

**ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ****ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ****ΠΡΩΤΟ ΤΜΗΜΑ****ΑΠΟΦΑΣΗ****ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΑΡΑΔΕΚΤΟΥ****της προσφυγής υπ' αριθ. 76710/01****την οποία κατέθεσε ο È È****κατά της Ελλάδος**

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων (πρώτο τμήμα), συγκροτηθέν στις 8 Ιανουαρίου 2004 από τμήμα απαρτιζόμενο από τους δικαστές:

P. LORENZEN, *Πρόεδρος,*

K.Λ. ΡΟΖΑΚΗ,

G. BONELLO,

F. TULKENS,

N. ΒΑΪΪĆ,

E. STEINER,

K. ΗΑΪΪΕΒ,

και από τον S. NIELSEN, *Αναπληρωτή Γραμματέα του Τμήματος,*

Έχον υπόψη την προρρηθείσα προσφυγή, η οποία εισήχθη στις 22 Οκτωβρίου 2001.

Έχον υπόψη τις παρατηρήσεις τις οποίες υπέβαλε η εναγόμενη Κυβέρνηση ως και εκείνες τις οποίες υπέβαλε εις αντίκρουση ο προσφεύγων.

Αφού διασκέφτηκε, εκδίδει την ακόλουθη απόφαση:

**ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ**

Ο προσφεύγων, **È È**, είναι Έλληνας υπήκοος, ο οποίος γεννήθηκε το 1935 και διαμένει στην Αθήνα. Εκπροσωπείται ενώπιον του Δικαστηρίου από τον Δικηγόρο Αθηνών Ι. Σταμούλη. Η εναγόμενη Κυβέρνηση εκπροσωπείται από τους Μ. Απέσσο, Σύμβουλο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, και Β. Πελέκου, Δικαστική Αντιπρόσωπο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

**A. Οι περιστάσεις της υποθέσεως**

Τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως, όπως εξετέθησαν από τους διαδίκους, έχουν περιληπτικώς ως εξής:

**1. Η επίμαχη διαδικασία**

Από το 1958, ο προσφεύγων διατηρούσε μαζί με τον αδελφό του λεωφορείο το οποίο ανήκε στο δίκτυο αστικών συγκοινωνιών («ΕΚΤΕΛ») και εξυπηρετούσε γραμμή στην Αθήνα.

Με το άρθρο 2 του Νόμου της 1<sup>ης</sup> Ιουνίου 1977 περί οργανώσεως των αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας, συνεστήθη η «Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών» («ΕΑΣ»), δημόσια επιχείρηση με εποπτεύουσα αρχή το Υπουργείο Μεταφορών. Δυνάμει του άρθρου 18 του νόμου, το λεωφορείο του προσφεύγοντος υπήχθη στην ΕΑΣ για το χρονικό διάστημα από 8 Νοεμβρίου 1977 μέχρι 1<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1984, ημερομηνία κατά την οποία απεσύρθη από την κυκλοφορία. Εν συνεχεία, ο προσφεύγων προσελήφθη ως οδηγός από την ΕΑΣ με σύμβαση αορίστου χρόνου.

Η ΕΑΣ λειτούργησε επί δεκαπέντε έτη, έως τις 12 Αυγούστου 1992, ημερομηνία κατά την οποία δημοσιεύθηκε ο Νόμος 2078/1992 περί συγκοινωνιών και θερμικών λεωφορείων στην περιοχή Αθηνών-Πειραιώς και περιχώρων, με τον οποίο ιδιωτικοποιούνταν οι δημόσιες συγκοινωνίες. Δυνάμει του νόμου αυτού, η ΕΑΣ καταργήθηκε και το προσωπικό της απελύθη. Στους οδηγούς της ΕΑΣ εδόθη άδεια να θέσουν σε κυκλοφορία

θερμικό λεωφορείο αντιρρυπαντικών προδιαγραφών και είχαν δικαίωμα στο 50% των κερδών της εκμεταλλεύσεως έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, υπό τον όρο ότι θα κατέθεταν προκαταβολικώς το ποσό του 1 000 000 δραχμών. Μέρος του ποσού αυτού, ύψους 500 000 δραχμών, θα χρησιμοποιούταν για τη δημιουργία αποθεματικού υπέρ της νέας εταιρείας συγκοινωνιών και το υπόλοιπο ποσό θα καταβαλλόταν υπέρ του Δημοσίου. Οι οδηγοί των 1 700 νέων λεωφορείων, έπρεπε να επιλέξουν μία από τις οκτώ επιχειρήσεις συγκοινωνιών («ΣΕΠ») στις οποίες είχαν κατανεμηθεί οι λεωφορειακές γραμμές της περιοχής Αθηνών-Πειραιώς και περιχώρων.

Η εισαγωγική έκθεση του νόμου ανέφερε τους λόγους δημοσίου συμφέροντος, οι οποίοι οδήγησαν στην υιοθέτησή του, ότι δηλαδή είναι πασιφανές και οι πάντες είναι πεπεισμένοι ότι για να βελτιωθούν οι δημόσιες συγκοινωνίες, θα έπρεπε να υιοθετηθεί μία σειρά δράσεων και μέτρων. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, θα έπρεπε να ανανεωθεί ο εξοπλισμός της ΕΑΣ και να αγοραστούν νέα λεωφορεία προσαρμοσμένα στις ανάγκες της εποχής μας. Θα έπρεπε να οργανωθούν τα δρομολόγια κατά τρόπον περισσότερο ορθολογικό και να επιμείνομε σε αυτό. Ο εν λόγω δημόσιος τομέας, ο οποίος παρουσιάζει σήμερα τόσα οικονομικά, λειτουργικά και οργανωτικά προβλήματα, αδυνατεί να συνεχίσει να παρέχει συγκοινωνιακές υπηρεσίες σύμφωνα με τις προδιαγραφές τις οποίες επιβάλλουν οι διεθνείς αντιλήψεις στον τομέα των δημοσίων συγκοινωνιών. Το νομοθετικό πλαίσιο εντός του οποίου η ΕΑΣ λειτούργησε από της ιδρύσεώς της με τον Νόμο 588/1977 δεν απέδωσε τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Η συσσώρευση ελλειμμάτων και η νοοτροπία των υπαλλήλων οι οποίοι ενεργούν ως δημόσιοι υπάλληλοι υπό την κακή έννοια του όρου, δεν δύνανται να εγυηθούν ότι τα χρήματα του Έλληνα φορολογούμενου συνιστούν κατάλληλη επένδυση στο υφιστάμενο σύστημα. Η αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου και η ανάληψη της λειτουργίας των δημοσίων συγκοινωνιών με θερμικά λεωφορεία από τους ίδιους τους εργαζομένους και εν γένει από επαγγελματίες οδηγούς υπό την εποπτεία του

*Κράτους συνιστά ριζοσπαστική λύση η οποία θα επιφέρει σαφή βελτίωση όσον αφορά τους χρήστες των δημοσίων συγκοινωνιών και εκείνους οι οποίοι εργάζονται στην περιοχή των Αθηνών.*

Κατά την ημερομηνία δημοσίευσής του νόμου αυτού, ο προσφεύγων, 50 ετών τότε, δεν πίστευε ότι ήταν πλέον δυνατόν να βρει άλλη εργασία. Αποφάσισε να αγοράσει το 50% λεωφορείου, συμφώνως προς τις διατάξεις του νέου νόμου.

Στις 22 Δεκεμβρίου 1993, μετά από τις βουλευτικές εκλογές της 10<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 1993 και την αλλαγή Κυβερνήσεως η οποία ακολούθησε, νέος νόμος, ο Νόμος 2175/1993, υιοθετήθηκε, περί οργανώσεως ενιαίας επιχειρήσεως για τις αστικές συγκοινωνίες στην περιοχή Αθηνών-Πειραιώς και περιχώρων. Με τον νόμο αυτόν συνεστήθη νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου υπό μορφή ανωνύμου εταιρείας και υπό την εποπτεία του Κράτους, με την επωνυμία «Οργανισμών Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών» («ΟΑΣΑ»). Οι επιχειρήσεις συγκοινωνιών οι οποίες συστήθηκαν βάσει του Νόμου 2078/1992, λύθηκαν και ετέθησαν υπό εκκαθάριση, το δικαίωμα θέσεως λεωφορείων σε κυκλοφορία ανεκλήθη και μέχρι της μεταφοράς των λεωφορείων από τις ΣΕΠ στον ΟΑΣΑ, οι μέτοχοι των ΣΕΠ υποχρεούνταν να τα συντηρούν και να τα κυκλοφορούν. Όλες οι ΣΕΠ ετέθησαν πράγματι υπό τον έλεγχο του Κράτους, χωρίς το τελευταίο να καταβάλει αποζημίωση στους παλαιούς μετόχους τους.

Εντός της προβλεπόμενης από τον Νόμο 2175/1993 προθεσμίας, ο προσφεύγων ζήτησε από τον ΟΑΣΑ να τον προσλάβει με σύμβαση αορίστου χρόνου, αλλά ο τελευταίος αρνήθηκε.

Ο προσφεύγων προσέφυγε τότε, στις 23 Ιανουαρίου 1996, μαζί με άλλους συναδέλφους του, ενώπιον του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών. Ισχυριζόταν ότι παρά το γεγονός ότι το άρθρο 4 § 3 του Νόμου 2175/1993 επέβαλλε στον ΟΑΣΑ να τον προσλάβει εντός προθεσμίας είκοσι ημερών από της ενάρξεως ισχύος του νόμου, τούτος είχε αρνηθεί να το πράξει. Ζητούσε

επομένως όπως ο ΟΑΣΑ του καταβάλει καθυστερούμενους μισθούς για το χρονικό διάστημα από 13 Ιανουαρίου 1994 έως 12 Νοεμβρίου 1994 και όπως υποχρεωθεί να τον προσλάβει. Στις 14 Δεκεμβρίου 1998, το δικαστήριο έκανε δεκτή την αγωγή του προσφεύγοντος και διέταξε τον ΟΑΣΑ να του καταβάλει 2 101 700 δραχμές (απόφαση 3563/1998).

Ο ΟΑΣΑ εφεσίβαλε την απόφαση αυτή. Στις 28 Μαΐου 1999, το Εφετείο Αθηνών έκανε μερικώς δεκτή την έφεση για τους ακόλουθους λόγους: *Οι διάδικοι δεν είχαν συνάψει σύμβαση εργασίας και ο Νόμος 2175/1993 δεν προέβλεπε την αυτεπάγγελτη σύναψη τέτοιας συμβάσεως μετά την πάροδο εικοσαημέρου περιόδου από της ενάρξεως ισχύος του νόμου.*

Επιδίκασε, ωστόσο, στον προσφεύγοντα αποζημίωση για το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου-Ιουνίου 1994, περίοδος κατά την οποία ο ΟΑΣΑ ήταν υπόχρεος έναντι του προσφεύγοντος επειδή δεν τον είχε προσλάβει εγκαίρως (απόφαση 4782/1999).

Στις 31 Ιανουαρίου 2000, ο προσφεύγων κατέθεσε αίτηση αναιρέσεως. Στις 20 Φεβρουαρίου 2001, το Συμβούλιο της Επικρατείας έκρινε ότι *το αίτημα αυτό [να προσληφθεί ως οδηγός] συνιστά πρόταση συνάψεως συμβάσεως εργασίας, η οποία, αν και υποχρεωτική, υλοποιείται με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του ΟΑΣΑ (...) ο οποίος ελέγχει εάν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις για παρόμοια πρόσληψη, όπως η σωματική και πνευματική ικανότητα (...). Το εφετείο (...) έκρινε ότι οι διάδικοι δεν είχαν συνάψει σύμβαση εργασίας διότι οι ενάγοντες δεν είχαν προσληφθεί. Περαιτέρω, παρόμοια σύμβαση δεν είχε συναφθεί αυτεπαγγέλτως δια της μόνης καταθέσεως της αιτήσεως. Ως εκ τούτου, το εφετείο δεν αγνόησε τις διατάξεις του άρθρου 4 του Νόμου 2175/1993 (...).*

Ο προσφεύγων έλαβε αντίγραφο της αποφάσεως αυτής (303/2001) στις 28 Μαΐου 2001.

## 2. Λοιπές δικαστικές διαδικασίες

Στις 26 Σεπτεμβρίου 1997, σε υπόθεση στην οποία ο προσφεύγων δεν

ήταν διάδικος, το Συμβούλιο της Επικρατείας έκρινε ότι οι ιδιώτες λεωφορειούχοι, όπως ο προσφεύγων, ως και οι ΣΕΠ στις οποίες υπάγονταν τούτοι, δεν δικαιούνται αποζημιώσεως. Ειδικότερα, το Συμβούλιο της Επικρατείας έκρινε ότι (...) οι αμέσως εκ νόμου ή βάσει διοικητικής πράξεως συσταθείσες επιχειρήσεις, προνόμιο δημοσίας ωφελείας των οποίων, όπως υπηρεσία δημοσίας μεταφοράς, έχει εκχωρηθεί, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 106 § 3 του Συντάγματος, διότι το κύριο περιουσιακό στοιχείο αυτών συνίσταται στην εκμετάλλευση μονοπωλίου το οποίο εκχωρήθηκε σε αυτές και συνιστά αντικείμενο ανακλήσεως και όχι αποζημιώσεως.

Το Συμβούλιο της Επικρατείας προσέθεσε τα ακόλουθα : Κατόπιν της παραχωρήσεως του μονοπωλίου δημοσίων μεταφορών (...), ο νομοθέτης δεν προσέκρουε σε εμπόδιο συνταγματικής φύσεως προκειμένου να εκτιμήσει και ρυθμίσει κατά τρόπο διαφορετικό, με σκοπό την εξυπηρέτηση του γενικού συμφέροντος, τα της εφαρμογής της σχετικής προς τις δημόσιες μεταφορές μεταρρυθμίσεως, όπως η δημιουργία πλέον καταλλήλου επιχειρήσεως. Επομένως, η οπτική του νομοθέτη, η οποία εκφράζεται στον Νόμο 2175/1993, όσον αφορά τον καλύτερο τρόπο μεταρρυθμίσεως τα των δημοσίων μεταφορών (...) αποτελεί εκτίμηση του νομοθέτη, η οποία δεν εμπίπτει στο πεδίο ελέγχου από τον δικαστή της υπερβάσεως εξουσίας (απόφαση

Στις 20 Δεκεμβρίου 2000, το Εφετείο Αθηνών επικύρωσε το σκεπτικό του Συμβουλίου της Ευρώπης και απέρριψε τις αγωγές αποζημιώσεως των 241 παλαιών μετόχων των ΣΕΠ, οι οποίοι παραπονούνταν ότι απώλεσαν τις επιχειρήσεις τους (απόφαση 9673 / 2000). Ο προσφεύγων δεν είχε συμμετάσχει στην εν λόγω διαδικασία.

## **Β. Οικείο εσωτερικό δίκαιο και πρακτική**

### **Άρθρο 17 του Συντάγματος της Ελλάδος**

«1. Η ιδιοκτησία τελεί υπό την προστασία του Κράτους, τα δικαιώματα

όμως που απορρέουν από αυτή δεν μπορούν να ασκούνται σε βάρος του γενικού συμφέροντος.

2. Κανένας δεν στερείται την ιδιοκτησία του, παρά μόνο για δημόσια ωφέλεια που έχει αποδειχθεί με τον προσήκοντα τρόπο, όταν και όπως νόμος ορίζει, και πάντοτε αφού προηγηθεί πλήρους αποζημίωση, που να ανταποκρίνεται στην αξία την οποία είχε το απαλλοτριούμενο κατά τον χρόνο της συζήτησης στο δικαστήριο για τον προσωρινό προσδιορισμό της αποζημίωσης. Αν ζητηθεί απευθείας ο οριστικός προσδιορισμός της αποζημίωσης, λαμβάνεται υπόψη η αξία κατά τον χρόνο της σχετικής συζήτησης στο δικαστήριο (...)

### **Άρθρο 106 § 3 του Συντάγματος**

«Με την επιφύλαξη της προστασίας που παρέχεται από το άρθρο 107 ως προς την επανεξαγωγή κεφαλαίων εξωτερικού, μπορεί να ρυθμίζονται με νόμο τα σχετικά με την εξαγορά επιχειρήσεων ή την αναγκαστική συμμετοχή σ' αυτές του Κράτους ή άλλων δημόσιων φορέων, εφόσον οι επιχειρήσεις αυτές έχουν χαρακτήρα μονοπωλίου ή ζωτική σημασία για την αξιοποίηση των πηγών του εθνικού πλούτου, ή έχουν ως κύριο σκοπό την παροχή υπηρεσιών στο κοινωνικό σύνολο.»

### **ΑΙΤΙΑΣΗ**

Επικαλούμενος το άρθρο 1 του Πρωτοκόλλου υπ' αριθ. 1, ο προσφεύγων παραπονείται ότι παραβιάσθηκε το δικαίωμά του στον σεβασμό της περιουσίας του λόγω της εισαγωγής του νέου νομοθετικού πλαισίου περί οργανώσεως των αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας.

### **ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

Ο προσφεύγων παραπονείται ότι λόγω των διαδοχικών νομοθετικών μεταρρυθμίσεων στον τομέα των δημοσίων μεταφορών, της συμπεριφοράς των διαφόρων οργανισμών συγκοινωνιών έναντι αυτού και της απορρίψεως

μέρους της προσφυγής του από τα πολιτικά δικαστήρια, στερήθηκε την επιχείρησή του (την εκμετάλλευση του 50% λεωφορείου) και δεν κατέστη δυνατό να εργασθεί εκ νέου. Επικαλείται το άρθρο 1 του Πρωτοκόλλου υπ' αριθ. 1, το οποίο ορίζει ότι:

«Παν φυσικό ή νομικό πρόσωπο δικαιούται σεβασμού της περιουσίας του. Ουδείς δύναται να στερηθεί της ιδιοκτησίας αυτού ειμή δια λόγους δημοσίας ωφελείας και υπό τους προβλεπόμενους υπό του νόμου και των γενικών αρχών του διεθνούς δικαίου όρους.

Οι προαναφερόμενες διατάξεις δεν θίγουν το δικαίωμα παντός Κράτους όπως θέσει σε ισχύ νόμους τους οποίους ήθελε κρίνει αναγκαίους προς ρύθμιση της χρήσεως αγαθών συμφώνως προς το δημόσιο συμφέρον ή προς εξασφάλιση της καταβολής φόρων ή άλλων εισφορών ή προστίμων.»

#### **A. Όσον αφορά το πρώτο μέρος της αιτιάσεως**

Το Δικαστήριο επισημαίνει, κατ' αρχάς, ότι η αιτίαση του προσφεύγοντος περιλαμβάνει δύο διαφορετικά μέρη. Αφ' ενός, ο προσφεύγων παραπονείται ότι στερήθηκε την επιχείρησή του, δηλαδή την εκμετάλλευση του 50% λεωφορείου, συνεπεία της υιοθέτησεως του Νόμου 2175/1993. Αφ' ετέρου, παραπονείται ότι ο ΟΑΣΑ αρνήθηκε να τον προσλάβει μετά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού.

Ωστόσο, το Δικαστήριο επισημαίνει ότι ο προσφεύγων δεν παραπονέθηκε ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων, ει μη μόνον για την άρνηση του ΟΑΣΑ να τον προσλάβει και να του καταβάλει επαρκή αποζημίωση. Πράγματι, ο προσφεύγων ουδόλως προέβαλε ενώπιον των αρμοδίων εσωτερικών αρχών την αιτίαση την οποία ήδη διατυπώνει ενώπιον του Δικαστηρίου σχετικώς προς την απώλεια της επιχειρήσεώς του, η οποία συνίστατο στην εκμετάλλευση του 50% λεωφορείου. Δεν συμμετείχε ούτε στη διαδικασία ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, κατά την οποία αμφισβητήθηκε η συνταγματικότητα του Νόμου 2175/1993, ούτε στη

διαδικασία αποζημιώσεως ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων, τις οποίες διαδικασίες είχαν εισάγει οι παλαιοί μέτοχοι των ΣΕΠ. Ο προσφεύγων αμφισβητεί την αποτελεσματικότητα των εν λόγω προσφυγών και δηλώνει ότι το εσωτερικό δίκαιο δεν προσέφερε επαρκές και αποτελεσματικό ένδικο μέσο υπό την έννοια του άρθρου 35 § 1 της Συμβάσεως προς επανόρθωση των καταγγελλομένων παραβιάσεων.

Εν τούτοις, το Δικαστήριο δεν θεωρεί ότι καλείται να εξετάσει την ένσταση περί μη εξαντλήσεως, την οποία διατυπώνει σχετικώς η Κυβέρνηση, διότι εκτιμά ότι πρέπει το μέρος αυτό της αιτιάσεως να απορριφθεί ως εκπροθέσμως υποβληθέν.

Ειδικότερα, το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι κατά τη νομολογία των οργάνων της Συμβάσεως, ελλείπει εσωτερικών ενδίκων μέσων, η εξάμηνη προθεσμία ισχύει από της επίμαχης πράξεως. Συνεπώς, λαμβανομένης υπόψη του ισχυρισμού του προσφεύγοντος, ότι δηλαδή δεν υπήρχε ένδικο μέσο το οποίο θα ηδύνατο να ασκήσει κατά της λύσεως της επιχειρησεώς του δυνάμει του Νόμου 2175/1993, το Δικαστήριο εκτιμά ότι πρέπει η εξάμηνη προθεσμία να υπολογισθεί εν προκειμένω από 22 Δεκεμβρίου 1993, ημερομηνία ενάρξεως ισχύος του εν λόγω νόμου. Ωστόσο, η προσφυγή εισήχθη έξι και πλέον μήνες μετά από την ημερομηνία αυτή, ήτοι στις 22 Οκτωβρίου 2001. Το Δικαστήριο δεν σημειώνει κάποιο στοιχείο στη δικογραφία, το οποίο θα είχε δυνήσει να διακόψει ή αναστείλει την εν λόγω προθεσμία.

Εξ άλλου, το Δικαστήριο θα κατέληγε στο ίδιο συμπέρασμα περί μη τηρήσεως της εξαμήνου προθεσμίας, ακόμα και εάν έκρινε ότι η προθεσμία αυτή ίσχυσε από 20 Δεκεμβρίου 2000, ημερομηνία κατά την οποία το Εφετείο Αθηνών απέρριψε την προσφυγή αποζημιώσεως των 241 παλαιών μετόχων των ΣΕΠ, μια διαδικασία στην οποία ο προσφεύγων δεν συμμετείχε. Πράγματι, ακόμα και αν δεχθούμε ότι ο προσφεύγων δεν θεωρείτο ότι εξήντησε ένδικο μέσο το οποίο απεδείχθη *a posteriori* ανεπιτυχές, η

προσφυγή εισήχθη έξι και πλέον μήνες μετά από την ημερομηνία κατά την οποία ο προσφεύγων ηδυνήθη να αντιληφθεί την αναποτελεσματικότητα του εν λόγω ενδίκου μέσου.

Ως εκ τούτου, το πρώτο μέρος της αιτιάσεως του προσφεύγοντος είναι εκπρόθεσμο και πρέπει να κατ' εφαρμογή του άρθρου 35 §§ 3 και 4 της Συμβάσεως.

### **Β. Όσον αφορά το δεύτερο μέρος της αιτιάσεως**

Βάσει του άρθρου 35 § 2 β) της Συμβάσεως, η Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι πρέπει το Δικαστήριο να απορρίψει την παρούσα προσφυγή επειδή είναι ουσιαστικώς ίδια με τις προσφυγές 24962/94, 25370/94 και 26303/95, τις οποίες έχει ήδη εξετάσει και απορρίψει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων. Οι προσφυγές αυτές, τις οποίες εισήγαγαν παλαιοί μέτοχοι των ΣΕΠ, των οποίων οι επιχειρήσεις «από-ιδιωτικοποιήθηκαν» δυνάμει του Νόμου 2175/1993, έθεταν τα ίδια ζητήματα, όπως και η παρούσα προσφυγή, όσον αφορά το άρθρο 1 του πρωτοκόλλου υπ' αριθ. 1 της Συμβάσεως. Εναλλακτικά, η Κυβέρνηση δηλώνει ότι οι ισχυρισμοί του προσφεύγοντος είναι αβάσιμοι.

Ο προσφεύγων αντικρούει τις θέσεις της Κυβερνήσεως.

Το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι, κατά το άρθρο 35 § 2 β) της Συμβάσεως, δεν αποφαίνεται επί προσφυγής εισαχθείσας κατ' εφαρμογή του άρθρου 34 από τον ίδιο προσφεύγοντα, όταν είναι ουσιαστικώς ίδια με προσφυγή την οποία έχει προηγουμένως εξετάσει το Δικαστήριο ή έχει ήδη υποβληθεί σε άλλη διεθνή αρχή έρευνας ή διακανονισμού, και εάν δεν περιέχει νέα περιστατικά. Στην παρούσα υπόθεση, το Δικαστήριο υπογραμμίζει ότι ο προσφεύγων δεν ήταν μεταξύ των προσφευγόντων οι οποίοι είχαν προσφύγει ενώπιον της Επιτροπής στο πλαίσιο των προσφυγών 24962/94, 25370/94 και 26303/95. Ως εκ τούτου, έχει έννομο συμφέρον να παραπονείται ότι παραβιάσθηκαν τα δικαιώματά του, διάφορα εκείνων τα

οποία επικαλέσθηκαν οι καταθέσαντες τις αναφερόμενες από την Κυβέρνηση προσφυγές (βλ., *mutates mutandis, Güneri, Karakoc et Demokrası Baris Partisi et Eski κατά της Τουρκίας*, n<sup>os</sup> 42853/98, 43698/98 και 44291/98, 8 Ιουλίου 2003).

Επομένως, πρέπει να απορριφθεί αυτή η ένσταση της Κυβερνήσεως.

Ως προς την ουσία, το Δικαστήριο σημειώνει ότι, στην παρούσα υπόθεση, ο Νόμος 2175/1993 συνέστησε τον ΟΑΣΑ υπό μορφή ανωνύμου εταιρείας υπό τον έλεγχο του κράτους. Ως εκ τούτου, ο ΟΑΣΑ ίσχυε, επομένως, εκ νέου, υπό τη μορφή δημόσιας υπηρεσίας. Πάντως, το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι ούτε η Σύμβαση ούτε το άρθρο 1 του πρωτοκόλλου υπ' αριθ. 1 ούτε τα λοιπά Πρωτόκολλα εγγυώνται το δικαίωμα προσβάσεως στο δημόσιο (*Glaserapp κατά της Γερμανίας*, απόφαση από 29 Αυγούστου 1986, série A n° 104, σελ. 26, § 49). Ως εκ τούτου, η αξίωση του προσφεύγοντος να προσληφθεί ως οδηγός από τον ΟΑΣΑ δεν δύναται να εκληφθεί ως «περιουσία» υπό την έννοια του άρθρου 1 του Πρωτοκόλλου υπ' αριθ. 1, επειδή δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της διατάξεως αυτής.

Ως εκ τούτου, πρέπει η αίτηση αυτή να απορριφθεί ως ασυμβίβαστη *ratione materiae* με το άρθρο 1 του Πρωτοκόλλου υπ' αριθ. 1, κατ' εφαρμογή του άρθρου 35 §§ 3 και 4 της Συμβάσεως.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο, ομοφώνως,

*Δεν κάνει δεκτή την προσφυγή.*

[υπογραφή]

Søren NIELSEN

Αναπληρωτής Γραμματέας

[υπογραφή]

Peer LORENZEN

Πρόεδρος

[Σφραγίδα του Δικαστηρίου]

Ακριβής μετάφραση από το συνημμένο υπηρεσιακό έγγραφο στη Γαλλική γλώσσα.

Η ΜΕΤΑΦΡΑΣΤΡΙΑ

ΜΑΡΙΑ Π. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ