



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ

REGULATORY AUTHORITY FOR PORTS

Γρ. Λαμπράκη 150, 18535 Πειραιάς

Τηλ.: 210- 4191966 Fax: 210-4191888

e-mail : info@raports.gr

ΑΠΟΦΑΣΗ 63/2018
ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 37^η

ΘΕΜΑ 4^ο: Καταγγελία του Σωματείου «Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών – Εφοπλιστικών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ», της Κοινοπραξίας «Κοινοπραξία Ένωση Ρυμουλκών Ναυαγοσωστικών ΛΥΜΠΟΥΣΑΚΗΣ», της Κοινοπραξίας «ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ Ρυμουλκά-Ναυαγοσωστικά» και της εταιρίας «ΜΗΛΟΣ Ι Ναυτική Εταιρεία» ΚΑΤΑ της εταιρίας «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε.»

Συνοτομογραφία: *Σωματείο Άγιος Νικόλαος και λοιποί κατά ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε.*

Την 3^η Ιουλίου 2018, ημέρα Τρίτη, ώρα 13:00, τα Μέλη της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων» (Ρ.Α.Λ.) συνήλθαν στην 37^η Συνεδρίασή τους στα γραφεία της Ρ.Α.Λ. επί της οδού Γρ. Λαμπράκη 150, Πειραιάς, ύστερα από πρόσκληση του Αντιπροέδρου Αθανασίου Τορουνίδη, προκειμένου να συζητήσουν και να λάβουν απόφαση επί των θεμάτων της Ημερήσιας Διάταξης.

ΠΑΡΟΝΤΑ ΜΕΛΗ:

1. Αγγελόπουλος Παναγιώτης – Ιάσων	Πρόεδρος
2. Τορουνίδης Αθανάσιος	Αντιπρόεδρος
3. Κουφός Παναγιώτης	Εισηγητής
4. Χλωμούδης Κωνσταντίνος	Μέλος
5. Γεωργίου Βασίλειος	Μέλος
6. Γρίνος Σπυρίδων	Μέλος
7. Κορκίδης Βασίλειος	Μέλος
8. Βελουδογιάννη Ελένη	Μέλος

ΑΠΟΝΤΑ ΜΕΛΗ:

Ουδείς

Χρέη γραμματέως εκτελεί η Ανθυποπλοίαρχος Λ.Σ. Τσιουπλή Σοφία

Στην αρχή της συζητήσεως ο Πρόεδρος αναφέρει ότι η παρούσα Υπόθεση αφορά στην εξέταση του υπ αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Λ. 301/29.06.18 Πορίσματος της 3^{ης} Συνεδρίασης της τριμελούς Α' Επιτροπής Ακρόασης της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (εφεξής: Ρ.Α.Λ.), διεξαχθείσα την 18^η Ιουνίου 2018, προς εξέταση της καταγγελίας του Σωματίου «Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκκτητών – Εφοπλιστικών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ», της Κοινοπραξίας «Κοινοπραξία Ένωση Ρυμουλκών Ναυαγοσωστικών ΛΥΜΠΟΥΣΑΚΗΣ», της Κοινοπραξίας «ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ Ρυμουλκά-Ναυαγοσωστικά» και της εταιρίας «ΜΗΛΟΣ Ι Ναυτική Εταιρεία» (εφεξής: Αιτούντες) κατά της εταιρίας «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε.» (εφεξής: ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε.) και την λήψη σχετικής απόφασης από τη Ρ.Α.Λ.

Δίδει το λόγο στον Πρόεδρο της τριμελούς Α' Επιτροπής Ακρόασης της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων και αρμόδιο Εισηγητή κ. Π. Κουφό, ο οποίος αναπτύσσει συνοπτικά το με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Λ. 301/29.06.18 Πόρισμα. Ακολουθώντας, λαμβάνοντας υπ' όψιν τα τεθέντα σε αυτό, τα Μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, προέβησαν σε διαλογική συζήτηση.

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, αφού έλαβε υπ' όψιν το Πόρισμα της 3^{ης} Συνεδρίασης της τριμελούς Α' Επιτροπής Ακρόασης και τα στοιχεία της κρινόμενης υπόθεσης,

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- 1) Στις 27/02/2018 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 292/27.02.18) υπεβλήθη στη Ρ.Α.Λ. καταγγελία, 1) του Σωματίου με την επωνυμία «ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ - ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ», 2) της Κοινοπραξίας με την επωνυμία «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΕΝΩΣΗ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΛΥΜΠΟΥΣΑΚΗΣ», 3) της Κοινοπραξίας με την επωνυμία «ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ - ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ», 4) της εταιρίας με την επωνυμία «ΜΗΛΟΣ 1 ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», κατά της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε.» για του αναφερθέντες εντός αυτής λόγους.
- 2) Στις 27/04/2018 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 211/27.04.18) εστάλη από τη Ρ.Α.Λ. προς την καθ' ής εταιρία (ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε.), μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, η από 27.02.2018 προαναφερθείσα καταγγελία.
- 3) Στις 07/05/2018 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 511/07.05.18) εστάλη προς Ρ.Α.Λ. αίτημα ακρόασης, 1) του Σωματίου με την επωνυμία «ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ - ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ», 2) της Κοινοπραξίας με την επωνυμία «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΕΝΩΣΗ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΛΥΜΠΟΥΣΑΚΗΣ», 3) της Κοινοπραξίας με την επωνυμία «ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ - ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ», 4) της εταιρίας με την επωνυμία «ΜΗΛΟΣ 1 ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», κατά της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε.», προκειμένου να διεξαχθεί ακρόαση, σύμφωνα με τον Κανονισμό Ακροάσεων Προσώπων και Επιχειρήσεων της Ρ.Α.Λ.
- 4) Στις 08/05/2018 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 231/08.05.18) εστάλη από τη Ρ.Α.Λ. προς τον κ. ΥΝΑΝΠ, μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, η από 27.02.2018 προαναφερθείσα καταγγελία.
- 5) Στις 23/05/2018 εξεδόθη η υπ' αριθ. 19/2018 Απόφαση Προέδρου Ρ.Α.Λ. με θέμα «Κλήση προς Ακρόαση σύμφωνα με τον Κανονισμό Ακροάσεων Προσώπων και Επιχειρήσεων της

Ρ.Α.Λ.» με την οποία καλεί α) τους αιτούντες, β) την καθ' ής εταιρία και γ) την Διοίκηση (ΥΝΑΝΠ) να παρευρεθούν ενώπιον της τριμελούς Α' Επιτροπής.

- 6) Στις 24/05/2018 με τις (αρ. πρωτ. ΡΑΛ 250/24.05.18, 251/24.05.18 και 255/24.05.2018) διαβιβάσεις εστάλη η υπ' αριθ. 19/2018 Απόφαση Προέδρου Ρ.Α.Λ., κλήσης προς Ακρόαση, η οποία πρώτη κοινοποιήθηκε στην αντίκλητο των αιτούντων δικηγόρο κα. Πλάκα Βασιλική, η δεύτερη κοινοποιήθηκε στον κ. Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και η τελευταία στην καθ' ής εταιρία.
- 7) Στις 29/05/2018 εστάλη, εκ νέου, από τη Ρ.Α.Λ. προς την ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε., μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, η από 27.02.2018 προαναφερθείσα καταγγελία.
- 8) Στις 29/05/2018 η καθ' ής εταιρεία κλήθηκε στην Επιτροπή Ακρόασης με την κοινοποίηση σε αυτή της από 23.05.2018 υπ' αριθ. 19/2018 Απόφαση του Προέδρου με θέμα Κλήση προς Ακρόαση σύμφωνα με τον Κανονισμό Ακροάσεων Προσώπων και Επιχειρήσεων, η οποία της επιδόθηκε με την υπ' αριθ. 7183 Β'/29.05.2018 Έκθεση Επίδοσης του Δικαστικού Επιμελητή στο πρωτοδικείο Πειραιώς Βασιλείου Κουτσογιάννη.
- 9) Στις 08/06/2018 εστάλη προς τη Ρ.Α.Λ., α) δήλωση εξέτασης μαρτύρων (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 615/08.06.18), β) υπόμνημα (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 610/08.06.18), από την ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε.. Στο Κεφάλαιο ΙΙΙ του υπομνήματός της, η καθ' ής εταιρία, αιτείται για την αναβολή της από 11.06.2018 προγραμματισθείσας (με την υπ' αρ. 19/2018 Απόφαση Προέδρου Ρ.Α.Λ.) ακροάσεως, ενώπιον της Α' Επιτροπής Ακρόασης της Ρ.Α.Λ., για τους εκεί αναφερθέντες λόγους.
- 10) Στις 11/06/2018 πραγματοποιήθηκε η 2^η Συνεδρίαση των μελών της Επιτροπής Ακροάσεων, προκείμενου να εξετάσει και να αποφανθεί επί του προαναφερθέντος περί αναβολής αιτήματος της καθ' ής εταιρίας. Η Επιτροπή αποφάσισε με την υπ' αριθμ. 2/11.06.2018 απόφασή της (υπ' αρ. πρωτ. ΡΑΛ 274/11.06.2018): α) την αποδοχή του εν λόγω αιτήματος, β) τον ορισμό της 18^{ης} Ιουνίου 2018 (την ίδια ώρα και τόπο) για την διενέργεια Ακρόασης των μερών και γ) την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης προς τη Διοίκηση, ήτοι: κ. Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Με την από 14.06.2018 και υπ' αριθ. Πρωτ. 287/14.06.2018 κοινοποιήθηκε στον κ. Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής η αναβολή ακρόασης για την 18^η Ιουνίου 2018.
- 11) Στις 12/06/2018 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 617/12.06.18) εστάλη στη Ρ.Α.Λ. έγγραφο του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, σε απάντηση των αποσταλθέντων από τη Ρ.Α.Λ. (αρ. πρωτ. ΡΑΛ 231/08.05.18 και ΡΑΛ 251/24.05.18) προς ΥΝΑΝΠ εγγράφων, σύμφωνα με το οποίο, το ΥΝΑΝΠ εκθέτει τις επί των διαλαμβανομένων στην εν λόγω καταγγελία απόψεις του.
- 12) Στις 12/06/2018 με το (υπ' αρ. πρωτ. ΡΑΛ 275/12.06.18) διαβιβασθέν έγγραφο, η Αρχή εξήτησε την παροχή στοιχείων από την ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε.
- 13) Στις 14/06/2018 με τα (υπ' αρ. πρωτ. ΡΑΛ 282/14.06.18, ΡΑΛ 283/14.06.18, ΡΑΛ 284/14.06.18, ΡΑΛ 285/14.06.18 και ΡΑΛ 286/14.06.18) διαβιβασθέντα έγγραφα, η Αρχή εξήτησε την παροχή στοιχείων από: α) το Σωματείο «Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών – Εφοπλιστών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων Άγιος Νικόλαος», β) την Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών & Ναυαγοσωστικών Πλοίων, γ) τη Ναυτική Εταιρεία Μήλος Ι, δ) την

Κοινοπραξία Σταύρος Καραπιπέρης Ρυμουλκά - Ναυαγοσωστικά και ε) την Κοινοπραξία Ένωση Ρυμουλκών Ναυαγοσωστικών Λυμπουσάκης.

- 14) Στις 18/06/2018 πραγματοποιήθηκε η προαναφερθείσα ενώπιον της Επιτροπής ακρόαση.
- 15) Στις 18/06/2018 με το (υπ' αρ. πρωτ. ΡΑΛ 631/19.06.18) διαβιβασθέν έγγραφο και το (υπ' αριθμ. πρωτοκ. 629/19.06.2018) διαβιβασθέν έγγραφο, η ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε. υπέβαλε [σε συνδυασμό με τα από 08.06.18 υποβληθέντα στοιχεία (βλ. υπόμνημα (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 610/08.06.18) και τα συνοδευτικά σε αυτό σχετικά στοιχεία)] τα (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 275/12.06.18) αιτούμενα σχετικά στοιχεία.
- 13) Στις 22/06/2018 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 652/22.06.18 και ΡΑΛ 650/22.06.18) υπεβλήθησαν στη Ρ.Α.Λ. τα, κατ' Άρθρον 12 παρ. 1 του Κανονισμού, συμπληρωματικά επί των διαλαμβανομένων στην Ακρόαση υπομνήματα· α) των Αιτούντων, και β) της καθ' ής εταιρίας, με τα συνοδευτικά σε αυτό σχετικά νομιμοποιητικά στοιχεία των πληρεξουσίων δικηγόρων.
- 14) Στις 22/06/2018 με το (υπ' αρ. πρωτ. ΡΑΛ 659/25.06.18) διαβιβασθέν έγγραφο, η Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών & Ναυαγοσωστικών Πλοίων υπέβαλε τα (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 283/14.06.18) αιτούμενα στοιχεία.
- 15) Στις 26/06/2018 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 665/26.06.18 και ΡΑΛ 666/26.06.18) υπεβλήθησαν στη Ρ.Α.Λ. οι, κατ' Άρθρον 12 παρ. 3 του Κανονισμού, προσθήκες επί των αρχικών ή/και συμπληρωματικών υπομνημάτων· α) των Αιτούντων, με το συνοδευτικό σε αυτό στοιχείο, και β) της καθ' ής εταιρίας.

ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΙ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- 1) ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 1315/2013 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 11ης Δεκεμβρίου 2013 *«περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ».*
- 2) ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 352/2017 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 15ης Φεβρουαρίου 2017 *«για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων».*
- 3) Το Ν.146/1914 (ΦΕΚ Α' 21/27.01.1914) *«περί Αθέμιτου Ανταγωνισμού».*
- 4) Το Ν.3959/2011 (ΦΕΚ Α'93) *«Προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού».*
- 5) Το Ν.4389/2016 (ΦΕΚ Α'94) *«Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις», όπως ισχύει.*
- 6) Της υπ' αριθμ. 329/2017 απόφασης Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΦΕΚ Β 1923) *«Κανονισμός Ακροάσεων Προσώπων και Επιχειρήσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων», όπως ισχύει.*
- 7) Του ν.δ. 187/1973 (ΦΕΚ Α 261) *«Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου».*
- 8) Της με αριθμό ΥΑ 3131.1/01/1993 (ΦΕΚ Β 336 και Διορθ. Σφαλμ. ΦΕΚ Β'431/1993) απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας, με τίτλο *«Γενικός Κανονισμός Λιμένων υπ' αριθ. 1 Περί*

Ρυμουλκικών εργασιών», όπως τούτη έχει τροποποιηθεί με τις υπ' αριθ. 3131.1/01/99 (ΦΕΚ Β 12) Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας «Γενικού Κανονισμού Λιμένα αριθ. 18», και την υπ' αριθμόν 2122/05/06 απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (ΦΕΚ Β 916/2006), με τίτλο Γενικός Κανονισμός Λιμένων με αριθμό 43.

- 9) Το Γενικό Κανονισμό Λιμένων 18 (ΦΕΚ Β 12/1999), όπως συμπληρώθηκε με τον υπ' αριθ. 25 όμοιο (ΦΕΚ 8219/2001).
- 10) Το Ν.2690/1999 (ΦΕΚ Α'45): «Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις», όπως ισχύει.
- 11) Το ΠΔ 19/2016 (ΦΕΚ Α'28) «Κανονισμός Λειτουργίας και Οργάνωση Υπηρεσιών της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)» όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- 12) Η απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής υπ' αριθ. 1000.00/44060/2017 (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 299/19.06.2017).
- 13) Την υπ' αριθ. 418/2013 Γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.
- 14) Το ν.δ. 1211/1972 (ΦΕΚ Α 130) περί κύρωσης των από 22.07.1972 συμβάσεων μεταξύ Δημοσίου και ΠΕΤΡΟΛΑ –ΕΛΛΑΣ και Στρατή Ανδρεάδη, όπως αυτή αναθεωρήθηκε με την από 10.04.1979 σύμβαση(ΦΕΚ Α 75).
- 15) Τον Ν.3253/1955 (ΦΕΚ Α 141) κυρωτικού νόμου Συμβάσεως μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και συμπραττουσών εταιρειών Hydrocarbon Research Inc., Hydrocarbon –Mineralol, Friedrich Krupp Mashinen Und Stahlban Rheinhausen και Stahlunion Export.
- 16) Του ν.δ. 3834/1958 (ΦΕΚ Α 130) περί κυρώσεως Συμβάσεως μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας Μεταφορών, Εμπορίας και Διυλίσεως Πετρελαίων Ε.Π.Ε. και των εκ τρίτου συμβαλλομένων εταιρειών α) SOCONY MOBIL OIL COMPANY INC, β) HYDROCARBON RESEARCH INC. *«για την εκμίσθωσιν προς εκμετάλλευσιν και λειτουργίαν του Κρατικού Διυλιστηρίου Πετρελαίου με την άσκησην Κρατικού Ελέγχου δια την πιστήν εκτέλεσιν της εν λόγω Συμβάσεως ως και κυρώσεως της από 22 Μαΐου 1958 Συμφωνίας μετά του παραρτήματος αυτής μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των ως άνω εταιρειών».*
- 17) Του ν.δ. 549/1970 (ΦΕΚ Α 122) *«Περί κυρώσεως της από 13 Απριλίου 1970 Συμβάσεως μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Σ.Σ. Νιάρχου δια την πραγματοποίησιν βιομηχανικών επενδύσεων».*
- 18) Του π.δ. 45/1983 (ΦΕΚ Α 24) με τίτλο Ρυμούλκηση πλοίων.
- 19) Την από 30.03.2017 υπ' αριθμόν 2261./1280/2017 (ΦΕΚ Β 1199) απόφαση του Κεντρικού Λιμενάρχη Ελευσίνας, η οποία ρυθμίζει την διενέργεια πετρελεύσεων καθώς και παραλαβή πετρελαιοειδών καταλοίπων από Δεξαμενόπλοια στην περιοχή δικαιοδοσίας Κ.Λ. Ελευσίνας.
- 20) Την από 10.10.2017 υπ' αριθμόν 2261.6/4723/2017 (ΦΕΚ Β 3829) απόφαση του Κεντρικού Λιμενάρχη Ελευσίνας, η οποία τροποποιεί την ανωτέρω υπ' αριθμόν 2261./1280/2017 απόφαση αναφορικά με τη διενέργεια πετρελεύσεων καθώς και παραλαβή πετρελαιοειδών καταλοίπων από Δεξαμενόπλοια στην περιοχή δικαιοδοσίας Κ.Λ. Ελευσίνας.

- 21)** Το Άρθρο 2 του ν.δ. 377/1974 (ΦΕΚ Α 99) Περί της λιμενικής περιοχής του Λιμενικού Ταμείου Ελευσίνας.
- 22)** Την από 19.10.2001 υπ' αριθμόν 3413.13/02/2001 (ΦΕΚ Β 1447) απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, με αντικείμενο τον προσδιορισμό της Ζώνης του Οργανισμού Λιμένα Ελευσίνας Α.Ε.
- 23)** Την από 26.04.2011 υπ' αριθμόν 8322/7.3.2011 (ΦΕΚ ΑΑΠ 111) απόφαση του Υπουργού Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, με αντικείμενο την τροποποίηση των ορίων Ζώνης Λιμένα του Οργανισμού Λιμένα Ελευσίνας Α.Ε. και των εξομοιούμενων με αυτήν χώρων.

ΥΠΑΓΩΓΗ - ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΟ

Α. Πραγματικά περιστατικά

Με την ανωτέρω καταγγελία προβάλλεται ότι η καθ' ής εταιρεία έχει το δικαίωμα να θέτει προϋποθέσεις για την παροχή υπηρεσιών ρυμούλκησης σε δεξαμενόπλοια, τα οποία πρόκειται να φορτοεκφορτώσουν στις λιμενικές εγκαταστάσεις τις οποίες η ίδια διαχειρίζεται. Το δικαίωμά της αυτό, τελεί υπό τον όρο ότι δεν αντιτίθεται σε διατάξεις αναγκαστικού δικαίου, και συγκεκριμένα του Δικαίου του Ελεύθερου Ανταγωνισμού. Περαιτέρω, υποστηρίζεται ότι με την θέση σε ισχύ των συγκεκριμένων προδιαγραφών, παραβιάζονται οι αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού, και συγκεκριμένα του Άρθρου 2 του Ν.3959/2011, ως καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης στην αγορά, διότι η καθ' ής αποτελεί το 65% της ρυμούλκησης στην αγορά Πειραιά και Ελευσίνας και εισάγει πρακτική η οποία αποκλίνει της ομαλούς λειτουργίας του ανταγωνισμού. Υποστηρίζεται επίσης ότι η καθ' ής παρέβη τις διατάξεις του Ν.146/14, περί αθέμιτου ανταγωνισμού. Τέλος, ζητείται η διαμεσολάβηση της Ρ.Α.Λ. για την επίλυση των αναφερομένων στο ιστορικό αυτής διαφορών μεταξύ των αιτούντων και της καθ' ής, *«...με την έκδοση δεσμευτικής απόφασης... ..με την οποία να αναγνωρίζεται το μη νόμιμο των στο ιστορικό προδιαγραφών και θα διατάσσεται η καθ' ής να αποδέχεται στις εγκαταστάσεις της τόσον ρυμουλκά ηλικίας άνω των 20 ετών όσο και μονέλικά υπό την αυτονόητη προϋπόθεση ότι θα είναι εφοδιασμένα με άδεια της λιμενικής αρχής και θα είναι αξιόπλοια ή/και με τη λήψη οποιουδήποτε άλλου μέτρου ήθελε κρίνει η Αρχή πρόσφορο»*.

Η καθ' ής εταιρεία δραστηριοποιείται στην διύλιση, παραγωγή και εμπορία πετρελαιοειδών και καυσίμων, διαθέτοντας τρεις βιομηχανικές εγκαταστάσεις διύλισης πετρελαιοειδών στον Ασπρόπυργο, την Ελευσίνα και τη Θεσσαλονίκη, και λειτουργεί διεπόμενη από το ιδιωτικό δίκαιο. Η καθ' ής με το υπ' αριθ. 13046/16.06.2017 έγγραφό της το οποίο απέστειλε προς τον Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και στο Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος και κοινοποιήθηκε μεταξύ άλλων στις αιτούσες εταιρείες, έθεσε *«προδιαγραφές Ρυμουλκών Πρόσδεσης - Απόδεσης - Επιφυλακής ΕΛ.ΠΕ. ΒΕΑ-ΒΕΕ»*, όπου με αναλυτικά στοιχεία παρουσίαζε και πρότεινε τις ελάχιστες απαιτήσεις των εγκαταστάσεων (ανά προβλήτα) για τα ρυμουλκά, τόσο με πίνακες, όσο και με παρατηρήσεις και επιπρόσθετες απαιτήσεις για την ηλικία των ρυμουλκών και την πυροσβεστική ικανότητα αυτών.

Ως ημερομηνία έναρξης και εφαρμογής των προδιαγραφών αυτών ορίστηκε η 01.08.2017. Μετά τη λήψη του ως άνω εγγράφου, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, διά του Υπουργού του, εξέδωσε το υπ' αριθ. πρωτ. 1000.0/55381/2017 από 26.07.2017 έγγραφο, στο

οποίο εμπεριέχονται οι αντιρρήσεις των πλοιοκτητών ρυμουλκών σχετικά με τις προτεινόμενες προδιαγραφές των ρυμουλκών και τον λίγο χρόνο για την εκτέλεση των απαιτούμενων αλλαγών στα ρυμουλκά, ώστε να μπορούν να αποκτήσουν τις προδιαγραφές για την εργασία τους στις εγκαταστάσεις της καθ' ής. Προτάθηκε λοιπόν από τον υπουργό να εξετασθεί η δυνατότητα μετάθεσης των νέων προδιαγραφών για τα ρυμουλκά από 30.06.2018 και η ηλικία αυτών από 20 σε 25 έτη και να προσαρμοστεί το θέμα για την πυροσβεστική ικανότητα αυτών από 01.01.2018.

Η καθ' ής, απαντώντας στο παραπάνω έγγραφο του Υπουργού, με από 28.07.2017 έγγραφο, ενημέρωσε ότι οι νέες προδιαγραφές για τα ρυμουλκά τίθενται σε ισχύ από 30.06.2018 και όσον αφορά την πυροσβεστική ικανότητα των ρυμουλκών τίθενται σε ισχύ από 01.01.2018.

Β. Αρμοδιότητα της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων

Σύμφωνα με το Άρθρο 114 του Ν.4389/2016 περί Διερεύνησης καταγγελιών ενώπιον της Ρ.Α.Λ., παρ. 1 ορίζεται ότι *«Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο έχει το δικαίωμα να καταγγέλλει ενώπιον της Ρ.Α.Λ. παραβάσεις για κάθε θέμα αρμοδιότητάς της. Η Ρ.Α.Λ. αξιολογεί αν τα στοιχεία και οι ισχυρισμοί που τίθενται υπόψη της από τον καταγγέλλοντα συνιστούν ενδείξεις παράβασης. Αν από την αξιολόγηση αυτή δεν προκύπτουν ενδείξεις παράβασης των εν λόγω άρθρων, η καταγγελία λογίζεται ως προφανώς αβάσιμη και τίθεται στο αρχείο...»*.

Σύμφωνα με το Άρθρο 113 του Ν.4389/2016 περί Ρυθμιστικών αρμοδιοτήτων της Ρ.Α.Λ., παρ.1 εδ. β' και δ' ορίζεται ότι *«Η Ρ.Α.Λ. έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει ρυθμιστικά μέτρα για:*

α) ...

β) την τήρηση των υποχρεώσεων των λιμένων στο πλαίσιο της σχετικής κείμενης - εθνικής και ευρωπαϊκής - νομοθεσίας, σε σχέση με δημόσιες συμβάσεις, Συμβάσεις Παραχώρησης και τους κανόνες ανταγωνισμού,

γ) ...

δ) τη διαμεσολάβηση και επίλυση διαφορών μεταξύ χρηστών και φορέων διαχείρισης, τη διαχείριση παραπόνων, και τη λήψη δεσμευτικών αποφάσεων επί αυτών σε εύλογο χρονικό διάστημα, σε κάθε θέμα αρμοδιότητάς της,».

Ως εκ τούτου, η εν λόγω υπόθεση αρμοδίως φέρεται ενώπιον της Ρ.Α.Λ. προς αξιολόγηση και κρίση, καθότι αφορά σε καταγγελία περί της τήρησης των υποχρεώσεων λιμένα στο πλαίσιο της σχετικής κείμενης - εθνικής και ευρωπαϊκής - νομοθεσίας, της τήρησης των υποχρεώσεων σχετικά με τους κανόνες ανταγωνισμού, την επίλυση διαφοράς μεταξύ χρηστών και φορέα διαχείρισης λιμένα και τη διαχείριση παραπόνων (καταγγελιών).

Γ. Ερμηνεία νομικού και νομολογικού πλαισίου

Ι. Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου [ν.δ 187/1973 (ΦΕΚ Α 261)]

Σύμφωνα με το Άρθρο 188 του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (εφεξής: ΚΔΝΔ): *«1. Η κατ' επάγγελμα ρυμούλκησης διενεργείται υπό ειδικών πλοίων, κεκτημένων άδειαν της αρμοδίας Λιμενικής Αρχής, εκδιδόμενην μετά σύμφωνον γνώμην της Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων. 2. Οι όροι της έκδοσης της ως άνω αδείας, ο κανονισμός ρυμούλκησης, οι περιπτώσεις υποχρεωτικής ρυμούλκησης, τα δικαιώματα ρυμούλκησης εντός λιμένων και όρμων ως και πάσα*

άλλη αναγκαία λεπτομέρεια καθορίζονται δια Κανονισμού Λιμένος εκδιδόμενου υπό της Λιμενικής Αρχής κατά τη διαδικασία του Άρθρου 156...».

Σύμφωνα με το Άρθρο 156 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, το οποίο φέρει τον τίτλο «Έκδοση αστυνομικών διατάξεων», προβλέπεται ότι: «Για την άσκηση των αρμοδιοτήτων διοικητικής αστυνομίας των Λιμενικών Αρχών εκδίδονται αστυνομικές διατάξεις, με τον τύπο Γενικών Κανονισμών Λιμένων και Ειδικών Κανονισμών Λιμένα, ως εξής: α) οι Γενικοί Κανονισμοί Λιμένων ρυθμίζουν κοινά θέματα για όλες τις Λιμενικές Αρχές και ισχύουν στις περιοχές δικαιοδοσίας όλων των Λιμενικών Αρχών της χώρας. Οι ανωτέρω Κανονισμοί φέρουν μοναδικό αριθμό έκδοσης, που δεν μεταβάλλεται σε μεταγενέστερες τροποποιήσεις αυτών, εκδίδονται από τον Αρχηγό Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, κυρώνονται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Γενικοί Κανονισμοί Λιμένων που έχουν ήδη εκδοθεί κωδικοποιούνται, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, φέροντας ως αριθμό έκδοσης τον αρχικό αριθμό του σχετικού Γενικού Κανονισμού Λιμένων, β) οι Ειδικοί Κανονισμοί Λιμένα ρυθμίζουν επιμέρους θέματα των Λιμενικών Αρχών τα οποία δεν ρυθμίζονται ολικά ή μερικά από τους Γενικούς Κανονισμούς Λιμένων και ισχύουν μόνο στην περιοχή δικαιοδοσίας της Λιμενικής Αρχής στην οποία αναφέρονται. Οι ανωτέρω Κανονισμοί φέρουν μοναδικό αριθμό έκδοσης που δεν μεταβάλλεται σε μεταγενέστερες τροποποιήσεις αυτών, εκδίδονται από την, κατά περίπτωση, αρμόδια Λιμενική Αρχή, ύστερα από γνώμη του οικείου Περιφερειάρχη, κυρώνονται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Ειδικοί Κανονισμοί Λιμένα που έχουν ήδη εκδοθεί κωδικοποιούνται, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, φέροντας ως αριθμό έκδοσης τον αρχικό αριθμό του σχετικού Ειδικού Κανονισμού Λιμένα.».

Κατ' εξουσιοδότηση της ανωτέρω διάταξης και σύμφωνα με το Άρθρο 156 του ΚΔΝΔ εκδόθηκε ο υπ' αριθ. 01 Γενικός Κανονισμός Λιμένος «Περί ρυμουλκικών εργασιών λιμένων και ρυμουλκών λιμένος»¹ (εφεξής: ΓΚΛ 1).

II. Γενικός Κανονισμός Λιμένα 1 [ΥΑ 3131.1/01/1993 (ΦΕΚ Β 336 και Διορθ. Σφαλμ. ΦΕΚ Β'431/1993)]

Σύμφωνα με το Άρθρο 1 του ΓΚΛ 1: «Ο παρών "Γενικός Κανονισμός Λιμένα" ισχύει για τα λιμάνια, τους όρμους και τη θαλάσσια έκταση της περιοχής δικαιοδοσίας κάθε Λιμενικής Αρχής της χώρας, όπως αυτή καθορίζεται από τις κείμενες διατάξεις».

Σύμφωνα δε με το Άρθρο 2 παρ. 1 «Ρυμουλκό λιμένος είναι κάθε ρυμουλκό το οποίο εφοδιάζεται με άδεια της Λιμενικής Αρχής για τη διενέργεια ρυμουλκικών εργασιών στην περιοχή δικαιοδοσίας της». Η τέταρτη παράγραφος του Άρθρου ορίζει ότι: «άδεια ρυμουλκού λιμένος είναι η χορηγούμενη από την Λιμενική Αρχή άδεια σε ρυμουλκό που πληροί όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται από τον παρόντα κανονισμό».

Σύμφωνα με το Άρθρο 4 παρ.3 «Ρυμουλκά που απασχολούνται σε ρυμουλκικές εργασίες λιμένος αλλά ανήκουν ή εξυπηρετούν αποκλειστικά τις ανάγκες εγκαταστάσεων ιδιωτικών επιχειρήσεων (διυλιστηρίων κλπ) δεν υποχρεούνται να εφοδιασθούν με άδεια ρυμουλκού λιμένος.»

Περαιτέρω σύμφωνα με το Άρθρο 6 παρ. 6 «Με ειδικό Κανονισμό Λιμένα, είναι δυνατόν κάθε Λιμενική Αρχή να ρυθμίζει το θέμα της ρυμούλκησης πλοίων, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες κάθε λιμένα, την χωροταξική του διαμόρφωση, τα βυθίσματα, τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες, την πυκνότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας, το μήκος των πλοίων, τις ελκτικές

ικανότητες των πλοίων κλπ». Μέχρι σήμερα στην υπό κρίση περίπτωση η αρμόδια Λιμενική Αρχή Ελευσίνας δεν έχει ασκήσει την σχετική αρμοδιότητά της αναφορικά για την ρυμούλκηση εντός των ορίων αρμοδιότητάς της.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι για την απασχόληση ενός ρυμουλκού σε ρυμουλκικές εργασίες απαιτείται άδεια της λιμενικής αρχής. Για την απόκτηση αυτής της άδειας, απαραίτητη προϋπόθεση είναι το ρυμουλκό να είναι ηλικίας μικρότερης των 20 ετών. Συγκεκριμένα, και σύμφωνα με το Άρθρο 4 παρ. 1 και 2 του ΓΚΛ 1, «1. Για την απασχόληση ρυμουλκού σε ρυμουλκικές εργασίες λιμένος απαιτείται να εφοδιασθεί από τη Λιμενική Αρχή με άδεια ρυμουλκού λιμένος. 2.- Για την απόκτηση της άδειας του ρυμουλκού λιμένος το ρυμουλκό πρέπει να είναι ηλικίας μικρότερης των 20 ετών και ο πλοιοκτήτης να υποβάλει στη Λιμενική Αρχή τα παρακάτω δικαιολογητικά: α-Αίτηση με τα πλήρη στοιχεία του πλοιοκτήτη και τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του πλοίου. β. Έγγραφο εθνικότητας και τα προβλεπόμενα από τις κείμενες διατάξεις πιστοποιητικά ασφαλείας του σκάφους. γ. Απόδειξη καταβολής του παραβόλου υπέρ του Δημοσίου και της υπέρ του ΝΑΤ εισφοράς που προβλέπονται από το Άρθρο 39 του Ν.2008/92 ή τμήματος αυτών σύμφωνα με το Άρθρο 10 του παρόντος. δ. Υπεύθυνη δήλωση του πλοιοκτήτη ότι αναλαμβάνει την υποχρέωση εκτέλεσως από το ρυμουλκό φυλακών ασφαλείας στο λιμάνι. Η υποχρέωση αυτή θα καταχωρείται στην χορηγούμενη άδεια και δεν παρέχει δικαίωμα για αποζημίωση από το Δημόσιο ανεξάρτητα από την παροχή ή όχι υπηρεσιών κατά την διάρκεια φυλακής του ρυμουλκού.»

Αντίθετα, ως προς την απόσυρση του ρυμουλκού, τόσο το π.δ. 45/1983 όσο και ο ΓΚΛ 1 δεν προβλέπουν κάποιο ανώτατο ηλικιακό όριο.

Επίσης, άδεια της λιμενικής αρχής δεν απαιτείται, και συνακόλουθα ούτε ζήτημα ηλικιακού ορίου τίθεται, σε περιπτώσεις, όπου το ρυμουλκό ανήκει ή εξυπηρετεί αποκλειστικά τις ανάγκες εγκαταστάσεων ιδιωτικών επιχειρήσεων (όπως τα διυλιστήρια). Πράγματι, το Άρθρο 4 παρ. 3 του ΓΚΛ 1. προβλέπει ειδικότερα ότι «Ρυμουλκά που ασχολούνται με ρυμουλκικές εργασίες λιμένος αλλά ανήκουν ή εξυπηρετούν αποκλειστικά τις ανάγκες εγκαταστάσεων ιδιωτικών επιχειρήσεων (διυλιστηρίων κ.λπ.) δεν υποχρεούνται να εφοδιασθούν με άδεια ρυμουλκού λιμένος». Εν προκειμένω δεν βρίσκει εφαρμογή η εν λόγω διάταξη, διότι, αφ' ενός μεν τα ρυμουλκά των αιτούντων δεν βρίσκονται στην κυριότητα της καθ' ής. Αφετέρου δε, δεν προέκυψε από την διαδικασία ενώπιον της Α' Επιτροπής Ακρόασης, ότι τα ρυμουλκά των αιτούντων εξυπηρετούν κατ' αποκλειστικότητα τις ανάγκες της εν λόγω εταιρείας κατά την σχετική παρεχόμενη υπηρεσία.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι ισχύουν καταρχήν οι ως άνω διατάξεις του υπ' αριθ. 01 Γενικού Κανονισμού Λιμένος (ΓΚΛ 1) ως προς την αδειοδότηση και εκτέλεση ρυμουλκικών εργασιών. Περαιτέρω, από το νόμο παρέχεται η δυνατότητα θέσπισης ειδικότερης ρύθμισης του ζητήματος της εκτέλεσης ρυμουλκικών εργασιών, με την έκδοση Ειδικού Κανονισμού Λιμένα, προκειμένου να ικανοποιηθούν πληρέστερα οι ιδιαίτερες απαιτήσεις του εκάστοτε λιμένα.

III. Γνωμοδότηση υπ' αριθ. 418/2013 του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

Σύμφωνα με την υπ' αριθ. 418/2013 γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (εφεξής: ΝΣΚ) ο ανωτέρω αναφερθείς λιμενικός Κανονισμός (ΓΚΛ 1), σε συνδυασμό με τον Ειδικό Κανονισμό Λιμένα Ρυμούλκησης που ίσχυε στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, «επέχουν ισχύ νόμου» και ως εκ τούτου «οι διατάξεις τους είναι υποχρεωτικώς εφαρμοστές».

Στην συνέχεια η γνωμοδότηση αυτή αναφέρει ότι «...η εταιρεία με την επωνυμία "ΕΛ...Α.Ε." μπορεί, στα πλαίσια των αρχών της οικονομικής ελευθερίας και ανάπτυξης της επιχειρηματικής

της δραστηριότητας, να επιλέγει, με στόχο την επίτευξη των μεγίστων συνθηκών ασφαλείας των θαλασσιών εγκαταστάσεων της και του προσωπικού της, καθώς και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, ρυμουλκά πλοία, που έχουν εφοδιασθεί με νόμιμη άδεια της Λιμενικής Αρχής και εκτελούν υπηρεσίες πρόσδεσης/απόδεσης και επιφυλακής δεξαμενοπλοίων, τα οποία εξυπηρετούν τις ανάγκες της στις θαλάσσιες εγκαταστάσεις της... ..υπό την προϋπόθεση, όμως, ότι η επιλογή της αυτή, η οποία στη συγκεκριμένη περίπτωση, καθόσον αφορά στις ελάχιστες απαιτήσεις των ρυμουλκών που η ίδια θέλει να χρησιμοποιεί, εκφράστηκε και γνωστοποιήθηκε ενημερωτικά στις Κοινοπραξίες, εκ προοιμίου και κατά τρόπο γενικό, εγκλωβίζεται υποχρεωτικώς εντός του πλαισίου που θέτουν οι διατάξεις των επίμαχων Κανονισμών και οι ρυθμίσεις των Λιμενικών Αρχών..., ..υπό την έννοια ότι η εταιρεία του ερωτήματος μπορεί μεν να επιλέγει ελευθέρως ρυμουλκά, που πληρούν τις απαιτήσεις της, για την εκτέλεση ρυμουλκικών εργασιών, καθώς και ρυμουλκά εξ εκείνων που ορίστηκαν από τη Λιμενική Αρχή ως ρυμουλκά ασφαλείας και επιφυλακής, εφόσον, όμως, και στις δύο περιπτώσεις, υπάρχουν τέτοια πλοία και δεν παραβιάζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις που τίθενται από τους Κανονισμούς και τις ρυθμίσεις των Λιμενικών Αρχών. Έτσι δεν μπορεί να επιλέξει άλλο ρυμουλκό εκτός των ορισθέντων προς επιφυλακή, αν αυτά δεν πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις της».

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε., ελλείπει ειδικότερης ρύθμισης, έχουν την ελευθερία να ορίζουν τις ελάχιστες απαιτήσεις, κατά τρόπο γενικό, μεταξύ των ήδη νομίμως αδειοδοτημένων ρυμουλκών, τα οποία πρόκειται να εξυπηρετήσουν τις εγκαταστάσεις της. Αυτή άλλωστε η ελευθερία συνιστά έκφανση της οικονομικής ελευθερίας και της επιχειρηματικής δραστηριότητας.

IV. Κανονισμός (ΕΕ) 352/2017 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Φεβρουαρίου 2017 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων».

Οι αιτούντες πραγματοποιούν αναφορά σε διατάξεις του προσφάτως ψηφισθέντα ευρωπαϊκού Κανονισμού (ΕΕ) 352/2017, για την θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών που ισχύει από τον 03.03.2017 και εφαρμόζεται από την 24.3.2019, σε σχέση με τις εν λόγω απαιτήσεις της ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε. Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι «...δεν περιέχει διατάξεις όμοιες ή αντίστοιχες προς τις προαναφερθείσες απαιτήσεις της αντιδίκου.»

Σύμφωνα με το Άρθρο 1 παρ. 4 (Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής) του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 προβλέπεται ότι: «Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013.»

Σύμφωνα με το Παράρτημα II του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 στο Κεντρικό Δίκτυο περιλαμβάνονται πέντε ελληνικοί λιμένες: Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Πάτρα και Πειραιάς. Στο εκτεταμένο Δίκτυο περιλαμβάνονται είκοσι λιμένες: Βόλος, Ελευσίνα, Καβάλα, Καλαμάτα, Κατάκολο, Κέρκυρα, Κυλλήνη, Λαύριο (Σούνιο), Μύκονος, Μυτιλήνη, Νάξος, Πάρος, Ραφήνα, Ρόδος, Σαντορίνη, Σκιάθος, Σύρος, Χαλκίδα, Χανιά και Χίος.

Εκ των ανωτέρω διατάξεων, Άρθρο 1 παρ. 4 του Κανονισμού (ΕΕ) 352/2017 και Παράρτημα II του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, κρίνεται ότι ο εν λόγω Κανονισμός (352/2017) αναφέρεται ή/και εφαρμόζεται σε λιμένες και όχι σε Φορείς Διαχείρισης Λιμένων, οι οποίοι δύναται να περικλείουν στη γεωγραφική περιοχή ευθύνης τους ή/και να διαχειρίζονται και άλλους λιμένες, μη ενταγμένους στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών.

Συγκεκριμένα, η Οργανισμός Λιμένας Ελευσίνας Α.Ε. έχει στη δικαιοδοσία του τη γεωγραφική περιοχή ευθύνης όπως ορίζεται από το σχετικό νομοθετικό πλαίσιο (βλ. Σχετικά Άρθρο 2 του ν.δ. 377/1974, την υπ' αριθμ. 3413.13/02/2001 (ΦΕΚ Β 1447) απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, και την υπ' αριθμ. 8322/7.3.2011 (ΦΕΚ ΑΑΠ 111) απόφαση του Υπουργού Θαλασσιών Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας) Η Γεωγραφική Περιοχή Ευθύνης (Γ.Π.Ε.) ορίζεται ανατολικά στη θέση Σκαραμαγκά - προβλήτας ΕΛΔΕ σε στίγμα $38^{\circ} 00' 37.30''$ N - $23^{\circ} 35' 46.48''$ E και δυτικά μέχρι την θέση Κινέττα στο 61° χλμ ΠΕΟΑΚ σε στίγμα $37^{\circ} 58' 03.42''$ N - $23^{\circ} 13' 03.04''$ E². Η Χερσαία Ζώνη Λιμένας και οι εξομοιωμένοι με τη Χ.Ζ χώροι καθορίζονται από τη θέση «Παλάσκα» της τοποθεσίας Σκαραμαγκά, στην ανατολική πλευρά και συνεχίζονται προς δυσμάς μέχρι το δυτικό άκρο της θέσης «Ναυπηγεία Ελευσίνας»³.

Σύμφωνα με το σημείο (9) του Προοιμίου του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 προβλέπεται ότι: «Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει με κανέναν τρόπο να θίγει τους κανόνες των κρατών μελών που διέπουν το καθεστώς ιδιοκτησίας που εφαρμόζεται στους θαλάσσιους λιμένες, και θα πρέπει να επιτρέπει την ύπαρξη διαφόρων λιμενικών δομών στα κράτη μέλη».

Σύμφωνα με το Άρθρο 20 παρ. 2 (Συνιστώσες υποδομών) του Τμήματος 4 (Υποδομές θαλάσσιων μεταφορών και θαλάσσιες αρτηρίες) του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 προβλέπεται ότι: «2. Οι θαλάσσιοι λιμένες είναι τα σημεία εισόδου στην χερσαία υποδομή του εκτεταμένου δικτύου και εξόδου από αυτήν. Πληρούν τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα κριτήρια: α) ο συνολικός ετήσιος όγκος επιβατικής κίνησης υπερβαίνει το 0,1 % του συνολικού ετήσιου όγκου επιβατικής κίνησης όλων των θαλάσσιων λιμένων της Ένωσης. Ο μέσος όρος αναφοράς αυτού του συνολικού όγκου είναι ο πλέον πρόσφατος μέσος όρος της τελευταίας τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat, β) ο συνολικός ετήσιος όγκος εμπορευμάτων – διακίνησης φορτίων ετερογενών ή μη – υπερβαίνει το 0,1 % του αντίστοιχου συνολικού ετήσιου όγκου εμπορευμάτων που διακινούνται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες της Ένωσης. Ο μέσος όρος αναφοράς αυτού του συνολικού όγκου είναι ο πλέον πρόσφατος μέσος όρος της τελευταίας τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat, γ) ο θαλάσσιος λιμένας ευρίσκεται σε νήσο και αποτελεί το μόνο σημείο πρόσβασης σε περιοχή NUTS 3 του εκτεταμένου δικτύου, δ) ο θαλάσσιος λιμένας ευρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη ή περιφερειακή περιοχή, σε απόσταση μεγαλύτερη των 200 km από τον πλησιέστερο λιμένα του εκτεταμένου δικτύου.»

Εν προκειμένω, αιτιάσεις περί υπαγωγής στο κανονιστικό πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΕ) 352/2017 των εν λόγω λιμενικών εγκαταστάσεων για ίδια χρήση των ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε. προβάλλονται προώρως. Σύμφωνα με το Άρθρο 22 του Κανονισμού (ΕΕ) 352/2017, ο κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του, στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δηλαδή από 3 Μαρτίου 2017, ωστόσο εφαρμόζεται από τις 24 Μαρτίου 2019, και οι δε τεθέμενες προδιαγραφές ως μονομερής πράξη της καθ' ής, επηρεάζουσες τη βραχυπρόθεσμη υπό κρίση αγορά (βλ. σελ. 14 επ.), δεν καταλαμβάνονται ακόμα από την τυχόν εφαρμογή του Κανονισμού. Ενδεχόμενη αντίθεση και μη συμμόρφωση της καθ' ής προς τον Κανονισμό, είναι εξεταστέα μετά την έναρξη της εφαρμογής του (πρβλ. Απόφαση Ρ.Α.Λ. 62/2018).

V. Ν.146/1914 περί Αθέμιτου Ανταγωνισμού.

Εισαγωγικά, το Δίκαιο Ανταγωνισμού διακρίνεται μεταξύ του Δικαίου Ελευθέρου Ανταγωνισμού (Ν.3959/2011, για την υπόθεση εν προκειμένω Άρθρο 2 περί κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης) και Δικαίου του Αθέμιτου Ανταγωνισμού (Ν.146/1914, για την υπόθεση εν προκειμένω το νεοεισαχθέν Άρθρο 18Α). Το Άρθρο 18Α ορίζει ότι: «1. Απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση, από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, της σχέσης οικονομικής εξάρτησης στην οποία βρίσκεται προς αυτήν ή αυτές μία επιχείρηση, η οποία κατέχει θέση πελάτη ή προμηθευτή,

ακόμη και ως προς ένα ορισμένο είδος προϊόντων ή υπηρεσιών και δεν διαθέτει ισοδύναμη εναλλακτική λύση. Η καταχρηστική αυτή εκμετάλλευση της σχέσης οικονομικής εξάρτησης δύναται να συνίσταται ιδίως στην επιβολή αυθαίρετων όρων συναλλαγής, στην εφαρμογή διακριτικής μεταχείρισης ή στην αιφνίδια και αδικαιολόγητη διακοπή μακροχρόνιων εμπορικών σχέσεων. 2. Οποιοσδήποτε έχει έννομο συμφέρον μπορεί να ζητήσει άρση και παράλειψη της παράβασης και αποζημίωση για οποιαδήποτε ζημία υποστεί κατά παράβαση της παραγράφου 1 του παρόντος Άρθρου. 3. Όποιος ατομικώς ή ως εκπρόσωπος νομικού προσώπου ενεργεί κατά παράβαση του παρόντος Άρθρου, τιμωρείται με χρηματική ποινή από πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής τα παραπάνω όρια χρηματικής ποινής διπλασιάζονται.». Επίσης, περιπτώσεις αθέμιτου ανταγωνισμού διαπιστώνονται κατόπιν άσκησης οικείου ενδίκου βοηθήματος αγωγής, ενώπιον των αρμοδίων Πολιτικών Δικαστηρίων, σύμφωνα με το Άρθρο 19 «Αι εκ των διατάξεων του νόμου τούτου πηγάζουσαι αξιώσεις επί παραλείψει ή αποζημιώσει εισάγονται ως εμπορικά υποθέσεις ενώπιον του αρμοδίου Πρωτοδικείου, παραγράφονται δε μετά "δεκαοκτώ" μήνας από του χρονικού σημείου, καθ' ό ο έχων την αξίωσιν έλαβε γνώσιν της πράξεως και του υπευθύνου προσώπου, πάντως δε μετά «πενταετία», αφ' ής εγένετο η πράξις. Δια τας επί αποζημιώσει αξιώσεις ουδέποτε άρχεται η παραγραφή προ του χρονικού σημείου, καθ' ό επροξενήθη η βλάβη».

Επομένως, η Αρχή είναι αναρμόδια να λάβει απόφαση τυχόν αξιώσεων των αιτούντων κατά της καθ' ής, από την εφαρμογή της ανακοίνωσης των «Προδιαγραφών Ρυμουλκών Πρόσδεσης/Απόδεσης/Επιφυλακής», της ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε. σύμφωνα με το Ν.146/1914.

VI. Ν.3959/2011 περί Ελεύθερου Ανταγωνισμού

Οι αιτούντες με την καταγγελία τους και τα από 22.06.2018 και 26.06.2018 υπομνήματά τους, ισχυρίζονται πως α) η καθ' ής λειτουργεί ως δεσπόζουσα επιχείρηση με την έννοια του Άρθρου 2 του Ν.3959/2011 και β) ως δεσπόζουσα επιχείρηση, καταχράται την δεσπόζουσα θέση της θέτοντας τα ανωτέρω κριτήρια για την αποδοχή των ρυμουλκικών υπηρεσιών στους λιμένες Αττικής, τους οποίους διαχειρίζεται. Περαιτέρω οι αιτούντες ισχυρίζονται, πως, συνεπεία της ενέργειας της ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε., τίθενται τα ρυμουλκά τους εκτός αγοράς και «*παροπλίζονται επί της ουσίας*».

Με το από 08.06.2018 ενώπιον της Αρχής κατατεθειμένο αρχικό υπόμνημα, το από 22.06.2018 και από 25.06.2018 συμπληρωματικά υπομνήματά της, η καθ' ής ισχυρίζεται εν συντομία ότι:

α) αποτελεί εκδήλωση της οικονομικής της ελευθερίας το δικαίωμά της να ορίζει κριτήρια αναφορικά με τα ρυμουλκά, τα οποία παρέχουν υπηρεσίες στις λιμενικές εγκαταστάσεις που εκμεταλλεύεται,

β) ο ορισμός των συγκεκριμένων κριτηρίων δεν υπήρξε αυθαίρετος αλλά αποτελεί προϊόν ειδικής επιστημονικής μελέτης και

γ) δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά των ρυμουλκών και δεν δραστηριοποιείται καν σε αυτή και συνεπώς δεν χωρεί καν το ερώτημα της κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης.

α) Η γενική Αρχή της συμβατικής ελευθερίας.

Βασική αρχή του δικαίου, η οποία διέπει τις συμβατικές σχέσεις, είναι αυτή της συμβατικής ελευθερίας. Εντός του πλαισίου της οικονομικής ελευθερίας, την οποία απολαμβάνει, η εκάστοτε επιχείρηση, κατ' αρχήν, είναι ελεύθερη να επιλέξει τον αντισυμβαλλόμενο της και να διαθέτει

ελεύθερα τα εμπορικά της προϊόντα, εκτός, αν κατ' εξαίρεση υφίσταται ex lege υποχρέωση σύναψης σύμβασης με κάθε τρίτο. Το ανωτέρω δύναται να συμβεί και σε περιπτώσεις φυσικών ή νομικών μονοπωλίων. Η υποχρέωση προμήθειας επιβάλλεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, κατόπιν της εξέτασης των πραγματικών και οικονομικών δεδομένων, εφαρμοζόμενη εξίσου και σε περιπτώσεις επιχειρήσεων με δεσπίζουσα θέση⁴. Τούτο δεν αποτελεί μόνο Αρχή του ελληνικού δικαίου⁵, αλλά και Γενική Αρχή των κρατών μελών της ΕΕ⁶. Πρόκειται για ιδιαίτερη έκφανση της λεγόμενης αρνητικής συμβατικής ελευθερίας, η οποία πηγάζει από τη θεμελιώδη αρχή της ιδιωτικής αυτονομίας.

Η παραπάνω αρχή της συμβατικής ελευθερίας δύναται να περιοριστεί στην ισχύ της σε περιπτώσεις όπου η δεσπίζουσα επιχείρηση εισάγει δυσμενείς διακρίσεις και προσβάλλει τα δικαιώματα του αντισυμβαλλομένου της, εφόσον ο περιορισμός αυτός επιβάλλεται από λόγους γενικότερου δημοσίου συμφέροντος⁷. Ωστόσο, το δίκαιο του ανταγωνισμού δεν έχει σκοπό να επέμβει στις επιμέρους συμβατικές σχέσεις, παρά μόνο διορθωτικά, με σκοπό την προστασία του δημοσίου συμφέροντος, και ειδικότερα όταν από τις ενέργειες της δεσπίζουσας επιχείρησης περιορίζεται ο ίδιος ο Ανταγωνισμός⁸.

Αντιστοίχως, στο δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού, δεν θεμελιώνεται γενική απαγόρευση της εφαρμογής άνισων όρων για ισοδύναμες παροχές, ενώ η ίδια η εφαρμογή διακρίσεων στις συναλλαγές συνιστά αφ' ενός «υλοποίηση της αρχής της συμβατικής ελευθερίας και πεμπτοσύα του οικονομικού συστήματος της αγοράς», και αφ' ετέρου «η άνιση μεταχείριση ενδέχεται να αναπτύσσει θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό ανάλογα με τη δομή της αγοράς και τη φύση του ανταγωνισμού»⁹.

β) Διακριτική μεταχείριση σε γεινιάζουσα αγορά.

Η υπό κρίση πρακτική της καθ' ής εταιρείας εξετάζεται εάν εμπίπτει στις διατάξεις του Άρθρου 2 παρ. 2 περ. γ του Ν.3959/2011, σύμφωνα με το οποίο «η καταχρηστική εκμετάλλευση δύναται να συνίσταται ιδίως στην εφαρμογή ... άνισων όρων για ισοδύναμες παροχές, ιδίως στην αδικαιολόγητη άρνηση πώλησης, αγοράς ή άλλης συναλλαγής, με αποτέλεσμα να περιέχονται ορισμένες επιχειρήσεις σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό». Η προαναφερθείσα διάταξη ενσωματώνει την αρχή της απαγόρευσης της διακριτικής μεταχείρισης.

Ειδικότερη εφαρμογή της άρνησης πώλησης ή άρνησης προμήθειας είναι η άρνηση πρόσβασης σε βασική υποδομή, η οποία εξειδικεύεται με την θεωρία των βασικών διευκολύνσεων (βλ. Απόφαση Ρ.Α.Λ. 62/2018). Αποτελεί μία από τις βασικές υποχρεώσεις μίας επιχείρησης, η οποία κατέχει δεσπίζουσα θέση στην αγορά και κατέχει τις απαραίτητες για την πρόσβαση στην οικεία αγορά «διευκολύνσεις» ή παροχή πρόσβασης σε αυτές. Η συμπεριφορά της δεσπίζουσας επιχείρησης εμπίπτει στην απαγόρευση της καταχρηστικής εκμετάλλευσης της δεσπίζουσας θέσης, όταν η διευκόλυνση ή η υποδομή που ελέγχει αυτή έχει τέτοια στρατηγική θέση ή κατοχυρώνεται από ιδιαίτερη νομοθετική πρόβλεψη κατά τρόπο, ώστε να καθίσταται για τους ανταγωνιστές βασική και θεμελιώδης για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους¹⁰. Εναλλακτικά, η καταχρηστική συμπεριφορά μπορεί να έγκειται στην παροχή πρόσβασης υπό όρους, οι οποίοι είναι δυσμενείς και εισάγουν διακρίσεις σε τέτοιο βαθμό, ώστε υφιστάμενοι ανταγωνιστές να τίθενται σε ανταγωνιστικό μειονέκτημα¹¹.

Άλλη κατηγορία διακριτικής μεταχείρισης, η οποία θα μπορούσε να εφαρμοστεί στην παρούσα περίπτωση, αποτελεί η λεγόμενη παρεμποδιστική συμπεριφορά ανταγωνιστών. Στην ειδικότερη έκφανση της λεγόμενης εκμεταλλευτικής συμπεριφοράς, η οποία εφαρμόζεται όταν ο δεσπίζων

παίκτης δεν δραστηριοποιείται στην σχετική αγορά, οπότε εκλείπει το ίδιο συμφέρον για τον αποκλεισμό ανταγωνιστών του¹².

Διαπιστώνεται ότι η εν προκειμένω σχετική αγορά δεν μπορεί να θεωρηθεί η αγορά πετρελαιοειδών, όπως ισχυρίζονται οι αιτούντες (βλ. σελ. 15 της καταγγελίας). Η τελευταία, ήτοι η αγορά των πετρελαιοειδών, δεν αποτελεί εξάλλου ενιαία αγορά, αλλά διακρίνεται σε επιμέρους αγορές, την αγορά διύλισης πετρελαιοειδών, την αγορά εμπορίας πετρελαιοειδών και την αγορά διανομής πετρελαιοειδών. Αναφορικά με την πρώτη (την αγορά διύλισης πετρελαιοειδών), η μόνη σχετικά συναφής αγορά με την παρούσα υπόθεση που θα μπορούσε να εξεταστεί, πρέπει να αναφερθεί ότι, κατά το παρελθόν, ήδη έχει κριθεί από την Επιτροπή Ανταγωνισμού πως η καθ' ής εταιρεία δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση¹³.

Σημαντική ωστόσο, είναι η κρίση της συμπεριφοράς της καθ' ής ως προς την περαιτέρω αγορά παροχής ρυμουλκικών υπηρεσιών, στην οποία αφενός, η ίδια δεν συμμετέχει, όπως ορθά ισχυρίζεται. Αφετέρου δε, η υπό κρίση ενέργειά της δύναται υπό προϋποθέσεις να λειτουργήσει εκμεταλλευτικά σε αυτή την αγορά. Τούτο έχει γίνει δεκτό τόσο για την περίπτωση άρνησης πώλησης και στην ειδικότερη περίπτωση άρνησης πρόσβασης σε βασική υποδομή¹⁴, όσο και για την περίπτωση διακριτικής μεταχείρισης μέσω παρεμποδιστικών πρακτικών, όπου κρίθηκε, πως η δεσπόζουσα επιχείρηση οφείλει να επιτρέπει τον με ίσους όρους ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε γειτνιάζουσα αγορά¹⁵.

Το πραγματικόν της πρόσβασης σε βασική υποδομή προϋποθέτει μια αγορά και την εξυπηρέτηση αυτής μέσω της υποδομής¹⁶. Η ιδιαιτερότητα των πραγματικών περιστατικών της υπό κρίση υπόθεσης έγκειται στο ότι, αφενός από την υποδομή των λιμένων της ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε. εξυπηρετείται αποκλειστικά η καθ' ής εταιρεία και αφετέρου, ότι οι αιτούντες κατά τους ισχυρισμούς τους εξοβελίζονται από την αγορά των ρυμουλκών, μέσω των όρων που θέτει η ίδια καθ' ής. Από τα πραγματικά περιστατικά διαφαίνεται πως η συμπεριφορά της καθ' ής δύναται να προσεγγίζει την περίπτωση της άρνησης προμήθειας.

Από τα ανωτέρω διαλαμβανόμενα, προκύπτει πως απαραίτητη προϋπόθεση για να κριθεί αν η συμπεριφορά της καθ' ής αποτελεί διακριτική μεταχείριση σε γειτνιάζουσα αγορά η οποία συμπυκνώνεται στην έκδοση του υπ' αριθ. ΔΔΒΕΑ-ΒΕΕ 13046 από 16.06.2017 εγγράφου της, το οποίο περιέχει οδηγίες προς ενδιαφερόμενους, αποτελεί πρωταρχικά ο προσδιορισμός της σχετικής αγοράς, ως αγοράς προϊόντων και μετέπειτα ως γεωγραφικής.

γ) Σχετική αγορά υπηρεσιών.

Ως σχετική αγορά οριοθετείται η περιοχή μέσα στην οποία ασκείται ο ανταγωνισμός και προσδιορίζονται οι πραγματικοί ανταγωνιστές, οι οποίοι είναι σε θέση να επηρεάσουν την συμπεριφορά των επιχειρήσεων και να τις εμποδίσουν να ενεργούν ανεξάρτητα από τις πιέσεις που ασκεί ο ανταγωνισμός¹⁷. Όπως ήδη αναφέρθηκε, εξετάζεται ειδικότερα η αγορά ρυμουλκών ως σχετική αγορά προϊόντων. Προκειμένου να κριθεί η θέση της καθ' ής, εξετάζεται εάν αποτελούν διακριτή αγορά οι τερματικοί σταθμοί αυτής. Στην περίπτωση αυτή, η δεσπόζουσα θέση της καθ' ής θα ήταν άνευ ετέρου δεδομένη, διαφορετικά η αγορά προϊόντων οριοθετείται σε κάποια ευρύτερη αγορά ρυμουλκών, στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά ή ακόμη και στην ελληνική επικράτεια. Στοιχεία όμως, τα οποία θα αποδείκνυαν πέραν ευλόγου αμφιβολίας την σχετική τυχόν δεσπόζουσα θέση της καθ' ής εταιρείας στην αγορά ρυμουλκών, δεν προκύπτουν ούτε και προσκομίστηκαν.

Το ερώτημα της δομής της αγοράς των ρυμουλκών από πλευράς δικαίου του Ελεύθερου Ανταγωνισμού και ειδικότερα, υπό το πρίσμα της διάκρισης περαιτέρω υποαγορών, δεν έχει αντιμετωπιστεί συχνά, καθόλου δε από τη σκοπιά της κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης. Ωστόσο, από την προοπτική της συγχώνευσης επιχειρήσεων, αντιμετώπισε την προβληματική η βρετανική Competition Commission στην απόφαση SvitzerWijsmuller A/S and Adsteam Marine Ltd, όπου η βρετανική Επιτροπή εξέτασε ειδικότερα κριτήρια για τον **διαχωρισμό της γενικής αγοράς ρυμουλκών με ειδικότερες αγορές ρυμουλκών**, όπως αυτές των τερματικών σε εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών, δηλαδή μεταξύ λιμένων και τερματικών¹⁸, και κατέληξε στην αποδοχή αυτής της διάκρισης. Τα κριτήρια που εξέτασε η Competition Authority προσεγγίζονται υπό το πρίσμα της υπό εξέταση αγοράς ρυμουλκών και των παραδοχών των μερών, όπως αυτές προέκυψαν από την διαδικασία ενώπιον της Αρχής.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αναφορικά με τον ορισμό της σχετικής αγοράς, για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού, τρεις είναι κυρίως οι περιορισμοί στους οποίους υπόκεινται οι επιχειρήσεις λόγω του ανταγωνισμού, η δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης, η δυνατότητα υποκατάστασης στο επίπεδο της προσφοράς και ο δυνητικός ανταγωνισμός¹⁹.

Από την πλευρά της προσφοράς, δηλαδή, εν προκειμένω την πλευρά των παρόχων της υπηρεσίας ρυμούλκησης, κρίσιμοι για τον διαχωρισμό των αγορών θα μπορούσαν να είναι διάφοροι **ρυθμιστικοί περιορισμοί**²⁰, οι οποίοι δύνανται να δημιουργούν φραγμούς στην δυνατότητα υποκατάστασης σε μία άλλη υπηρεσία²¹, για παράδειγμα την ρυμούλκηση επιβατηγών πλοίων αντί για δεξαμενοπλοίων, με την συνεπακόλουθη και ανταγωνιστική πίεση στο επίπεδο διαμόρφωσης των τιμών. Τέτοιοι περιορισμοί, ωστόσο, δεν είναι γνωστοί για την συγκεκριμένη αγορά στην Ελλάδα, ούτε επισημάνθηκαν κατά την διαδικασία ενώπιον της Αρχής από τα μέρη.

Η τυχόν ύπαρξη ειδικού πλαισίου, ως ένα είδος περιορισμού, θα μπορούσε, σύμφωνα με την προαναφερθείσα απόφαση SvitzerWijsmuller A/S and Adsteam Marine Ltd, να συνιστά η ενδεχόμενη εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals, στις οποίες συστήνεται η ειδική αδειοδότηση των σχετικών ρυμουλκών²². Ωστόσο, ούτε τέτοιου είδους ανάλογη ρύθμιση έχει θεσπιστεί στην Ελλάδα, ούτε παρατηρούνται άλλες διακρίσεις ως προς τις απαιτήσεις αδειοδότησης.

Ένα επιπλέον στοιχείο διάκρισης των αγορών (ρυμουλκών λιμένων και ρυμουλκών λιμένων φορτοεκφόρτωσης πετρελαιοειδών) δύναται να αποτελέσουν τυχόν διαφοροποιήσεις **τεχνικών προδιαγραφών** των ρυμουλκών που δραστηριοποιούνται σε τερματικά υγρών καυσίμων, έναντι ρυμουλκών άλλου είδους πλοίων.

Από τη διαδικασία ενώπιον της Αρχής παρατηρήθηκε ότι απαιτούνται επιπρόσθετα τεχνικά χαρακτηριστικά, τα οποία ενδεχομένως διακρίνουν κατηγορίες ρυμουλκών. Μεταξύ των τεχνικών προδιαγραφών, συγκαταλέγονται η απαίτηση για ελκτική δύναμη, η οποία απαιτείται από την καθ' ής να είναι εκφρασμένη σε τόνους (Ton), αντί σε ιπποδύναμη (Hp), που αντιπροσωπεύει το ονομαστικό μέτρο ισχύος εκ κατασκευής του ρυμουλκού, και όχι του ελκτικού αποτελέσματος, αναφορικά με την ρυμούλκηση δεξαμενόπλοιοι²³. Αναφορές παρατηρούνται σχετικά, με την ελκτική τους δυνατότητα²⁴, ή τα χαρακτηριστικά πυρόσβεσης και αντιμετώπισης έκτακτων σχετικών περιστατικών²⁵. Όσον αφορά τα έκτακτα αυτά γεγονότα, προέκυψε με σαφήνεια από την διαδικασία ενώπιον της Αρχής, ότι ορισμένα εξ αυτών περιορίζονται σε χώρους τερματικών διυλιστηρίων και δεν αποτελούν μέρος των αντίστοιχων κινδύνων που εμφανίζονται σε κάθε λιμένα.

Περαιτέρω κρίσιμο κριτήριο διάκρισης των προαναφερθέντων αγορών, αποτελεί η τυχόν ύπαρξη **μακροχρόνιων συμβατικών σχέσεων**, οι οποίες θα καθιστούσαν την μετάβαση του παρόχου σε άλλη αγορά για ικανό χρονικό διάστημα, δυσχερή ή ιδιαίτερα δαπανηρή (π.χ. πρόβλεψη κατάπτωσης ενδεχομένων ποινικών ρητρών). Τούτο απετέλεσε το κρίσιμο στοιχείο, το οποίο ώθησε την προαναφερθείσα βρετανική Competition Commission να δεχθεί την διάκριση της ειδικότερης αγοράς των τερματικών εντός της Μ. Βρετανίας²⁶. Σε αυτό το πλαίσιο εξετάζεται, αν ενδεχόμενη αλλαγή τιμών στην ρυμούλκηση σε άλλους λιμένες, θα έστρεφε τους παρόχους υπηρεσιών ρυμούλκησης από τα τερματικά σε αυτούς του λιμένες²⁷. Μακροχρόνιες συμβατικές σχέσεις θα δημιουργούσαν δέσμευση των πλοίων στο τερματικό και δυσκολίες υποκατάστασης.

Από τη διαδικασία ενώπιον της Αρχής προέκυψε ότι η καθ' ης έχει συνάψει μακροχρόνιας διάρκειας συμβάσεις (2+1 ετών) για ρυμουλκικές υπηρεσίες εντός των εν λόγω τερματικών για τα πλοία που ελέγχει ο Όμιλος ΕΛ.ΠΕ (7 Δ/Ξ). Ωστόσο, τα πλοία των αιτούντων δεν εντάσσονται σε αυτή την κατηγορία, διότι τούτοι δεσμεύονται κάθε φορά με συμβάσεις βραχυπρόθεσμης διάρκειας (ημερών), ως-λεγόμενης spot αγοράς, το έργο της οποίας δεν κατέστη δυνατό, από τις μαρτυρίες των μερών, να συσχετισθεί με τον τζίρο των κινήσεων εντός των τερματικών. Περαιτέρω, δεν προέκυψε κάποια συμβατική μακροχρόνια δέσμευση της καθ' ης με τους αιτούντες, η οποία θα δημιουργούσε εμπόδια στην υποκατάσταση και συνεπώς χαρακτηριστικά διακριτής αγοράς.

Εξάλλου, οι αιτούντες δέχθηκαν πως τα ρυμουλκά πλοία κάθε εταιρείας παρέχουν τις υπηρεσίες τους τουλάχιστον σε όλο το πλάτος του Αργοσαρωνικού, ανάλογα με την ζήτηση, ώστε υπό το πρίσμα της παροχής της υπηρεσίας ρυμούλκησης προέκυψε πως πρόκειται για ενιαία αγορά. Επιπλέον, σε αυτό το γεωγραφικό πλάτος δεν φαίνεται να διαδραματίζει ιδιαίτερο ρόλο το κόστος του καυσίμου, το οποίο σύμφωνα με ισχυρισμό των αιτούντων ενώπιον της Αρχής θα επηρέαζε την ανταγωνιστικότητά τους σε ευρύτερο γεωγραφικό πλάτος²⁸.

Συμπερασματικά, εν όψει των διαπιστώσεων ότι στον Αργοσαρωνικό υπάρχει ενιαία αγορά, σε συνάρτηση με την έλλειψη συμβατικών ή ρυθμιστικών δεσμεύσεων για την κατηγορία των ρυμουλκών, που δραστηριοποιούνται με βραχυπρόθεσμες συμβάσεις, προκύπτει ότι η σχετική αγορά δεν περιορίζεται στο γεωγραφικό πεδίο των τερματικών της καθ' ης εταιρείας. Η απόρριψη της ύπαρξης σχετικής αγοράς οδηγεί άνευ ετέρου σε απόρριψη της δεσπόζουσας θέσης της εταιρείας, αφού αφενός ο ισχυρισμός των αιτούντων περί ποσοστού 50% της καθ' ης στην αγορά ρυμουλκών στην ευρύτερη λιμενική περιοχή Πειραιά - Ελευσίνας δεν αποδείχθηκε ούτε προκύπτει, ούτε είναι ικανός από μόνος του να θεμελιώσει των ισχυρισμό περί δεσπόζουσας θέσης.

Ακόμα, όμως και αν ήθελε θεωρηθεί ότι η καθ' ης κατείχε υπέρμετρο ποσοστό της αγοράς ρυμούλκησης της περιοχής Πειραιά – Ελευσίνας και δεσπόζουσα θέση, εξετάζεται τυχόν συνδρομή λοιπών προϋποθέσεων για την κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, η οποία δεν διαφοροποιεί την Απόφαση.

Η έννοια της κατάχρησης αναφορικά με την διακριτική μεταχείριση εξειδικεύεται, αφενός στην επιταγή της ίσης μεταχείρισης για ισοδύναμες παροχές, αφετέρου δε, στην επιταγή της διαφορετικής μεταχείρισης, εφόσον οι παροχές δεν είναι ισοδύναμες²⁹. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού²⁸ κρίνει σχετικά ότι «η διαπίστωση της διακριτικής μεταχείρισης προϋποθέτει την προηγούμενη αξιολόγηση της ισοδυναμίας ή μη των αντιπαροχών των αντισυμβαλλομένων της δεσπόζουσας επιχείρησης. Δεν συντρέχει περίπτωση απαγορευμένης διακριτικής μεταχείρισης, όταν οι ως άνω αντιπαροχές δεν είναι ισοδύναμες, έτσι που να δικαιολογούν τη διαφορετική μεταχείρισή τους από την δεσπόζουσα επιχείρηση»³⁰. Στην συγκεκριμένη υπόθεση, η Επιτροπή

Ανταγωνισμού έκρινε, πως ιδιαίτεροι λόγοι μη ισοδυνάμου των παροχών δεν συνέτρεχαν, καθώς τα διάφορα είδη των συγκρινόμενων παροχών, συνεπώς και τα αποκλειόμενα από τον δεσπόζοντα παίκτη, πληρούσαν προϋποθέσεις, οι οποίες ρητά προβλέπονταν από το ρυθμιστικό πλαίσιο. Εν προκειμένω στην παρούσα υπόθεση, μεταξύ άλλων, και από την ανάλυση της υπ' αριθ. 418/2013 γνωμοδότησης του ΝΣΚ, τέτοια κριτήρια διάκρισης των αντιπαροχών δεν έχουν τεθεί από το οικείο ρυθμιστικό πλαίσιο, το οποίο δημιουργεί σχετική ανασφάλεια δικαίου.

Η καθ' ής εταιρεία ισχυρίστηκε, ότι ειδικά η προσβαλλόμενη απαίτηση για την χρήση διπρόπελων ρυμουλκών εντός των εγκαταστάσεων της υπαγορεύεται από την τεχνική ανωτερότητα αυτών έναντι των μονοπρόπελων, με τη συγκεκριμένη προδιαγραφή να αποτελεί απαραίτητο χαρακτηριστικό της ευελιξίας, η οποία οφείλει να διακρίνει τα ρυμουλκά κατά την ρυμούλκηση σε χώρο υψηλής επικινδυνότητας, όπως ένα τερματικό διυλιστηρίων. Άλλωστε, από την πλευρά των αιτούντων δεν αμφισβητήθηκε η τεχνική ανωτερότητα των διπρόπελων έναντι των μονοπρόπελων ρυμουλκών, παρά μόνον έναντι συγκεκριμένου τύπου «offshore supply vessel» χαρακτηρισμένων ως ρυμουλκών.

Από τα παραπάνω προκύπτει το συμπέρασμα, πως μονοπρόπελα και διπρόπελα ρυμουλκά δεν αποτελούν όμοιες παροχές για την εκτέλεση υπηρεσιών ρυμούλκησης εντός του τερματικού της καθ' ής εταιρείας και συνεπώς, η διάκριση στην οποία προβαίνει η καθ' ής δεν αποτελεί διακριτική μεταχείριση και καταχρηστική εκμετάλλευση ενδεχόμενης δεσπόζουσας θέσης της.

Τέλος, οι αιτούντες προβάλλουν με την καταγγελία τους, ότι η πρακτική της καθ' ής εταιρείας, κυρίως προκαλεί ζημία σε αυτούς ή μελλοντικά θα προκληθεί μετά την θέση σε εφαρμογή των τιθέμενων προδιαγραφών ασφαλείας. Ειδικότερα, προβάλλεται ότι αποτελεί άρνηση πρόσβασης σε βασική υποδομή εκ μέρους της καθ' ής, όμως για να γίνει δεκτός ο ισχυρισμός ότι αποτελεί παράβαση των διατάξεων του Ελεύθερου Ανταγωνισμού, πρέπει να προκύπτει ζημία για τους τελικούς καταναλωτές³¹, και όχι για τους αντισυμβαλλόμενους, εν προκειμένω τους παρέχοντες ρυμουλκικών υπηρεσιών. Τούτο προκύπτει από την γενικότερη εφαρμογή του Άρθρου 2 του Ν.3959/2011 ή του Άρθρου 102 ΣΛΕΕ³². Αντίστοιχα προς το σκοπό του δικαίου του Ελεύθερου Ανταγωνισμού, η εικαζόμενη καταχρηστική συμπεριφορά πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση της διατήρησης του επιπέδου του ανταγωνισμού³³ (χωρίς αυτό να δικαιολογείται αντικειμενικά, βλ. ανωτέρω). Πρωταρχικός σκοπός του Άρθρου 2 του Ν.3959/2011 ή του Άρθρου 102 ΣΛΕΕ είναι η προστασία του ανταγωνισμού προς το συμφέρον των καταναλωτών, και όχι η προστασία της επιχείρησης που ζητεί πρόσβαση στο δίκτυο ή την προμήθεια εμπορευμάτων³⁴. Ειδικότερα, δε αναφορικά με την διακριτική μεταχείριση μέσω εκμεταλλευτικών πρακτικών, τονίζεται, πως, καθώς το δίκαιο του Ανταγωνισμού δεν έχει σκοπό να διαμορφώσει το συμβατικό περιβάλλον μεταξύ των επιχειρήσεων, ελέγχεται η καταχρηστική συμπεριφορά, η οποία επιβάλλει ανεπίτρεπτα βάρη στην οικονομία³⁵.

Επιπλέον, ο μόνος σχετικός ισχυρισμός των αιτούντων που προβάλλεται σχετικά, εντοπίζεται στο σκεπτικό ότι μετά την εφαρμογή των κριτηρίων που προτείνει η καθ' ής εταιρεία θα μειωθεί ο αριθμός των παρόχων των σχετικών υπηρεσιών αναφορικά με τα τερματικά της ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε. Παράλληλα όμως, δεν υποστηρίχθηκε, ούτε και προέκυψε από την διαδικασία ενώπιον της Αρχής, ότι μέσω των κριτηρίων αυτών δημιουργούνται μόνιμοι φραγμοί για τις επιχειρήσεις, που καταλαμβάνονται από τις προδιαγραφές κατά τον χρόνο έναρξης ισχύος των, ούτως ώστε να αδυνατούν να επανέλθουν και να δραστηριοποιηθούν στην εν λόγω αγορά μελλοντικά.

Αντίθετα, η καθ' ής εταιρεία υποστήριξε και απέδειξε με σχετικό έγγραφο, πως τα εν λόγω κριτήρια πληρούνται σήμερα από τουλάχιστον 5 νομικά πρόσωπα. Ταυτόχρονα ισχυρίστηκε, αλλά δεν απέδειξε, πως αναφορικά με το τερματικό της Θεσσαλονίκης, όπου εφαρμόστηκαν

αντίστοιχα κριτήρια, το μέτρο αυτό είχε ως συνέπεια, πολλές εταιρείες να εκσυγχρονίσουν τον στόλο τους, προκειμένου να διατηρηθούν στην αγορά. Άλλωστε, από την πλευρά των αιτούντων κατατέθηκε ότι προσφάτως πρόσφατα, μία εταιρία εξ' αυτών εισήλθε εκ νέου στην αγορά της Θεσσαλονίκης, προφανώς συμμορφούμενη με τα νέα κριτήρια.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων ομόφωνα σε φανερή ψηφοφορία

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

την απόρριψη της υπό κρίση καταγγελίας, καθότι ουδεμία εκ των προϋποθέσεων παραβίασης των διατάξεων του ελεύθερου ανταγωνισμού πληρούται, και τη θέση αυτής στο αρχείο.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ Ρ.Α.Λ.

Παναγιώτης – Ιάσων Αγγελόπουλος

- 1 Υπουργική απόφαση 3131.1/01/21.04.1993, Β' 336.
- 2 www.elime.gr/images/Docs/Ports/Elefsina/PerioxiEfthinis_OrganismosLimenosElefsinas.pdf
- 3 www.life-ole.gr/presentation
- 4 βλ. Προτάσεις Γενικού Εισαγγελέα από 28.10.2004 στην Υπόθεση C-53/03.
- 5 Βλ. ΕΑ 519/VI/2011, σκ. 118.
- 6 βλ. Προτάσεις Γενικού Εισαγγελέα από 28.05.1998 C-7/97 στην υπόθεση Oscar Bronner, σκέψη 53.
- 7 ΔΕΦΑΘ 2194/2004.
- 8 Βλ. Κομνηνός-Λιανός, σε: Τζουγανάτος, Δίκαιο του ελεύθερου Ανταγωνισμού, § 14, παρ. 25 με παραπομπές.
- 9 Έτσι ο Μαρίνος, Δικαιολογημένη άρνηση σύναψης συναλλακτικών σχέσεων από δεσπόζουσα επιχείρηση, ΧριδΔ 2002, σελ. 955επ., ΙΙΙ,Β, 1.
- 10 Βλ. T-301/04 Clearstream v Commission, παρ. 147
- 11 Goyder's, EC Competition Law, σελ. 358.
- 12 Έτσι και Κομνηνός-Λιανός, σε: Τζουγανάτος, Δίκαιο του ελεύθερου Ανταγωνισμού, § 14, παρ. 219.
- 13 Απόφαση 242 / ΙΙΙ / 2003.
- 14 Βλ. Απόφαση 555/VII/2012, παρ. 121 (ΔΕΣΦΑ). Βλ. και Τριανταφυλλάκης, Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού, σελ. 228
- 15 Απόφαση ΕΑ 516/VI/2011, σκ. 50.
- 16 Μικρουλέα, Η κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης του Άρθρου 2 Ν.703/77, ΧριδΔ, 2006, σελ. 5επ.
- 17 Ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού, 97/C 372/03, αριθ. 2.
- 18 SvitzerWijsmuller A/S and Adsteam Marine Ltd, A report on the proposed acquisition by SvitzerWijsmuller A/S of Adsteam Marine Ltd, σκ. 4.10
- 19 ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού (97/C 372/03), σκ. 13.
- 20 βλ. Και Goyder's, EC Competition Law, σελ. 303
- 21 Goyder's, EC Competition Law, σελ. 309.
- 22 SvitzerWijsmuller A/S and Adsteam Marine Ltd, A report on the proposed acquisition by SvitzerWijsmuller A/S of Adsteam Marine Ltd, σκ. 4. 17.

- 23** Ωστόσο κατά την διαδικασία ενώπιον της Αρχής τα μέρη συμφώνησαν, πως αντίστοιχη ελκτική δύναμη είναι αρκετά πιθανό να απαιτείται και σε άλλα λιμάνια, ειδικά σε αυτό του Πειραιά, καθώς τα επιβατηγά πλοία που προσαράζουν εκεί εμφανίζουν επίσης ικανό μέγεθος.
- 24** Πάνω στο τελευταίο αυτό χαρακτηριστικό η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν προχωρά ωστόσο σε περαιτέρω διακρίσεις. Βλ. Case No COMP/M.3829 MAERSK / PONL, σκ. 24.
- 25** βλ. Μελέτη επί των απαιτούμενων ρυμουλκών, η οποία υποβλήθηκε από την καταγγελλόμενη εταιρεία, σελ. 1 και 25. Έτσι και SvitzerWijismuller A/S and Adsteam Marine Ltd, A report on the proposed acquisition by SvitzerWijismuller A/S of Adsteam Marine Ltd, σκ. 4.12.
- 26** SvitzerWijismuller A/S and Adsteam Marine Ltd, A report on the proposed acquisition by SvitzerWijismuller A/S of Adsteam Marine Ltd, σκ. 5.12.
- 27** SvitzerWijismuller A/S and Adsteam Marine Ltd, A report on the proposed acquisition by SvitzerWijismuller A/S of Adsteam Marine Ltd, σκ. 5.14.
- 28** Το κριτήριο αυτό λαμβάνεται υπόψη και από την απόφαση SvitzerWijismuller A/S and Adsteam Marine Ltd, A report on the proposed acquisition by SvitzerWijismuller A/S of Adsteam Marine Ltd, σκ, 5.31, ωστόσο εδώ είναι αρκετά σημαντική η μορφολογία της ακτής.
- 29** Μικρουλέα, Η κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης του Άρθρου 2 Ν.703/77, ΧριδΔ, 2006, σελ. 5επ., Β, 1γ.
- 30** Απόφαση ΕΑ 516/VI/2011, σκ. 52.
- 31** Κομνηνός-Λιανός, σε: Τζουγανάτος, Δίκαιο του ελεύθερου ανταγωνισμού, § 14, παρ. 34.
- 32** Κομνηνός-Λιανός, σε: Τζουγανάτος, Δίκαιο του ελεύθερου ανταγωνισμού, § 14, παρ. 247. Βλ. και Απόφαση ΕΑ 516/VI/2011, σκ. 95.
- 33** Μικρουλέα, Η κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης του Άρθρου 2 Ν.703/77, ΧριδΔ, 2006, σελ. 5επ., IV, Α.
- 34** Βλ. Μαρίνος, Δικαιολογημένη άρνηση σύναψης συναλλακτικών σχέσεων από δεσπόζουσα επιχείρηση, ΧριδΔ 2002, σελ. 955επ., Β,2β. Από τη νομολογία του ΔΕΕ βλ. υποθ. 6/72, Continental Can, υποθ. 6 και 7/73, Commercial Solvents και υποθ. 85/76, Hoffman La Roche.
- 35** Κομνηνός-Λιανός, σε: Τζουγανάτος, Δίκαιο του ελεύθερου ανταγωνισμού, § 14, παρ. 223 ε παραπομπή σε αποφάσεις της ΕΑ.