Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς βοήθημα τεκμηρίωσης και τα θεσμικά όργανα δεν αναλαμβάνουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του

►**B** **ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της 7ης Δεκεμβρίου 1992

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

(ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 7)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**A1**	Συνθήκη Προσχώρησης της Κροατίας (2012)	L 112	10	24.4.2012

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 7ης Δεκεμβρίου 1992

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

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

την τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής [1],

τις γνώμες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου [2],

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [3],

Εκτιμώντας:

ότι, στις 12 Ιουνίου 1992, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα για την ελευθέρωση του θαλάσσιου καμποτάζ και τις οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες·

ότι, σύμφωνα με το άρθρο 61 της συνθήκης, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές·

ότι η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών μελών είναι αναγκαία για την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς· ότι η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων·

ότι, κατά συνέπεια, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών πρέπει να εφαρμοστεί στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών μελών·

ότι της ελευθερίας αυτής πρέπει να επωφεληθούν οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη που είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, είτε είναι παράκτιο είτε όχι

ότι η ελευθερία αυτή θα επεκταθεί στα σκάφη που θα νηολογηθούν και στο EUROS αφότου εγκριθεί το νηολόγιο αυτό·

ότι, προς αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που κάνουν χρήση της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών ενδομεταφορών πρέπει να τηρούν όλες τις προϋποθέσεις εκτέλεσης ενδομεταφορών στο κράτος μέλος όπου είναι νηολογημένα τα σκάφη τους· ότι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη νηολογημένα σε κράτος μέλος, οι οποίοι δεν δικαιούνται να εκτελούν ενδομεταφορές στο κράτος αυτό, πρέπει ωστόσο να επωφεληθούν από τον παρόντα κανονισμό επί μια μεταβατική περίοδο·

ότι η πραγμάτωση της ελευθερίας αυτής πρέπει να είναι σταδιακή και όχι κατ' ανάγκην ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες, λαμβανομένων υπόψη της φύσεως ορισμένων ειδικών υπηρεσιών και του μεγέθους της προσπάθειας που θα πρέπει να υποστούν ορισμένες οικονομίες της Κοινότητας που εμφανίζουν διαφορές ανάπτυξης·

([1]) ΕΕ C 73 της 19. 3. 1991, σ. 27.
([2]) ΕΕ C 295 της 26. 11. 1990, σ. 687 και γνώμη που διατυπώθηκε στις 20 Νοεμβρίου 1992 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα)
([3]) ΕΕ C 56 της 7. 3. 1990, σ. 70.

▼B

ότι η παροχή δημοσίων υπηρεσιών που συνεπάγονται ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις για τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες μπορεί να δικαιολογηθεί προκειμένου να διασφαλιστεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά υπό την προϋπόθεση ότι δεν γίνεται διάκριση με βάση την ιθαγένεια ή τη διαμονή·

ότι πρέπει να θεσπιστούν διατάξεις προκειμένου να μπορούν να λαμβάνονται μέτρα διασφάλισης σε ορισμένες αγορές θαλάσσιων μεταφορών που παρουσιάζουν σοβαρές διαταραχές ή σε επείγουσες περιπτώσεις· ότι πρέπει, για το σκοπό αυτό, να εισαχθούν οι κατάλληλες διαδικασίες λήψης αποφάσεων·

ότι, ενόψει της ανάγκης να διασφαλισθεί η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και των δυνατών αναπροσαρμογών με γνώμονα την αποκτουμένη εμπειρία, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει έκθεση περί της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού καθώς και τις τυχόν αναγκαίες συμπληρωματικές προτάσεις,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Από την 1η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο EUROS, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο.

2. Κατά παρέκκλιση, η εφαρμογή της παραγράφου 1, σύμφωνα με την οποία τα σκάφη οφείλουν να πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο κράτος μέλος όπου θα είναι τότε νηολογημένα, αναστέλλεται προσωρινά μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1996.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

1. Ως «υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)» νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα:

   α) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά·

   β) υπηρεσίες εφοδιασμού «off-shore»: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους μέλους και εγκαταστάσεων ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους μέλους·

   γ) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ:

      — λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους,

      — λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους.

▼B

Η Θέουτα και η Μελίλια θεωρούνται ομοίως λιμένες νησιών·

2. Ως «πλοιοκτήτες της Κοινότητας» νοούνται:

α) οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες·

β) οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος

ή

γ) οι υπήκοοι κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του·

3. Ως «σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας» νοείται μια σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους μέλους και ενός πλοιοκτήτη της Κοινότητας με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών.

Η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μπορεί ιδιαίτερα να περιλαμβάνει:

— υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας,

— συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών,

— υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και υποκείμενες σε ειδικούς όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις,

— προσαρμογές των υπηρεσιών σε πραγματικές ανάγκες·

4. Ως «υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας» νοούνται οι υποχρεώσεις τις οποίες οι εν λόγω πλοιοκτήτες της Κοινότητας, αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους·

5. Ως «σοβαρή διαταραχή της εσωτερικής αγοράς μεταφορών» νοείται η εμφάνιση στην αγορά συγκεκριμένων προβλημάτων αυτής της αγοράς τα οποία:

— θα οδηγήσουν κατά πάσα πιθανότητα σε σοβαρό και, ενδεχομένως, διαρκές πλεόνασμα προσφοράς σε σχέση με τη ζήτηση.

— οφείλονται σε δραστηριότητες θαλάσσιων ενδομεταφορών ή επιδεινώνονται από αυτές και

— συνιστούν σοβαρή απειλή για την οικονομική σταθερότητα και επιβίωση σημαντικού αριθμού πλοιοκτητών της Κοινότητας,

υπό τον όρο ότι οι βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες προβλέψεις για την εν λόγω αγορά δεν δείχνουν καμία ουσιαστική και διαρκή βελτίωση.

Άρθρο 3

1. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων καθώς και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτους της σημαίας), εκτός αν πρόκειται για σκάφη κάτω των 650 GT, στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι όροι του κράτους υποδοχής.

▼B

2. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο το σκάφος εκτελεί θαλάσσιες μεταφορές (κράτος υποδοχής).

3. Ωστόσο, από την 1η Ιανουαρίου 1999, για εμπορικά σκάφη μεγαλύτερα των 650 GT τα οποία εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδίου προς ή από άλλο κράτος, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτος της σημαίας).

4. Η Επιτροπή θα εξετάσει εμπεριστατωμένα τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της ελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών μεταξύ λιμένων σε νησιά και θα υποβάλει, πριν από την 1η Ιανουαρίου 1997 το αργότερο, έκθεση προς το Συμβούλιο.

Με βάση την έκθεση αυτή, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει στο Συμβούλιο πρόταση που μπορεί να περιλαμβάνει προσαρμογές των διατάξεων για την επάνδρωση που ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3 όσον αφορά την εθνικότητα ώστε το οριστικό σύστημα να εγκριθεί από το Συμβούλιο εγκαίρως και πριν από την 1η Ιανουαρίου 1999.

Άρθρο 4

1. Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά καθώς και μεταξύ τους.

Κάθε φορά που ένα κράτος μέλος συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενεργεί κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας.

2. Τα κράτη μέλη, όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, περιορίζονται σε απαιτήσεις που αφορούν τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, συχνότητα, ικανότητα παροχής υπηρεσιών, τα επιβαλλόμενα κόμιστρα και την επάνδρωση του σκάφους.

Όλοι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας πρέπει να έχουν πρόσβαση σε οποιοδήποτε τυχόν αντιστάθμισμα για ανάληψη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

3. Οι υφιστάμενες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δύνανται να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης της αντίστοιχης σύμβασης.

Άρθρο 5

1. Σε περίπτωση που σημειωθεί σοβαρή διαταραχή της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών εξαιτίας της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών, ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να λάβει μέτρα διασφάλισης.

Ύστερα από διαβουλεύσεις με τα άλλα κράτη μέλη, η Επιτροπή αποφασίζει, ενδεχομένως, να λάβει τα αναγκαία μέτρα διασφάλισης μέσα σε 30 εργάσιμες ημέρες από τη λήψη της σχετικής αίτησης κράτους μέλους. Τα μέτρα αυτά μπορούν να συνεπάγονται την προσωρινή εξαίρεση της σχετικής ζώνης από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η οποία όμως δεν θα υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες.

Η Επιτροπή ανακοινώνει στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη κάθε απόφαση σχετικά με τα μέτρα διασφάλισης.

▼B

Εάν, μετά τη λήξη της περιόδου των 30 εργάσιμων ημερών, η Επιτροπή δεν έχει λάβει απόφαση επί του θέματος, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δικαιούται να εφαρμόσει τα ζητούμενα μέτρα, μέχρις ότου ληφθεί απόφαση από την Επιτροπή.

Εντούτοις, σε επείγουσες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν, μονομερώς, τα ενδεδειγμένα προσωρινά μέτρα, τα οποία είναι δυνατόν να παραμείνουν σε ισχύ μέχρι τρεις το πολύ μήνες. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη οφείλουν να ενημερώσουν πάραυτα την Επιτροπή για τη λήψη των μέτρων αυτών. Η Επιτροπή μπορεί να καταργήσει τα μέτρα ή να τα επιβεβαιώσει με ή χωρίς τροποποιήσεις μέχρι να λάβει την τελική της απόφαση σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο.

2. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να θεσπίσει μέτρα διασφάλισης με δική της πρωτοβουλία, έπειτα από διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη.

Άρθρο 6

1. Κατά παρέκκλιση, μπορούν να εξαιρεθούν προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού οι ακόλουθες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στη Μεσόγειο και κατά μήκος των ισπανικών, των πορτογαλικών και των γαλλικών ακτών:

— υπηρεσίες κρουαζιερών, έως την 1η Ιανουαρίου 1995,

— μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό), έως την 1η Ιανουαρίου 1997,

— υπηρεσίες με σκάφη των 650 GT, έως την 1η Ιανουαρίου 1998,

— τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

2. Κατά παρέκκλιση, οι θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά της Μεσογείου και οι θαλάσσιες ενδομεταφορές σε σχέση με τα αρχιπελάγη των Καναρίων Νήσων, των Αζόρων και της Μαδέρας, καθώς και τη Θέουτα και τη Μελίλια, τα γαλλικά νησιά κατά μήκος της ακτής προς τον Ατλαντικό και τα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα εξαιρούνται προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

3. Για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, η παρέκκλιση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 επεκτείνεται στην Ελλάδα έως την 1η Ιανουαρίου 2004 για τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούν σκάφη κάτων των 650 GT.

▼A1

4. Κατά παρέκκλιση από το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 4 παράγραφος 1, οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας που έχουν συναφθεί πριν από την ημερομηνία προσχώρησης της Κροατίας μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν ως την 31η Δεκεμβρίου 2016.

5. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 1 παράγραφος 1, ως τις 31 Δεκεμβρίου 2014 υπηρεσίες κρουαζιέρας που εκτελούνται μεταξύ κροατικών λιμένων από σκάφη μικρότερα των 650 κοχ επιφυλάσσονται για σκάφη νηολογημένα στην Κροατία και φέροντα τη σημαία της, τα οποία εκμεταλλεύονται ναυτιλιακές εταιρίες εγκατεστημένες σύμφωνα με το κροατικό δίκαιο, των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται στην Κροατία και εκεί ασκείται ο πραγματικός έλεγχός τους.

6. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 1 παράγραφος 1, και για τη μεταβατική περίοδο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2014, η Επιτροπή δύναται, κατόπιν τεκμηριωμένου αιτήματος κράτους μέλους, να αποφασίσει, εντός 30 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή του σχετικού αιτήματος, ότι τα σκάφη που απολαύουν της παρέκκλισης η οποία ορίζεται

▼A1

στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου δεν θα προσφέρουν υπηρεσίες κρουαζιέρας μεταξύ των λιμένων ορισμένων περιοχών κράτους μέλους άλλου από την Κροατία, εφόσον καταδειχθεί ότι η παροχή αυτών των υπηρεσιών επιφέρει σοβαρές διαταραχές ή δημιουργεί απειλή σοβαρών διαταραχών στην εσωτερική αγορά μεταφορών των σχετικών περιοχών. Εάν, μετά τη λήξη της περιόδου των 30 εργάσιμων ημερών, η Επιτροπή δεν έχει λάβει απόφαση, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δικαιούται να εφαρμόσει μέτρα διασφάλισης, μέχρις ότου ληφθεί απόφαση από την Επιτροπή. Σε επείγουσες περιπτώσεις, το κράτος μέλος μπορεί να θεσπίσει μονομερώς τα ενδεδειγμένα προσωρινά μέτρα, τα οποία είναι δυνατόν να παραμείνουν σε ισχύ μέχρι τρεις το πολύ μήνες. Η Επιτροπή ενημερώνεται αμέσως από το ανωτέρω κράτος μέλος. Η Επιτροπή μπορεί να καταργήσει τα μέτρα ή να τα επιβεβαιώσει έως ότου λάβει την τελική της απόφαση. Τα κράτη μέλη τηρούνται ενήμερα.

▼B

Άρθρο 7

Το άρθρο 62 της συνθήκης εφαρμόζεται στα θέματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

Άρθρο 8

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της συνθήκης που αφορούν το δικαίωμα εγκατάστασης και του παρόντος κανονισμού, κάθε πρόσωπο που παρέχει ήδη υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μπορεί, για το σκοπό αυτό, να ασκεί προσωρινά τις δραστηριότητές του στο κράτος μέλος όπου παρέχονται οι υπηρεσίες, υπό τους ίδιους όρους με αυτούς που επιβάλλει το κράτος αυτό στους υπηκόους του.

Άρθρο 9

Πριν από τη θέσπιση νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη ζητούν τη γνώμη της Επιτροπής. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που θεσπίζονται κατά τον τρόπο αυτό.

Άρθρο 10

Πριν από την 1η Ιανουαρίου 1995, και στη συνέχεια ανά διετία, η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο έκθεση για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και, ενδεχομένως, τυχόν αναγκαίες προτάσεις.

Άρθρο 11

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.