3%CE%97%20%CE%95%CE%9B%CE%95%CE%93%CE%A7%CE%9F%CE%A5%202018.pdf>

TRAINOSE, (2017). TRAINOSE and the Greek Railway Perspective. Διαθέσιμο από

<http://ibs-ev.com/wp-content/uploads/2019/04/11-Strategy-Trainose.pdf>

Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (2019). Ετήσια στατιστικά στοιχεία αερολιμένων
1996-2018. Διαθέσιμο από <http://www.ypa.gr/el/profile/statistics/yearstatistics>