



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 24.02.2000
KOM(2000) 99 endelig

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

**TREDJE BERETNING OM GENNEMFØRELSEN AF RÅDETS FORORDNING
(EØF) NR. 3577/92 OM ANVENDELSE AF PRINCIPPET OM FRI UDVEKSLING AF
TJENESTEYDELSER INDEN FOR SØTRANSPORT I MEDLEMSSTATERNE
(CABOTAGESEJLADS) (1997-1998)**

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

TREDJE BERETNING OM GENNEMFØRELSEN AF RÅDETS FORORDNING (EØF) NR. 3577/92 OM ANVENDELSE AF PRINCIPPET OM FRI UDVEKSLING AF TJENESTEYDELSER INDEN FOR SØTRANSPORT I MEDLEMSSTATERNE (CABOTAGESEJLADS) (1997-1998)

INDHOLDSFORTEGNELSE

RESUME.....	3
1. INDLEDNING.....	8
2. LOVGIVNINGSMÆSSIGE FORANSTALTNINGER I EU.....	9
2.1. Lovgivning om adgang til at udføre cabotageejlads	9
2.2. Situationen vedrørende EU's primære og sekundære registres adgang til cabotage.	10
2.3. Vedtagelse af bestemmelser om pålæggelse af værtsstatens regler om bemanding ved visse former for cabotage trafik	11
3. MARKEDSUDVIKLINGEN I DE 15 EU-MEDLEMSSTATER.	11
3.1. Cabotage trafik	11
3.2. Sydlige medlemsstater: Fragtfart.....	13
3.2.1. Liberaliseret (pr. 31.12.1997).....	14
3.2.2. Ikke liberaliseret (pr. 31.12.1997)	14

3.3.	Udenlandsk registrerede skibes andel af cabotagen i EU-medlemsstaterne.....	15
3.3.1.	Udenlandsk registrerede skibes andel i de liberaliserede segmenter af de sydlige medlemsstaters fragtfart	18
3.3.2.	Udenlandsk registrerede skibes andel i de ikke liberaliserede segmenter af de sydlige medlemsstaters fragtfart.....	19
3.3.3.	Dispensationssystemet	20
3.3.4.	Udenlandsk registrerede skibes andel i de nordlige medlemsstater: Fragtfart	20
3.3.5.	DIS- og MAR-registrerede skibes andel	21
3.3.6.	Udenlandsk registrerede skibes andel i de 15 EU-medlemsstater: Passagerer	22
3.4.	EU-medlemsstaternes cabotageflåder.....	22
3.5.	Den beskæftigelsesmæssige effekt af liberaliseringen af cabotage i referenceperioden	23
4.	UDVIDELSEN AF RÅDETS FORORDNING 3577/92 TIL AT OMFATTE EØS OG MARKEDSUDVIKLINGEN I EFTA-LANDENE.....	24
4.1.	Fragtfart i EFTA-landene.....	24
4.2.	Passagertrafik i EFTA-landene.....	24
4.3.	Udenlandsk registrerede skibes indtrængen i EFTA.	25
4.4.	EFTA-skibes indtrængen i de 15 EU-medlemsstater.	25
4.5.	EFTA-landenes cabotageflåder.	25
4.6.	Cabotagerelateret beskæftigelse i Norge og på Island.....	25
5.	SAMMENLIGNING AF BEMANDINGSOMKOSTNINGER FOR FRAGTSKIBE.....	26
Bilag I	Oversigt over cabotagebestemmelser i EU- og EFTA-landene	28

Bilag II	Oversigt over cabotagesejladsens udvikling i de enkelte EU-medlemsstater... ..36
Bilag III	Sammenligning af bemandingsomkostninger for fragtskibe..... 38

RESUME

Denne tredje rapport fra Kommissionen om gennemførelsen af Rådets forordning nr. 3577/92 om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport (cabotagesejlads) i EU dækker perioden 1997-1998. Ligesom i de foregående rapporter gennemgås den lovgivnings- og markedsmæssige udvikling i EU-medlemsstaterne og EFTA-landene på baggrund af udvidelsen af forordning nr. 3577/92 til at omfatte EØS, og der foretages en sammenligning af bemandingsomkostningerne for fragtskibe.

Hvad angår den **lovgivningsmæssige udvikling** i medlemsstaterne, kan det fremhæves, at alle medlemsstaternes primære registre har adgang til EU-cabotage i henhold til forordningen. Blandt de sekundære registre har Det Spanske Special Register af Skibe og Rederier fra De Kanariske Øer (REC) samt det portugisiske Madeira Register (MAR) ubegrænset adgang. MAR-skibe havde indtil for ganske nylig (august 1999) kun adgang til fastlandscabotage. Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) fragtskibe har adgang, men passagerskibe har ikke. Skibe, der er registreret i Tysk Internationalt Skibsregister (ISR) og i den finske Fortegnelse over handelsskibe i international fart, skal tilbydes adgang i enkelte tilfælde, men ikke til fast cabotage året rundt. Flere medlemsstater har vedtaget ny lovgivning om adgang til cabotagetrafik eller tilpasset den eksisterende lovgivning til forordningen. De fem sydlige medlemsstater har for nylig vedtaget lovgivning, der foreskriver, at værtsstatens bestemmelser vedrørende alle spørgsmål om bemanning skal gælde for EU-skibe, der udfører ø-cabotage i deres farvande og for sejlads med skibe på under 650 BT.

De nordlige medlemsstater havde allerede fuldt liberaliseret cabotage, da forordningen trådte i kraft, eller også har de liberaliseret den i mellemtiden. De sydlige medlemsstater har traditionelt forbeholdt den hjemlige cabotagetrafik for det nationale flag. Derfor opereres der i forordningen med en gradvis åbning af de sydlige medlemsstaters cabotagemarkeder.

I referenceperioden for denne rapport er to cabotagesegmenter blevet liberaliseret i de sydlige medlemsstater: Transport af strategisk gods (olie, olieprodukter, drikkevand) og sejlads med skibe på under 650 BT. Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at Kommissionen har fået hjælp af en konsulent ved indsamling af data til denne rapport ligesom de foregående. I forbindelse med konsulentens indsamling af materiale fra medlemsstaterne har de nødvendige data ikke altid været tilgængelige. Derfor er nogle af de anvendte data baseret på skøn. Navnlig skal det bemærkes, at der i rapporten kun fremlægges data for 1997, hvad angår liberaliseret cabotage, da der kun kunne foretages skøn for 1998, hvor sejlads med skibe på under 650 BT blev liberaliseret.

Liberaliseringen af sejlads med strategisk gods medførte en betydelig stigning i mængden af liberaliseret godstrafik (fra 18,1 mio. tons i 1995 til 43,15 mio. tons i 1997), som blev mere end fordoblet fra 13% af den samlede sydeuropæiske trafikmængde i 1993 til 31% i 1997. I referenceperioden for denne rapport er denne stigning dog ikke blevet fulgt af en tilsvarende stigning i indtrængningen af skibe under udenlandsk flag på markedet.

De **udenlandske flags andel** (inkl. ikke-nationale EU-skibe og skibe fra tredjelande) af de sydeuropæiske medlemsstaters samlede cabotage trafik steg fra 8,35 mio. tons i 1995 til 9,05 mio. tons i 1997.

Ikke-nationale EU-skibes deltagelse i den med forordningen **liberaliserede del af den sydeuropæiske cabotage** faldt i relative tal fra 9,4% af den liberaliserede trafik i 1995 til 8,1% i 1997, men steg målt på fragtet mængde fra 3 mio. tons til 5,75 mio. tons. Der var øget deltagelse blandt andre EU-skibe i fransk cabotage inden for flydende produkter, blandt spanskejede MAR-skibe i spansk cabotage og blandt andre EU-skibe i den italienske specialiserede fragtcabotagesektor. Denne udvikling har ikke påvirket de nationale markeder særlig meget, idet de samme skibe tidligere opererede i fransk og spansk cabotage på grundlag af dispensationer, og da den italienske flåde aldrig har haft specialfartøjer. Ikke-EU-skibes deltagelse i den liberaliserede sektor på grundlag af dispensationer faldt ligeledes i relative tal fra 7% af den samlede liberaliserede trafik i 1995 til 5,2% i 1997, mens den målt i fragtet mængde steg fra 1,3 til 2,25 mio. tons. Denne udvikling var særlig tydelig i Spanien.

I den **ikke liberaliserede sydeuropæiske cabotage** faldt transporten på grundlag af dispensationer blandt ikke-nationale skibe fra 5,35 mio. tons i 1995 (hvoraf 0,5 mio. tons blev fragtet af ikke-EU-skibe og 4,85 mio. tons af EU-skibe) til 3,3 mio. tons i 1997 (hvoraf 2,0 mio. tons blev fragtet af ikke-EU-skibe og 1,3 mio. tons af EU-skibe). Men ikke-EU-registrerede skibes deltagelse i den beskyttede trafik på grundlag af dispensationer blev næsten firedoblet i denne periode, især i Spanien.

I den sydeuropæiske cabotage trafik blev i alt 4,25 mio. tons fragtet af ikke-EU-skibe på grundlag af **dispensationer** i 1997 sammenlignet med 1,8 mio. tons i 1995.

Hvad angår **deltagelse blandt DIS- og MAR-skibe**, er MAR-skibene aktive i den portugisiske og spanske cabotage trafik. DIS-skibene opererer i andre EU-lande, primært inden for containerfeedertrafik og specialfartøjer. Der er ikke registreret nogen stigning i MAR-skibenes deltagelse i anden EU-trafik siden 1995. Skibe under ikke-nationalt flag deltog ikke i passagercabotagesejlads.

Det kan forventes, at liberaliseringen af ø-cabotage fra og med den 1. januar 1999, navnlig ro-ro-færgesegmentet, vil få en betydelig indvirkning på ikke-nationale flags andel af markedet. Dette skyldes to ting: Dels er det et relativt stort segment, og dels ventes det, at en række kontrakter om offentlig tjeneste, som i dag gavner de nationale selskaber, vil tiltrække selskaber i andre medlemsstater, når de udliciteres. De første resultater af liberaliseringen af ø-cabotagen og færgesegmentet bliver emnet for den næste rapport, som dækker årene 1999-2000.

Liberaliseringen af transport af strategiske produkter og cabotagesejlads med skibe på under 650 BT havde ingen synderlig virkning på **den cabotage-relaterede beskæftigelse i de sydeuropæiske medlemsstater**, da hverken antallet af skibe eller beskæftigede EU-søfolk i disse sektorer blev påvirket.

I løbet af referenceperioden blev **forordning nr. 3577/92 udvidet til at omfatte EØS** i kraft af Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse af 4. oktober 1997, som trådte i kraft den 1.

august 1998. Her gives der ubegrænset adgang til EU-cabotage trafik for skibe under norsk og islandsk flag og ubegrænset adgang til norsk og islandsk cabotage trafik for EU-skibe. Norsk Internationalt Skibsregister (NIS) skibe har dog ikke adgang til EU-cabotage i henhold til forordning nr. 3577/92, og disse skibe vil derfor ikke kunne udføre cabotage i EU på grundlag af forordningen. I denne forbindelse har Norge erklæret, at landet ikke agter at ændre dets lov vedrørende Norsk Internationalt Skibsregister (NIS) med hensyn til NIS-registrerede skibes adgang til norsk cabotage. Den eneste væsentlige udvikling i flåderne vedrørte NIS-flåden, som voksede med 4% fra 1995 til 1997. Bortset fra NIS-skibene er der blandt EFTA-skibene fortsat kun meget begrænset deltagelse i cabotage trafikken i EU-medlemsstaterne.

Med hensyn til **bemandingsomkostninger for fragtskibe** i 1998 viser rapporten, at de fortsat er lavest i de sekundære registre. MAR-flaget synes sammen med DIS-flaget at være det billigste at operere under, tæt fulgt af det nederlandske flag, NIS og REC. De franske, svenske og belgiske registre er de dyreste. De islandske og norske registre er lidt billigere end sidstnævnte. De ændringer, der er foretaget i statsstøtteordningerne for de enkelte registre i referenceperioden, har kun i meget begrænset omfang påvirket deres relative position i forhold til de øvrige registre i EU og EØS.

1. INDLEDNING

1. Dette er den tredje rapport om gennemførelsen af Rådets forordning nr. 3577/92¹, som trådte i kraft den 1. januar 1993 og foreskriver en gradvis indførelse af fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport (cabotage) i EU. I henhold til forordningen skal Kommissionen hvert andet år forelægge Rådet en rapport om gennemførelsen af forordningen og eventuelt fremsætte forslag. I forordningen står der endvidere, at Kommissionen skal foretage en grundig undersøgelse af de økonomiske og sociale virkninger af liberaliseringen af ø-cabotage og fremlægge en rapport for Rådet senest den 1. januar 1997. På grundlag af denne rapport skal Kommissionen fremlægge et forslag for Rådet, som kan omfatte tilpasninger af de bemandingsbestemmelser med hensyn til nationalitet, der er fastsat i forordningen, således at det den endelige ordning kan godkendes af Rådet inden 1. januar 1999.

Den **første rapport**, som dækkede perioden 1993-1994, blev forelagt Rådet den 7. september 1995.

Den **anden rapport**, som dækkede perioden 1995-1996, blev fremlagt den 18. juni 1997 og omfattede, som fastsat i forordningen, en undersøgelse af de økonomiske og sociale virkninger af liberaliseringen af ø-cabotage. På grundlag af denne rapport vedtog Kommissionen den 29. april 1998 en pakke² med følgende indhold, som den forelagde for Rådet:

- en meddelelse om en fælles politik vedrørende bemanning af fartøjer i fast passager- og færgefart i og mellem medlemsstater, og
- et forslag til Rådets forordning om ændring af Rådets forordning 3577/92, og
- et forslag til Rådets direktiv om bestemmelser vedrørende bemanning af fartøjer i fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne.

Det foreslås ikke at drøfte indholdet af denne meddelelse eller disse forslag, som p.t. behandles af Rådet, i denne rapport.

2. Denne **tredje rapport** dækker perioden 1997-1998, hvor yderligere to former for fastlandscabotage blev liberaliseret i de fem sydlige medlemsstater (transport af strategisk gods fra og med 1.1.1997 og cabotagesejlads med skibe på under 650 BT fra og med 1.1.1998), og den omhandler de samme grundlæggende områder som de to foregående rapporter:

¹ Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads). EFT nr. L 364 af 12.12.92, s. 7.

² KOM(1998) 251, endelig udg. af 29.4.1998.

- Kapitel 2: En rapport om de lovgivningsmæssige foranstaltninger, der er iværksat af medlemsstaterne ved gennemførelsen af forordningen.
 - Kapitel 3: Markedsudviklingen inden for cabotage i EU.
 - Kapitel 4: Udvidelsen af forordning nr. 3577/92 til at omfatte EØS i kraft af Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse nr. 70/97 og markedsudviklingen i EFTA-landenes cabotagesektorer.
 - Kapitel 5: Sammenligning af bemandingsomkostninger for fragtskibe.
3. Denne rapport forelægges Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget til orientering.

2. LOVGIVNINGSMÆSSIGE FORANSTALTNINGER I EU.

2.1. Lovgivning om adgang til at udføre cabotageejlads

De medlemsstater, der har en særlig lovgivning om cabotage, har tilpasset de nationale bestemmelser, der traditionelt har været begrænset til at gælde nationale befragtere, for at efterkomme forordningen (i Spanien ved lov nr. 27/92, i Portugal ved lovdekret nr. 368/93 og i Tyskland ved lov af 15. juli 1994). Der verserer stadig en overtrædelsesprocedure iværksat af Kommissionen over for Frankrig for at fastholde national lovgivning, som ikke er i overensstemmelse med forordningen. Østrig og Luxembourg har ingen cabotage Lovgivning. Det har Belgien, Danmark, Irland, Det Forenede Kongerige og Nederlandene heller ikke, idet disse lande fører en åben kystpolitik. Efter tiltrædelsen den 1. januar 1995, har Finland tilpasset sin lovgivning til forordningen ved lov nr. 1362/94 af 22. december 1994, og Sverige har tilpasset sin ved dekret 1995:961 af 1. juni 1995. Bilag I indeholder en oversigt over de væsentligste juridiske og skattemæssige bestemmelser i EU- og EFTA-landene vedrørende adgang til cabotage, regler om besætningsmedlemmernes nationalitet, krav til ejerskab samt skatteregler.

I perioden 1997-1998 er følgende lovgivningsmæssige foranstaltninger gennemført i medlemsstaterne:

Grækenland har tilpasset sin lovgivning til forordningen ved præsidentdekret 117/97 og præsidentdekret 84/98 efter en overtrædelsesprocedure.

Italien har tilpasset sin lovgivning ("Codice della Navigazione") ved lov nr. 30/98 af 27. februar 1998 efter en overtrædelsesprocedure.

Spanien har vedtaget kongeligt dekret nr. 1466/1997 af 19. september 1997, som fastlægger de juridiske rammer for fast cabotageejlads og anden søtransport af offentlig interesse.

Portugal har vedtaget dekret nr. 194/98 af 10. juli 1998. Dette er delvist ændret ved dekret af 20. august 1999.

Spaniens og **Portugals** lovs forenelighed med forordningen undersøges af Kommissionen i forbindelse med de pågældende overtrædelsesprocedurer.

2.2. Situationen vedrørende EU's primære og sekundære registres adgang til cabotage.

I medlemsstaternes nationale lovgivning er der ingen begrænsning af de primære registres adgang til deres egne cabotagemarkeder. Hvad angår adgang for skibe i de sekundære registre til indenlandsk cabotage, ser situation ud som følger:

Tyskland: Skibe, som anvendes i international trafik i størstedelen af et regnskabsår, skal registreres i det internationale register (ISR) og nyder godt af visse skattemæssige fordele (bl.a. gennem lov om 'flagbeskyttelse' og en særlig lov af 18. september 1998 om indkomstskat, hvor bestemmelserne vedrørende tekniske og skattemæssige forhold inden for søtransport ændres, så de overholder de internationale standarder).

Finland: Skibe registreret i det primære finske register, som udelukkende eller primært anvendes til godstransport, er mindre end 20 år gamle og hovedsageligt anvendes i international trafik, kan registreres i fortegnelsen over handelsskibe i international fart (lov nr. 1707/1991 ændret af lov nr. 1611/1992). Passagerskibe, som opfylder ovennævnte krav og ikke sejler i fast fart mellem nordiske havne, kan også opføres i denne fortegnelse. Det kan skibe, som udelukkende anvendes i national cabotage, ikke.

Danmark har vedtaget lov nr. 464 af 12. juni 1996 om ændring af loven om Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) for at give DIS-fragtskibe adgang til dansk cabotage. DIS-passagerskibe har ikke adgang til dansk cabotage.

I perioden 1997-98 er følgende lovgivningsmæssige foranstaltninger gennemført:

Portugal har vedtaget dekret nr. 31/97 af 28. januar 1997, som giver Madeira-registrerede skibe (MAR-skibe) adgang til søtransport mellem fastlandshavne. Ved dekret nr. 331/99 af 20. august 1999 har MAR-skibe desuden fået adgang til ø-cabotage.

Spanien har vedtaget kongeligt dekret nr. 2221/1998 af 16. oktober 1998, som tillader, at skibe og selskaber, der beskæftiger sig med cabotage, registreres i det særlige register over skibe og rederier fra De Kanariske Øer (REC). Med dette dekret fuldendes åbningen af den indenlandske trafik for REC-skibe.

Italien har vedtaget lov nr. 30/98 af 27. februar 1998 om oprettelse af et italiensk internationalt register over skibe, som anvendes i international trafik.

I henhold til forordningen skal redere i Fællesskabet anvende skibe, der er registreret i en medlemsstat og sejler under dennes flag, for at få adgang til andre medlemsstaters cabotagemarkeder, og disse skibe skal opfylde alle betingelser for at udføre cabotage i den pågældende medlemsstat. Med andre ord skal de have adgang til den indenlandske cabotage.

Alle skibe i EU-medlemsstaternes primære registre opfylder forordningens krav for at få adgang til andre medlemsstaters cabotage. Følgende skibe, der er registreret i EU-medlemsstaternes sekundære registre, opfylder kravene for at udføre cabotage i andre EU-medlemsstater:

- Skibe, der er registreret i det spanske REC-register
- Skibe, der er registreret i det portugisiske MAR-register
- DIS-fragtskibe, men ikke passagerskibe
- Tyske ISR-skibe, som ikke anvendes i fast cabotage/året rundt, vurderet fra tilfælde til tilfælde, samt
- Finske skibe, som er opført i fortegnelsen over handelsskibe i international fart, og som ikke anvendes i fast cabotage/året rundt, vurderet fra tilfælde til tilfælde.

Følgende skibe, der er registreret i EU-medlemsstaternes sekundære registre, har ikke adgang til andre EU-medlemsstaters cabotage:

- Skibe, der er registreret i det italienske sekundære register.

2.3. Vedtagelse af bestemmelser om pålæggelse af værtsstatens regler om bemanning ved visse former for cabotagetrafik

Med henblik på liberalisering af ø-cabotage fra og med 1. januar 1999 og som et led i gennemførelsen af forordningens artikel 3 har **Italien, Spanien, Grækenland, Frankrig og Portugal** vedtaget lovgivning eller administrative bestemmelser, som pålægger værtsstatens regler om bemanning ved ø-cabotage (undtagen hvis den pågældende rejse følger efter eller går forud for en rejse til eller fra en anden stat) og ved transport med skibe på under 650 BT. **Frankrig** har vedtaget dekret nr. 99/195 af 16. marts 1999 om anvendelse af værtsstatens bestemmelser i overensstemmelse med forordning nr. 3577/92 af 7. december om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads). **Spanien** har den 22. juli 1999 vedtaget en beslutning, som fastlægger bemanningsbestemmelserne for skibe, der udfører ø-cabotage. Disse lovtekster er blevet godkendt som forenelige med forordningen. Kommissionen er desuden i færd med at undersøge andre nationale bestemmelser.

3. MARKEDSUDVIKLINGEN I DE 15 EU-MEDLEMSSTATER.

3.1. Cabotagetrafik

De nordlige medlemsstater (**Belgien, Danmark, Finland, Tyskland, Irland, Nederlandene, Sverige og Det Forenede Kongerige**) har liberaliseret trafikken i fuldt omfang. I referenceperioden for denne tredje rapport er yderligere to cabotagesektorer blevet liberaliseret i henhold til forordningen i de sydlige medlemsstater (**Frankrig, Grækenland, Italien, Portugal og Spanien**): Transport af strategisk gods (olie, olieprodukter og drikkevand) den 1. januar 1997 og sejlads med skibe på under 650 BT

den 1. januar 1998. Følgende tjenesteydelser er ikke blevet liberaliseret i de sydlige medlemsstater i referenceperioden:

Inden for fastlandscabotage:

- fast passager- og færgefart, som er beskyttet indtil 1. januar 1999.

Inden for ø-trafik:

- ø-cabotage (inkl. Ceuta og Melilla og de franske oversøiske departementer), som er beskyttet indtil 1. januar 1999.

- fast passager- og færgefart samt cabotagesejlads med skibe på under 650 BT i Grækenland, som liberaliseres den 1. januar 2004.

Selvom det er blevet stadig sværere at indsamle pålidelige data om dette emne, fordi visse medlemsstater ikke længere registrerer data om cabotagetrafik, har man anslået, at den samlede mængde cabotagetrafik i EU-medlemsstaterne er steget fra 239 mio. tons i 1993 (221 mio. tons i EUR-12 plus 18 mio. tons i Finland og Sverige) over 262 mio. tons (EUR-15) i 1995 til 265,3 mio. tons i 1997 (EUR-15)³.

Sidstnævnte mængde fordeler sig på ø-cabotage med 139,7 mio. tons (52,7%) og fastlandscabotage med 125,6 mio. tons. I 1993 udgjorde ø-cabotage (EUR-12) 51% af den samlede mængde, og i 1995 stod den for samme procentdel (EUR-15).

Ud af den samlede mængde på 265,3 mio. tons cabotagetrafik i 1997 stammede 125,85 mio. tons fra nordeuropæisk cabotage, og 139,45 mio. tons kom fra sydeuropæisk cabotage.

Tabel 1 Oversigt over cabotagefragtmængderne i EU-landene fra 1993 til 1997 (mio. tons)

Område	1993	1995	1997
Nordeuropa (Belgien, Danmark, Finland, Tyskland, Irland, Luxembourg, Nederlandene, Sverige, Det Forenede Kongerige)	95,4	127,75	125,85
Sydeuropa (Frankrig, Grækenland, Italien, Portugal, Spanien)	125,6	134,3	139,45
I alt - EUR-12	221	*	*
I alt - EUR-15	(239)	262,05	265,3

* Ikke relevant

³ I den foregående rapport var tallene for 1993 og 1995 lidt forskellige, fordi tallene for én medlemsstat (D) ved en fejl var regnet med to gange, og idet foreløbige data nu er blevet bekræftet.

Bilag II indeholder en detaljeret oversigt over udviklingen i fragtcabotage siden 1992. I de fleste medlemsstater ændrede trafikmængderne sig ikke væsentligt.

I løbet af referenceperioden blev passagertrafikken i de nordlige medlemsstater liberaliseret, hvorimod den i Sydeuropa fortsat er beskyttet, undtagen hvad angår fastlandskrydstogtsejls, som blev liberaliseret den 1. januar 1995. Der findes ikke indenlandsk passagertrafik i Nederlandene, Belgien og Irland. Der er en betydelig trafik i Det Forenede Kongerige (ca. 40 mio. passagerer) og Tyskland (ca. 5 mio. passagerer), men disse data registreres ikke længere. Faldet i Danmark skyldes åbningen af den faste forbindelse mellem Fyn og Sjælland i 1997. Udsvingene i Italien og Spanien skyldes "det økonomiske klima".

Passagertallene i Tabel 2 vedrører hovedsageligt færgepassagerer, der rejser mellem to havne. Disse tal omfatter ca. 500.000 indenlandske krydstogtpassagerer (turister), som rejste i græske farvande i 1997.

Tabel 2 Passagertrafik i EU – 1997 (mio. passagerer)

Nordeuropa (liberaliseret)			Sydeuropa (beskyttet)		
Land	1995	1997	Land	1995	1997
Danmark	21,5	16,4	Frankrig – Korsika	1,3	1,28
Finland	4,0	3,4	Andre ruter	1,95	2,0
Sverige	1,1	1,1	Grækenland	36,0	41,3 ⁶
Det Forenede Kongerige ⁴	40,6	40,0	Italien	38,0	37,2
Tyskland ⁵	3,3	5,0	Portugal	0,4	0,35
			Spanien	7,1	6,5
I alt	70,5	65,9	I alt	84,75	88,63

3.2. Sydlige medlemsstater: Fragtfart

I referenceperioden har den igangværende liberalisering kun påvirket de sydlige medlemsstater. Den 1. januar 1997 blev transport af strategisk gods inden for fastlandscabotage tilføjet til den liberaliserede trafiksektor. På dette tidspunkt var den samlede mængde på 139,45 mio. tons sydeuropæisk cabotagetrafik fordelt på liberaliseret trafik med 43,15 mio. tons og ikke liberaliseret trafik med 96,3 mio. tons.

⁴ Konsulentens skøn.

⁵ Konsulentens skøn.

⁶ Omfatter: 13,8 mio. rejser over lang afstand, 27 mio. lokale overfarter og 0,5 mio. krydstogtpassagerer.

Da der kun findes skøn over fastlandsfragt med skibe på under 650 BT, som blev liberaliseret den 1. januar 1998, **har det kun været muligt at oplyse de præcise tal for liberaliseret og beskyttet fragt pr. 31.12.1997.**

3.2.1. Liberaliseret (pr. 31.12.1997)

Den cabotage trafik, der var liberaliseret pr. 31.1.1997, omfattede al fastlandsfragt med skibe på over 650 BT og udgjorde 43,15 mio. tons. Liberaliseringen af den "strategiske" fragtsektion pr. 1. januar 1997 medførte en væsentlig stigning i mængden af liberaliseret trafik, som blev mere end fordoblet fra 1993 til 1997 (fra 13% af den samlede sydeuropæiske trafikmængde i 1993 til 31% i 1997).

Tabel 3 De sydlige medlemsstaters liberaliserede fragt fart opdelt i markedssegmenter i 1993, 1995 og 1997 (mio. tons).

Kategori	Tørlast			Flydende last			Stykgods			I alt		
	1993	1995	1997	1993	1995	1997	1993	1995	1997	1993	1995	1997
Frankrig	1,1	1,1	1,7	0,5	0,5	4,6	-	-	-	1,6	1,6	6,3
Grækenland	1,9	2,8	2,8	-	0,5	5,9	0,2	0,1	0,1	2,1	3,4	8,8
Italien	5,1	4,9	6,1	0,6	0,6	4,2	2,1	3,6	4,6	7,8	9,1	14,9
Portugal	0,1	-	-	0,1	-	3,5	-	-	-	0,2	-	3,5
Spanien	3,7	3,2	2,7	0,8	0,55	6,7	0,3	0,25	0,25	4,8	4,0	9,65
I alt	11,9	12,0	13,3	2,0	2,15	24,9	2,6	3,95	4,95	16,5	18,1	43,15

3.2.2. Ikke liberaliseret (pr. 31.12.1997)

Den ikke liberaliserede fragt trafik i Sydeuropa i 1997 omfattede fastlandstrafik med skibe på under 650 BT (liberaliseret den 1. januar 1998), fast fastlandspassagerfart og færgefart (liberaliseret den 1. januar 1999) samt ø-cabotage (liberaliseret den 1. januar 1999, undtagen fast passager- og færgefart samt cabotage sejlads med skibe på under 650 BT i Grækenland). Af de samlede 96,3 mio. tons beskyttet cabotage fragt i 1997 kom 92,9 mio. tons fra ø-cabotage og 3,4 mio. tons fra fastlandscabotage.

Tabel 4 De sydlige medlemsstaters ikke liberaliserede fragtfart opdelt i markedssegmenter i 1993, 1995 og 1997 (mio. tons)

Kategori	Tørlast			Flydende last			Stykgods			I alt		
	1993	1995	1997	1993	1995	1997	1993	1995	1997	1993	1995	1997
Frankrig	0,5	0,7	0,2	6,3	4,8	0,5	1,1	0,8	0,8	7,9	6,3	1,5
Grækenland	6,8	7,3	6,9	7,5	8,5	2,75	2,9	2,7	2,6	17,2	18,5	12,25
Italien	13,5	13,8	13,1	27,1	26,9	27,2	10,4	10,5	12,8	51,0	51,2	53,1
Portugal	0,5	0,3	0,3	4,5	4,7	0,5	0,9	1,0	1,2	5,9	6,0	2,0
Spanien	1,2	1,7	2,0	15,6	21,35	13,2	10,3	11,15	12,25	27,1	34,2	27,45
I alt	22,5	23,8	22,5	61,0	66,25	44,15	25,6	26,15	29,65	109,1	116,2	96,3

Den samlede beskyttede mængde, som blev transporteret med skibe på under 650 BT, udgjorde 5,3 mio. tons i 1997. Fastlandsfragtens andel af denne transportmængde blev liberaliseret den 1. januar 1998. Det anslås, at dette berørte omkring 2,15 mio. tons fragtttransport.

3.3. Udenlandsk registrerede skibes andel af cabotagen i EU-medlemsstaterne

I 1995 udgjorde den udenlandske transports andel af den samlede sydeuropæiske fragtmængde 8,35 mio. tons eller 6%. I kraft af liberaliseringen af fragt af strategisk gods øgedes den udenlandske transports andel i 1997 til 9,05 mio. tons (6,5% af den samlede sydeuropæiske fragtmængde). Tabel 5 viser flagfordelingen i den sydeuropæiske trafik opdelt i flagkategorier og den mængde, der stadig er beskyttet.

Tabel 5 De forskellige flags andele af den samlede cabotage trafik i de sydlige medlemsstater (mio. tons)

Land/flag	1995				1997			
	Fastlandstrafik		Ø-trafik	I alt	Fastlandstrafik		Ø-trafik	I alt
	I alt	Beskyttet ⁷			I alt	Beskyttet ⁸		
Frankrig – I alt	6,6	5,0	1,3	7,9	6,5	0,2	1,3	7,8
National	5,5		1,25	6,75	4,6		1,1	5,7
Anden EU	0,5		0,05	0,55	1,4		0,2	1,6
Ikke EU	0,6		-	0,6	0,5		-	0,5
Grækenland – I alt	12,1	8,7	9,8	21,9	10,7	1,9	10,35	21,05
National	12,0		9,8	21,8	10,5		10,35	20,85
Anden EU	0,05		-	0,05	0,1		-	0,1
Ikke EU	0,05		-	0,05	0,1		-	0,1
Italien – I alt	14	4,9	46,3	60,3	15,9	1,0	52,1	68,0
National	13,7		46,3	60,0	14,95		52,05	67,0
Anden EU	0,1		-	0,1	0,8		-	0,8
Ikke EU	0,2		-	0,2	0,15		0,05	0,2
Portugal – I alt	4,3	4,3	1,7	6,0	3,6	0,1	1,9	5,5
National ⁹	-		1,7	1,7	3,55		1,9	5,45
Anden EU ¹⁰	4,25		-	4,25	-		-	-
Ikke EU	0,05		-	0,05	0,05		-	0,05
Spanien – I alt	13,9	9,9	24,3	38,2	9,85	0,2	27,25	37,1
National ¹¹	11,8		23,9	35,7	7,0		24,4	31,4
Anden EU	1,4		0,2	1,6	1,4		0,9	2,3
Ikke EU	0,7		0,2	0,9	1,45		1,95	3,4
Sydeuropa - I alt	50,9	32,8	83,4	134,3	46,55	3,4	92,9	139,45
National	43,0		82,95	125,95	40,6		89,8	130,4
Anden EU	6,3		0,25	6,55	3,7		1,1	4,8
Ikke EU	1,6		0,2	1,8	2,25		2,0	4,25

Tabel 5 viser de ændringer, der er sket i de nationale andele i hver medlemsstat fra 1995 til 1997. Det fremgår, at de nationale flags andele kun er faldet væsentligt for Frankrig og Spanien. I Frankrig er andelen for skibe under nationalt flag faldet med 12% (1 mio. tons)

⁷ Ikke liberaliseret trafik: Strategisk gods, transport med skibe under 650 BT og fastlandsfærgetrafik.

⁸ Liberaliseret, undtagen transport med skibe under 650 BT og fastlandsfærgetrafik.

⁹ 1995: ekskl. MAR, som på dette tidspunkt opererede i national cabotage på grundlag af dispensationer. 1997: inkl. MAR.

¹⁰ 1995: inkl. MAR.

¹¹ Inkl. REC.

til fordel for andre EU-registrerede skibe, hvis andel er steget fra 4,5% i 1995 til over 20% i 1997. Denne udvikling vedrørte primært transport af strategisk gods, som efter liberaliseringen er overgået fra franske til andre EU-registrerede skibe.

Udenlandsk registrerede skibes andel i den samlede cabotage trafik i de sydeuropæiske medlemsstater (inkl. ikke nationale EU-skibe og skibe fra tredjelande) steg fra 8,35 mio. tons i 1995 til 9,05 mio. tons i 1997. I Spanien faldt andelen for skibe under nationalt flag (herunder REC-registrerede skibe) med 4,3 mio. tons til fordel for andre EU-skibe (primært MAR-skibe) og især ikke-EU-skibe. REC-registret stod for størstedelen af cabotagemængderne. I 1995 dækkede REC-skibe 3 mio. tons af næsten al fastlandsfragt. I 1997 var deres samlede andel steget til 16,8 mio. tons, hvoraf mere end 10 mio. tons bestod af ø-fragtfart. De MAR-skibe, der opererede i Spanien, var spanskejede og stod i 1997 for 1,1 mio. tons (3%) af den samlede cabotage transportmængde i Spanien. Ikke-EU-tonnagen fragtede imidlertid 9% af den samme mængde i såvel den liberaliserede som den ikke liberaliserede sektor (primært skibe fra Malta, Cypern og Antigua & Barbuda).

Selvom andelen for skibe under nationalt flag kun faldt lidt i Italien, var der her en væsentlig stigning i andre EU-skibes andel (fra 0,1 til 0,8 mio. tons) i de liberaliserede specialiserede italienske fragtsektorer (f.eks. tungt gods). Da der ikke findes specialfartøjer i den italienske flåde, er den italienske rederibranche ikke blevet påvirket af denne stigning.

Hvad angår Portugal, blev MAR-flådens fragtmængde for 1995 i den foregående rapport talt med i de mængder, der blev fragtet af udenlandske EU-skibe, fordi de opererede i portugisisk cabotage på grundlag af dispensationer. Fra og med 1997 har MAR-skibe fået adgang til portugisisk fastlandscabotage, og disse skibes fragtmængde er derfor indeholdt i den nationale andel for 1997.

Svenske og finske skibes deltagelse på de sydeuropæiske markeder er meget begrænset.

Tabel 6 Udviklingen i nationale flags transportandele i de sydlige medlemsstater (%) 1995-1997

Land	1995	1997
Frankrig	85,4	73,1
Grækenland	99,5	99,0
Italien	99,5	98,5
Portugal	28,3	34,2
MAR	70,0	64,0
Spanien (inkl. REC)	93,5	84,5

3.3.1. Udenlandsk registrerede skibes andel i de liberaliserede segmenter af de sydlige medlemsstaters fragtfart

I 1997 blev 5,75 mio. tons eller 13% af den liberaliserede trafik på 43,15 mio. tons fragtet af udenlandske skibe fra andre EU-landes eller ikke-EU-landes registre. Sammenholdt med det tilsvarende tal for 1995 (3 mio. tons eller 16,6% af den liberaliserede trafik) var der et fald i deltagelsen blandt udenlandske skibe i relative tal, mens der var en stigning målt i transporteret mængde.

Udenlandske EU-skibes deltagelse i den efter forordningen liberaliserede del af det sydlige cabotagemarked faldt i relative tal fra 9,4% af den liberaliserede trafik i 1995 til 8,1% i 1997, mens den steg fra 3 mio. tons til 5,75 mio. tons målt i fragtet mængde. Der var øget deltagelse blandt andre EU-skibe i fransk cabotage inden for flydende produkter, blandt spanskejede MAR-skibe i spansk cabotage og blandt andre EU-skibe i den italienske specialiserede fragtcabotagesektor. Denne udvikling påvirkede ikke de nationale markeder væsentligt, da de samme skibe tidligere opererede i fransk og spansk cabotage på grundlag af dispensationer, og da den italienske flåde aldrig har haft specialfartøjer. Ikke-EU-skibes deltagelse i den liberaliserede sektor på grundlag af dispensationer faldt også i relative tal fra 7% af den samlede liberaliserede trafik i 1995 til 5,2% i 1997, mens den steg fra 1,3 til 2,25 mio. tons målt i fragtet mængde. Denne udvikling var særlig tydelig i Spanien.

Tabel 7 viser flagfordelingen i de liberaliserede dele af de sydeuropæiske medlemsstater.

Tabel 7 Flagfordelingen af den liberaliserede fragtrafik i de sydlige medlemsstater (1995 – 1997) i mio. tons

Land	Cabotagetrafik i alt		Heraf liberaliseret		EU-registrerede skibes andel		Ikke-EU-registrerede skibes andel		Udenlandsk registrerede skibes andel i alt	
	1995	1997	1995	1997	1995	1997	1995	1997	1995	1997
Frankrig	7,9	7,8	1,6	6,3	0,25	1,2	0,3	0,5	0,55	1,7
Grækenland	21,9	21,05	3,4	8,8	0,05	0,1	0,05	0,1	0,1	0,2
Italien	60,3	68,0	9,1	14,9	0,1	0,8	0,2	0,15	0,3	0,95
Portugal	6,0	5,5	-	3,5	-	-	0,05	0,05	0,05	0,05
Spanien	38,2	37,1	4,0	9,65	1,3	1,4	0,7	1,45	2,0	2,85
I alt	134,3	139,45	18,1	43,15	1,7	3,5	1,3	2,25	3,0	5,75

3.3.2. Udenlandsk registrerede skibes andel i de ikke liberaliserede segmenter af de sydlige medlemsstaters fragtfart

Den ikke liberaliserede trafik, som i alt udgjorde 96,3 mio. tons i 1997 (116,2 i 1995), var i princippet forbeholdt de nationale flag. Det skønnes imidlertid, at omkring 3,3 mio. tons (3,4%) i 1997 blev fragtet af udenlandske skibe på grundlag af dispensationer, hvor skibe under nationalt flag ikke stod til rådighed. Dette kan sammenlignes med de 5,35 mio. tons (4,6%), der blev fragtet på grundlag af dispensationer i 1995. Ud af de 3,3 mio. tons, der blev fragtet på grundlag af dispensationer i 1997, blev 1,3 mio. tons (1,3%) fragtet af udenlandske EU-skibe, og 2,0 mio. tons (2%) blev fragtet af ikke-EU-skibe. Ud af de 5,35 mio. tons, der blev fragtet på grundlag af dispensationer i 1995, blev 4,85 mio. tons (4,1%) fragtet af udenlandske EU-skibe (herunder MAR), og 0,5 mio. tons (0,4%) blev fragtet af ikke-EU-skibe.

Sammenlignet med den foregående rapport faldt antallet af udstedte dispensationer i den ikke liberaliserede trafik mærkbart i alle de sydlige medlemsstater med undtagelse af Spanien og, i mindre omfang, Italien. Dette skyldtes udelukkende liberaliseringen af sektorerne for strategisk gods. Imidlertid steg ikke-EU-registrerede skibes deltagelse i den ikke liberaliserede trafik på grundlag af dispensationer samlet set til næsten det firdobbelte i denne periode.

Her skal man især lægge mærke til to udviklingstendenser: MAR-flåden, som i 1995 spillede en vigtig rolle i den ikke liberaliserede sektor på grundlag af dispensationer, var aktiv i den liberaliserede sektor i referenceperioden. Men de ikke-EU-registrerede skibe forøgede deres transportandel væsentligt i den beskyttede spanske trafik og stod for næsten 2 mio. tons transport i denne sektor. Samtidig tredoblede de EU-registrerede skibe deres andel af denne spanske trafik.

Tabel 8 Flagfordelingen af den ikke liberaliserede fragtrafik i de sydlige medlemsstater (1995 – 1997) i mio. tons

Land	Cabotage trafik i alt		Heraf ikke liberaliseret		EU-registrerede skibes andel		Ikke-EU-registrerede skibes andel		Udenlandsk registrerede skibes andel i alt	
	1995	1997	1995	1997	1995	1997	1995	1997	1995	1997
Frankrig	7,9	7,8	6,3	1,5	0,3	0,4	0,3	-	0,6	0,4
Grækenland	21,9	21,05	18,5	12,25	-	-	-	-	-	-
Italien	60,3	68,0	51,2	53,1	-	-	-	0,05	-	0,05
Portugal	6,0	5,5	6,0	2,0	4,25	-	-	-	4,25	-
Spanien	38,2	37,1	34,2	27,45	0,3	0,9	0,2	1,95	0,5	2,85
I alt	134,3	139,45	116,2	96,3	4,85	1,3	0,5	2,0	5,35	3,3

3.3.3. *Dispensationssystemet*

På trods af liberaliseringen blev der i 1997 fragtet i alt 4,25 mio. tons (2,25 mio. tons i den liberaliserede sektor og 2,0 mio. tons i den ikke liberaliserede sektor) på grundlag af dispensationer på ikke-EU-skibe i de sydlige medlemsstaters cabotage trafik. I 1995 var tallet 1,8 mio. tons (1,3 mio. tons i den liberaliserede og 0,5 mio. tons i den ikke liberaliserede sektor). Dette svarer til en stigning på 136% i den mængde, der fragtes med ikke-EU-skibe.

3.3.4. *Udenlandsk registrerede skibes andel i de nordlige medlemsstater: Fragtfart*

Trafikken i de nordlige medlemsstater er fuldt ud liberaliseret og åben for andre EU-registrerede skibe. I nogle af disse medlemsstater skal ikke-EU-skibe have dispensation (Tyskland, Finland og Sverige), medmindre de har fået adgang på grundlag af bilaterale aftaler. I de øvrige nordlige medlemsstater kan fartøjer fra tredjelande deltage på samme vilkår som EU-skibe. Omfanget af udenlandsk deltagelse varierer meget blandt medlemsstaterne. I Danmark indsamles disse data ikke, og der foretages kun skøn over nationale andele. Østrig og Luxembourg har ingen cabotage trafik. De begrænsede mængder i Belgien og Nederlandene transporteres udelukkende af skibe under nationalt flag. Tabel 9 viser en oversigt over udviklingen inden for udenlandsk registrerede skibes deltagelse i de nordeuropæiske medlemsstaters cabotage trafik.

Tabel 9 Flagfordelingen af den samlede cabotage trafik i de nordlige medlemsstater - 1995 / 1997 (mio. tons)

Land/flag	1995	1997	Land/flag	1995	1997
Finland – I alt	5,9	7,15	Tyskland – I alt	3,9	4,0
National	5,1	6,3	National	3,25	2,75
Anden EU	0,75	0,85	Anden EU	0,6	0,3
Ikke EU	0,05	-	Ikke EU	0,05	0,95
Irland – I alt	0,7	0,75	Sverige – i alt	13,6	12,95
National	0,03	0,03	National	11,5	10,25
Anden EU	0,5	0,55	Anden EU	-	0,9
Ikke EU	0,17	0,17	Ikke EU	-	1,8
Det Forenede Kongerige – I alt ¹²	62,3	63,2	Danmark – i alt	19,2	19,35
National ¹³	15,8	8,8	National	10,0	10,0
Anden EU	18,0	15,9	Anden EU	*	*
Ikke EU	28,5	38,5	Ikke EU	*	*

* Ikke tilgængelig

3.3.5. DIS- og MAR-registrerede skibes andel

7 MAR-skibe (ud af 25 portugisisk ejede skibe) dominerer i dag den portugisiske olietrafik. De øvrige portugisisk ejede MAR-skibe opererer på verdensplan. MAR-registrerede skibe er desuden meget aktive i Spanien. Antallet af spanskejede MAR-skibe steg fra 34 i 1996 til 45 i 1998. Mindst halvdelen opererer i den hjemlige spanske trafik. De øvrige spanskejede MAR-skibe opererer på verdensplan.

DIS-cabotagen er stadig hovedsageligt begrænset til containerfeederaktiviteter: 25 af disse skibe opererer i cabotage trafik, heraf halvdelen i de sydlige medlemsstater. Yderligere ca. 50 skibe, som ikke er containerskibe, er aktive inden for cabotage trafik, men kun 10-15 i Sydeuropa (kemikalie- og gastankskibe og andre specialfartøjer). Siden den sidste rapport er der ikke registreret nogen stigning i deres deltagelse i cabotage trafik.

¹² Ekskl. offshore-trafik fra og til samme havn (15 mio. tons i 1995/18 mio. tons i 1997), da der ikke længere offentliggøres flagdata herom.

¹³ Inkl. Gibraltar, Kanaløerne og Isle of Man.

3.3.6. Udenlandsk registrerede skibes andel i de 15 EU-medlemsstater: Passagerer

Ligesom det var tilfældet i referenceperioden for den foregående rapport, var der i 1997-1998 ingen deltagelse blandt skibe under udenlandsk flag i EU-medlemsstaternes hjemlige passagertrafik.

3.4. EU-medlemsstaternes cabotageflåder.

I mange tilfælde er det næsten umuligt at identificere cabotageflåderne i de nordlige medlemsstater. Konsekvensen er, at de flåder, der er registreret herunder, omfatter alle tonnager, der kan have deltaget i cabotageaktiviteter (short-sea-flåder på under 10.000 DWT), med undtagelse af flåderne under de danske og finske primære register og den svenske flåde, som kun omfatter skibe, der opererer inden for cabotage. En række flåder har ingen eller næsten ingen relevans for cabotage: Østrig, Belgien, DIS og Irland. Tysklands, Nederlandenes og Det Forenede Kongeriges flåder deltager af og til i den nordlige cabotage trafik.

I referenceperioden voksede den tyske og den nederlandske flåde betragteligt. I Belgien, Irland og Det Forenede Kongerige blev flåderne mindre. DIS-flåden ændrede sig ikke meget, hvad angår tonnage. Samlet set voksede de nordeuropæiske medlemsstaters flåder kun med 73 skibe, mens dødvægttonnagen voksede med næsten 4%.

Tabel 10 Cabotageflåderne i de nordlige medlemsstater (BT og DWT x 1000)

Land	1996			1998		
	Antal	BT – tonnage – DW		Antal	BT – tonnage – DW	
Østrig	29	60	100	22	68	94
Belgien	17	66	36	7	6	10
Danmark – konvent.	127	213	88	114	384	105
Danmark – DIS	448	5.318	7.584	479	5.318	7.398
Finland	105	356	338	125	358	385
Tyskland ¹⁴	373	550	866	431	615	1.113
Irland	49	98	134	35	88	120
Nederlandene	248	480	680	299	615	870
Sverige	152	103	150	144	104	155
Det Forenede Kongerige	470	1.365	956	435	964	1.099
Nordeuropa i alt	2.018	8.609	10.932	2.091	8.520	11.349

¹⁴ Inkl. ISR.

Hvad angår de sydlige medlemsstater, rummer de forskellige flåder desuden skibe, som både opererer i national og international trafik.

De sydeuropæiske medlemsstaters flåder voksede betydeligt: 14% i antallet af skibe, 23% i BT-tonnage og 32% i dødvægt. Den franske flåde blev næsten fordoblet. I kraft af udskiftning af mindre skibe med større voksede den græske flåde betragteligt målt i tonnage, selvom antallet af skibe kun steg med ti enheder. Den spanske flåde under det primære register blev mindre, men samtidig voksede REC-flåden. MAR-flåden oplevede en voldsom vækst i antallet af skibe (fra 59 i 1996 til 105 i 1998). Tonnagerne forblev dog uændrede, hvilket tyder på et betragteligt fald i den gennemsnitlige skibsstørrelse i løbet af referenceperioden (fra 18.000 dødvægt til 10.500 dødvægt).

Tabel 11 Cabotageflåderne i de sydeuropæiske medlemsstater (BT og DWT x 1000)

Land	1996			1998		
	Antal	BT – tonnage – DW		Antal	BT – tonnage – DW	
Frankrig ¹⁵	27	196	310	43	500	619
Grækenland	515	1.900	563	525	2.000	800
Italien ¹⁶	362	1.036	1.480	476	1.668	2.280
Portugal – konventionelle	15	120	75	15	120	76
Portugal – MAR-register	59	650	1.074	105	659	1.106
Spanien	209	900	868	193	830	781
Spanien – REC-register	65	541	750	71	793	1.110
Sydeuropa i alt	1.252	5.343	5.120	1.428	6.570	6.772

3.5. Den beskæftigelsesmæssige effekt af liberaliseringen af cabotage i referenceperioden

I 1997 lå den samlede cabotagerelaterede beskæftigelse i de nordlige EU-medlemsstater på 17.460 jobs. 60% af mandskabet ombord på fragtskibe og 97% af mandskabet på færger bestod af EU-statsborgere. 2.100 ikke-EU-søfolk var beskæftiget i fragtsektoren, og 229 ikke-EU-søfolk arbejdede i RoRo-/færgesektoren.

Det samlede antal personer, der var beskæftiget med cabotage i de sydeuropæiske medlemsstater udgjorde næsten 50.000 i 1997 (alle EU-statsborgere). Dette svarer til et fald på 1.000 jobs siden 1995. Faldet skyldtes delvist rationalisering i Italien og

¹⁵ Det franske "TAAF-register" (29 skibe med 150.000 BT/206.000 DWT i 1998) har ikke adgang til cabotagetrafik og medtages derfor ikke.

¹⁶ Skibe under Italiens sekundære register har ikke adgang til cabotagetrafik og er ikke omfattet af tallene.

nedgangen i flådestørrelsen i det konventionelle register i Spanien, som ikke helt blev udlignet af en stigning i beskæftigelsen i det spanske REC-register.

Liberaliseringen af transport af strategiske produkter og cabotagesejlads med skibe på under 650 BT havde ingen mærkbar indvirkning på den cabotagerelaterede beskæftigelse i de sydeuropæiske medlemsstater, da den hverken påvirkede antallet af skibe i denne trafik eller antallet af beskæftigede EU-søfolk.

4. UDVIDELSEN AF RÅDETS FORORDNING 3577/92 TIL AT OMFATTE EØS OG MARKEDSUDVIKLINGEN I EFTA-LANDENE.

Med Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse nr. 70/97 af 4. oktober 1997 blev Rådets forordning 3577/92 indarbejdet i EØS-aftalen og udvidet til at omfatte EFTA-landene. For at tage højde for medlemsstaters bekymring med hensyn til udvidelsen blev der indført en erklæring fra den norske regering i referatet af Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse. Heraf fremgår det, at Norge ikke agter at ændre landets lov om Norsk Internationalt Skibsregister (NIS), hvad angår NIS-registrerede skibes adgang til norsk cabotage. Ovennævnte afgørelse blev drøftet ved trafikministrenes møde den 11. december 1997, hvor der blev indført en erklæring i referatet af rådsmødet. Heri fastslår Rådet og Kommissionen, at Norges erklæring vedrørende Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse nr. 70/97 udgør et særdeles vigtigt element for Fællesskabet, hvad angår dets holdning til udvidelsen af forordning (EØF) nr. 3577/92, så den omfatter EØS. De forbeholder sig ret til at genoverveje deres holdning og anvende de relevante procedurer, der er fastlagt i EØS-aftalen, hvis den norske holdning, der udtrykkes i erklæringen, skulle ændre sig, hvad angår NIS-registrerede skibes adgang til cabotage.

Afgørelse nr. 70/97 trådte i kraft den 1. august 1998 efter gennemførelsen af Norges nationale procedurer og blev gyldig i Norge og Island. Den giver skibe under norsk og islandsk flag ubegrænset adgang til cabotagetrafik i EU og EU-skibe ubegrænset adgang til norsk og islandsk cabotagetrafik i overensstemmelse med forordning 3577/92.

Lovgivningen om NIS giver ikke NIS-skibe adgang til norsk cabotage. Derfor kan disse skibe ikke udføre cabotage i EU-medlemsstaterne på grundlag af forordning 3577/92.

4.1. Fragtfart i EFTA-landene

Fragtcabotagetrafikken i EFTA-landene – Island og Norge - voksede fra 36 mio. tons i 1993 til 40 mio. tons i 1995 og til 48 mio. tons i 1997. Mere end 28 mio. af de 48 mio. tons vedrørte råolie, som ankom til Norge fra kontinentalsoklen.

4.2. Passagertrafik i EFTA-landene

På Island udgjorde det samlede antal passagerer, der blev transporteret med indenlandske færges, 381.309 i 1997. Det tilsvarende tal var 356.280 i 1995. I Norge blev 44,6 mio. passagerer transporteret via fast færgesfart i 1997. De tilsvarende tal var 46,5 mio. i 1994 og 43,214 mio. i 1995.

4.3. Udenlandsk registrerede skibes indtrængen i EFTA.

Udenlandsk registrerede skibes andel forblev uændret siden 1995 for Islands vedkommende, idet skibe under det nationale flag fragtede alle passagerer og alt gods i 1997. Hvad angår Norge, findes der kun 1997-data for 14 større havne. Skibe under det norske flag stod for mere end 77,2% af fastlandsfragten til og fra disse havne (inklusive NIS-skibe med dispensationer) sammenlignet med 76% i 1996. Andre EU-registrerede skibe stod for 12,2%, og heraf fragtede skibe under Det Forenede Kongeriges flag 6%, det svenske flag 3,6% og andre EU-registrerede skibe 2,6% (Danmark, Tyskland, Finland, Grækenland, Italien og Nederlandene). Ikke-EU-registrerede skibe fragtede de resterende 10%. Al passagertransport i Norge udføres af NOR-registrerede skibe.

4.4. EFTA-skibes indtrængen i de 15 EU-medlemsstater.

Bortset fra NIS-registret spiller EFTA-skibe kun en mindre rolle i cabotage trafikken i EU-medlemsstaterne. NIS-skibene er en undtagelse: NIS-tankskibe spiller en vigtig rolle i Det Forenede Kongeriges (og Norges) offshore-olietransport.

Skøn baseret på data fra 1995 (der er ikke offentliggjort senere data for offshore-trafik) viser, at NIS-skibes deltagelse i Det Forenede Kongeriges offshore-trafik i 1997 udgjorde ca. 15% (af omkring 16,5 mio. tons). Bortset fra disse mængder fragtede NIS-skibe i 1997 10% af Det Forenede Kongeriges fastlandstrafik (på 63 mio. tons). I alt blev der i 1997 fragtet ca. 8,5 mio. tons med NIS-skibe fordelt med 2,5 mio. tons på offshore-trafik og 6 mio. tons på fastlandscabotage. Begge former for trafik vedrørte primært tankskibe.

Bortset fra disse trafikformer fragtede NIS-skibe 9% af den tyske cabotage (på 4 mio. tons) og mindre mængder specialgoods i Frankrig i 1997.

Islandske skibe har ingen relevans for de øvrige nationale søtransportmarkeder.

4.5. EFTA-landenes cabotageflåder.

Pr. 1. januar 1998 omfattede den islandske handelsflåde 15 skibe på 30.666 BT. Siden 1995 er flåden mindsket med to enheder og 18.000 BT. På samme tidspunkt bestod flåden under det primære norske register (NOR) af 774 skibe på 2,45 mio. BT (3,21 mio. DWT). Til sammenligning var der 772 skibe på 2,08 mio. BT ved udgangen af 1995. Mange af disse skibe opererer i den nationale cabotage trafik. På samme tidspunkt omfattede NIS-flåden 683 skibe på 19,63 mio. BT (30,77 mio. DWT). Dette svarer til en nettoforøgelse på 13 skibe og 4% i tonnagekapacitet siden udgangen af 1995. Denne flåde har ingen relevans for den indenlandske cabotage.

4.6. Cabotagerelateret beskæftigelse i Norge og på Island

På Island lå antallet af jobs, der direkte eller indirekte vedrører cabotagesektoren, på 1.249 i 1993. Der findes ikke nyere data, men i betragtning af, at flåden og trafikmængderne næsten ikke har ændret sig, forventes der ingen væsentlige ændringer. I Norge var der

20.500 norske søfolk på norsk registrerede skibe i 1998. Disse skibe, som udelukkende opererer i indenlandsk trafik, er alle bemandede med norske statsborgere.

5. SAMMENLIGNING AF BEMANDINGSOMKOSTNINGER FOR FRAGTSKIBE

Som i de to foregående rapporter er der foretaget en sammenligning af bemandingsomkostningerne for tre skibstyper, som anses for at være repræsentative for fragtcabotageaktiviteterne. Bemandingsomkostningerne er beregnet under hensyntagen til mandskabssammensætningen, nationalitetskravene og de forskellige lønniveauer for søfolk samt de særlige nationale regler vedrørende indkomstskat og sociale bidrag, der gælder for søfolk. Bilag III i rapporten indeholder tre tabeller, som viser de væsentligste bemandingsomkostninger for de tre fragtskibstyper (stykgodsskibe på 1.500 BT, tørlastskibe på 3.300 BT og produkttankskibe på 9.000 BT). Tabel 12 giver et godt overblik over omkostningerne. Her tages der højde for det gennemsnitligt mandskabsantal og de nationalitetssammensætninger, man har fundet som værende typiske for flåderne i de forskellige lande. Tallene viser befragterens nettobemandingsomkostninger, dvs. bruttobemandingsomkostningerne minus skattebegunstigelser og arbejdskraftrelateret statsstøtte, som var gældende i de forskellige lande i 1998.

Tabel 12 Sammenligning af nettobemandsomkostninger (EU-gennemsnit = 100): Stykgodsskib på 1.500 BT, tørlastskib på 3.300 BT og produkttankskib på 9.000 BT (1998)

Register	Stykgodsskib på 1.500 BT	Tørlastskib på 3.300 BT	Produkttankskib på 9.000 BT
Frankrig	204	200	173
Island	142	120	119
Sverige	133	117	111
NOR	128	125	161
Belgien	125	108	102
Kerguelen	113	109	89
Finland	112	123	107
Irland	110	105	91
Tyskland	110	83	100
Italien	105	111	111
Danmark	101	137	129
Det Forenede Kongerige	92	88	75
DIS (maks.)	91	124	116
Grækenland	81	83	86
ISR ¹	78	69	83
Portugal	69	61	70
Spanien	69	101	106
NIS	57	47	71
Nederlandene	56	47	57
De Kanariske Øer	47	55	57
MAR	40	35	41
DIS (min.)	37	51	44

Siden den foregående rapport er der foretaget visse ændringer af statsstøtten til redere, som der er taget højde for i sammenligningen af bemandsomkostningerne. Mens muligheden for statsstøtte tidligere har påvirket redernes nettoomkostninger væsentligt i flere medlemsstater (f.eks. NL, FIN, S, NOR og sekundære registre), har de ændringer med hensyn til skattebegunstigelser, der er rapporteret om i referenceperioden, kun haft begrænset indvirkning på de pågældende flags respektive position i forhold til andre EU-/EØS-flag. Blandt de berørte flag kan nævnes det **portugisiske, svenske, irske, belgiske** og det **spanske REC**. De ordninger, der er indført i **Tyskland og Frankrig**, gælder kun skibe i international fart, og disse flags konkurrencemæssige position berøres ikke. I **Portugals** tilfælde har ændringer i statsstøtten delvist påvirket omkostningerne til underordnede officerer og haft en minimal virkning på de samlede bemandsomkostninger. Den **svenske rederiforening** har oplyst, at ændringer i statsstøtteordningerne har givet ekstra samlede besparelser på bruttobemandsomkostninger på omkring 1-2% mere end i 1996. Når der tages højde for dette i sammenligningen af bemandsomkostningerne i EU, forbliver det svenske

flags konkurrenceevne i forhold til andre EU-registre uberørt, hvad angår tørlastskibe på 1.500 og 3.300 BT, sammenlignet med 1996, og det står lidt stærkere inden for produkttankskibe, hvor Sverige er rykket fra at være det 5.-dyreste flag i 1996 til at være det 6.-dyreste sammen med Italien i 1998.

I **Irland** er bemandingsomkostningerne steget på trods af ordningen med refusion af ejernes omkostninger til sociale bidrag, og irsk registrerede skibes relative position i forhold til andre EU-registrerede skibe er også forringet lidt siden 1996. Den ordning, der pr. 1. januar 1997 er indført i **Belgien** kan sikre rederne besparelser på omkring 20% af bruttoomkostningerne til mandskaber, som udelukkende består af belgiske statsborgere. Disse besparelser synes dog kun teoretiske, da belgiske skibe ofte bemandedes med ikke-belgiske søfolk og driften af dem ofte overdrages til enheder under Luxembourgs register. Endelig har **REC**-registrets konkurrenceevne i forhold til andre EU-registre ikke ændret sig, men ligger på nogenlunde samme placering i 1998 som i 1996.

Andre forskelle i registrenes rangorden i forhold til 1997-rapporten skyldes ændringer med hensyn til datakilder (**Island, Norge og Belgien**), omrokering af andre flag i rangordenen (**Kerguelen**), ændringer i de takster, der betales (**Frankrig, Sverige og Italien**), devaluering af valutaen i forhold til dollaren (**Grækenland og Spanien**) eller ændringer i den mandskabssammensætning, der anvendes ved beregningen (**Tyskland og REC**).

Beregningerne af bemandingsomkostningerne viser, at MAR-flaget er et af de billigste at operere under for hver af de tre skibstyper, idet man opnår bemandingsbesparelser på omkring 60% i forhold til gennemsnittet for de øvrige EU-/EØS-flag. Det nederlandske register er det billigste for skibe under nationalt flag, men MAR-registret er alligevel 13-17% billigere for de tre skibstyper.

Skibe, der er registreret under DIS-flaget, anvender i vidt omfang ikke-EU-mandskab for at opnå omkostningsbesparelser. Disse skibe betegnes i tabellerne DIS (minimum). Analysen viser, at skibe under DIS (minimum)-flag kan ligge 46-61% under EU-gennemsnittet, afhængigt af skibstypen.

Det er interessant at sammenligne DIS (minimum) med det nederlandske flag. Hvad angår den mindste af de tre skibstyper, der sammenlignes, var skibe under DIS-flaget omkring 20% billigere at bemane end skibe under det nederlandske. Med hensyn til produkttankskibe daler forskellen til 14%, mens det nederlandske flag ved tørlastskibe på 3.300 BT ligger 4% under DIS.

Man skal være meget forsigtig med at fortolke ovennævnte resultater, da bemandingsomkostningerne under de forskellige registre kan påvirkes af ændringer i beskatningsreglerne i de enkelte lande. Desuden udgør bemandingsomkostninger som nævnt i den forrige rapport kun en del af et fragtskibs samlede omkostninger. Derfor må resultaterne i tabellerne i Bilag III ikke betragtes som en målestok for de forskellige registres samlede konkurrencemæssige position, men blot en sammenligning af bemandingsomkostningerne.

BILAG I

Oversigt over cabotagebestemmelser i EU- og EFTA-landene

Land	Grundlæggende cabotageprincip	Kommentar	Dispensations-ordning	Nationalitetskrav til besætningen		Krav til ejerskab		Beskatningsregler
				1. register	2. register	1. register	2. register	
Østrig	Ingen cabotageejlads	-	Ikke relevant	Ingen, forhandles for det enkelte skib.	Ikke relevant	Skibet ejet/administreret af EU-statsborger/-selskab med hjemsted i Østrig	Ikke relevant	Ingen særlige regler for skibsfarten.
Belgien	Ingen restriktioner	-	Ikke relevant	Kaptajnen skal være belgisk statsborger; der dispenseres, hvis der ikke kan skaffes belgisk kaptajn.	Ikke relevant	Skibet ejet af belgisk/EU-statsborger eller ikke-EU-borger med hjemsted i Belgien eller af et selskab med hovedkontor i EU. Skibet skal administreres fra Belgien	Ikke relevant	Fritagelse fra betaling af sociale bidrag (fuld fritagelse fra arbejdsgiverbidrag og delvis fritagelse fra bidrag til søfolk på EU-skibe).
Danmark	Ingen restriktioner bortset fra DIS-passagerskibe Bestemmelser om, at trafik med skibe på under 500 BRT forbeholdes nationale befragtere, blev ophævet ved bekendtgørelse nr. 658/94. - Iht. bekendtgørelse nr. 658/94 kan alle udenlandske skibe deltage.	I kraft af lov nr. 464 af 12. juni 1996 fik DIS-fragtskibe adgang til dansk cabotage pr. 1. december 1996. Passagerskibe er fortsat udelukket fra dansk cabotage	Ikke relevant	- Kaptajnen skal være dansk statsborger. Borgere fra tredjelande kan forhyres i henhold til de danske bestemmelser	DIS-register: - Kaptajnen skal være dansk statsborger. - Statsborgere fra tredjelande kan forhyres på lokale lønvilkår.	Skibet ejet af danske eller EU-statsborgere eller selskaber, der administreres fra Danmark.	DIS-register: Se 1. register	Refinansierings-støtte. Søfolk om bord på DIS-skibe er skattefritaget og får udbetalt nettoløn.

Land	Grundlæggende cabotageprincip	Kommentar	Dispensations-ordning	Nationalitetskrav til besætningen		Krav til ejerskab		Beskatningsregler
				1. register	2. register	1. register	2. register	
Finland	<p>Restriktioner:</p> <p>Cabotage reguleret iht. afsnit 4 i lov om restriktiv handelspraksis.</p> <p>- Ikke-EU-skibe kan generelt ikke deltage i indenrigskystfart.</p> <p>Skibe i fortegnelsen over fragtskibe i international trafik har begrænset adgang til cabotage.</p> <p>Ø-cabotage:</p> <p>- Fragt ved øgruppen Åland er begrænset til skibe, der er registreret under Ålands flag.</p>	<p>I ændringslov nr. 1362/ 94 af 22. december 1994 til loven om restriktiv handelspraksis ophæves restriktionerne vedrørende EU-skibes deltagelse i cabotage pr. 1.1.1995 (i forbindelse med tiltrædelsen).</p> <p>- Bilateral aftale med Norge fra 1.1.97 gælder NIS</p>	<p>Fastlandscabotage:</p> <p>- Ikke-EU-skibe kan indhente særlige tilladelser fra MOTC til at deltage i fastlandscabotage, hvis ingen andre egnede skibe er til rådighed.</p> <p>- 4 tilladelser givet i 1997</p> <p>- Udenlandske skibe kan få tilladelser for højst ét år ad gangen til sejlads mellem Åland og fastlandet.</p> <p>- Ingen tilladelser givet i 1997.</p>	<p>Skibsføreren skal være finsk statsborger</p> <p>Ingen øvrige restriktioner</p>	<p>- Skibsføreren skal være finsk statsborger.</p> <p>- Mindst halvdelen af mandskabet skal være EØS-/EU-borgere.</p> <p>- Forhyring af ikke-EØS-mandskab er tilladt på visse betingelser ved afvigelse fra de normale overenskomster.</p>	<p>- Registrering reguleret ved lov om skibsregistrering (512/1993) og finsk søfartslov (674/1994)</p> <p>- >60 % af skibet skal være ejet af finske statsborgere eller finsk registrerede selskaber.</p> <p>- MOTC tillader, at udenlandske skibe registreres i det finske register, forudsat at skibet drives af en finsk statsborger eller et finsk selskab, og at den person eller det selskab, der ejer skibet, har domicil eller er bosat i EØS</p>	<p>- Fortegnelse over fragtskibe i international fart (lov nr. 1707/1991)</p> <p>- Fragtskibe og skibe, der primært anvendes til fragt, kan indføres, hvis de er registreret i det finske 1. register., forudsat at de primært anvendes til udenlandsk trafik og er mindre end 20 år gamle.</p> <p>Passager-/bilfærger og skibe, der kun udfører cabotage, kan ikke optages i registret.</p> <p>Kun passagerskibe, der opererer mellem tredjelande, og som ikke opererer fast mellem nordiske havne, kan indføres.</p>	<p>Særlig nedsættelse af søfolks indkomstskat for skibe under det finske flag (18% nedsættelse af kommuneskatten og 30% nedsættelse af statskatten). Staten bidrager desuden til pensionsudbetaling til søfolk.</p> <p>Nedsættelse af søfolks indkomstskat og delvis refusion af sociale bidrag, som udbetales til arbejdsgiveren.</p> <p>Dette gælder skibe, der er opført i listen over handelsskibe i international fart..</p>
Frankrig	<p>Restriktioner:</p> <p>- Artikel.257 i toldloven af 11/5/77:</p> <p>- Kun skibe under fransk flag kan deltage i cabotage mellem havne på hovedlandet</p> <p>- Iht. artikel.258 gælder dette også for sejlads mellem havne i et oversøisk departement og mellem havne på Guadeloupe og Martinique og i Guyana.</p> <p>Skibe under TAAF-registret har ikke adgang til cabotage.</p>	<p>En fodnote i artikel 257 i toldloven fra marts 1994 refererer til forordning 3577/92.</p>	<p>Der kan gives dispensationer til enkeltsejladser eller konsekutive sejladser til udenlandske skibe i tilfælde af et påvist behov.</p> <p>(Artikel 257 i toldloven).</p>	<p>1. register:</p> <p>- Skibsføreren og overstyrmanden skal være franske statsborgere.</p> <p>- Øvrige besætningsmedlemmer skal være EU- eller EØS-statsborgere.</p>	<p>TAAF-registret (Kerguelen): 35% af besætningen skal være franske statsborgere, inkl. kaptajn og førstemand.</p>	<p>- 50% af skibet skal være ejet af statsborgere i EU/EØS eller</p> <p>-100% af skibet skal være ejet af et selskab, der har hovedsæde i EU/EØS, og som drives fra en permanent virksomhed i Frankrig.</p>	<p>TAAF-registret: samme som for 1. register.</p>	<p>- Delvis refusion af selskabsskat indbetalt til lokalforvaltningen (ikke ved ren cabotage).</p> <p>- Delvis refusion af socialsikringsudgifter ved sejlads i international fart. (Begge refunderes i forhold til den internationale del af rederens omsætning).</p>

Land	Grundlæggende cabotageprincip	Kommentar	Dispensations-ordning	Nationalitetskrav til besætningen		Krav til ejerskab		Beskatningsregler
				1. register	2. register	1. register	2. register	
Tyskland	<p>Restriktioner:</p> <p>Reguleret ved § 5, stk. 2, 3 i lov om kystfart.</p> <p>Skibe, der anvendes i international fart i hovedparten af regnskabsåret, skal være registreret i ISR-registret. (Skibsregisterloven).</p>	<p>Med artikel 5 i loven om ændring af retsfor skrifterne vedrørende søgående skibsfart ("Gesetz über Änderung der Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt"), som trådte i kraft den 23. juli 1994, blev § 5 bragt i overensstemmelse med forordning 3577/92</p>	<p>Artikel 2.2 og 2.3 i den ændrede lov om kystfart fastslår, at der kun kan gives dispensationer til ikke-EU-skibe, hvis ingen EU-skibe er til rådighed, eller hvis de tilbydes på meget ufavorable vilkår.</p> <p>- Der kan desuden gives dispensationer på basis af gensidighed.</p>	<p>- Kravene til besætningsmedlemmer er fastsat i skibsbemandingsloven og gælder alle tyske skibe: Skibsføreren skal være tysk statsborger. 1 eller 2 officerer skal være tyske statsborgere eller EU-statsborgere. Ingen nationalitetskrav til den øvrige besætning.</p>	<p>Det samme, men:</p> <p>- Skibe i ISR-registret (der opererer internationalt i mere end et halvt år) kan mønstre alle udlændinge.</p> <p>- Skibe, der opererer mere end et halvt år i cabotage, kan ikke optages i ISR og kan kun mønstre udlændinge, hvis der ikke er tyske statsborgere til rådighed.</p>	<p>>50% ejerskab/kontrol hos tyske eller EU-statsborgere med repræsentanter, der har hjemsted i Tyskland, eller hos tyske eller EU-selskaber, der har hovedsæde eller central administration i EU. (Artikel 1 & 2 i skibsregisterloven).</p>	<p>ISR - Samme som 1. register.</p>	<p>- Skibe, der <u>kun</u> udfører cabotage: Ingen indkomstskattelettelse og ingen subsidier.</p> <p>- Hvad angår skibe, der opererer internationalt, kan der vælges mellem normal beskatning og tonnageskat.</p> <p>- Disse skibe nyder desuden godt af 40% nedsættelse af indkomstskatten.</p>
Grækenland	<p>Restriktioner::</p> <p>- Reguleret ved søfartsloven ("Code of Public Maritime Law" - CPML). Iht. lovdekret 187/73, artikel 165 og 166, forbeholdes græsk passager- og fragtcabotage græske skibe. Denne lovgivning er delvist blevet tilpasset forordning 3577/92.</p>	<p>Med præsidentdekret 215/94 blev den græske lov delvist harmoniseret med forordning 3577/92.</p> <p>- Andre EU-skibe kan deltage i ikke-strategisk fastlandstrafik med skibe på over 650 BT.</p> <p>Med præsidentdekret 117/97 og 84/98 blev den græske lovgivning yderligere delvist tilpasset forordning 3577/92.</p>	<p>Der kan gives dispensation på betingelse af gensidighed:</p> <p>- Art. 166 i CPML</p> <p>I 1997/98 blev der givet 18 dispensationer</p>	<p>I henhold til præsidentdekret 12/92 skal 100% af besætningen bestå af EU-statsborgere.</p>	<p>Ikke relevant</p>	<p>Artikel 5 i CPML:</p> <p>> 50% af aktierne i skibet skal være ejet af græske statsborgere eller græske juridiske personer, og mere end halvdelen af disses kapital skal ejes af græske statsborgere.</p> <p>De Europæiske Fællesskabers Domstol bebrejdede Grækenland for ikke at opfylde sine forpligtelser på grund af denne lovgivning i sin dom fra 27. november 1997 (Sag nr. C-62/96).</p>	<p>Ikke relevant</p>	<p>Officerer betaler 9% i indkomstskat.</p> <p>Andre besætningsmedlemmer betaler 6% i indkomstskat.</p> <p>- Nedsat sats mht. sociale bidrag.</p> <p>- Der pålægges tonnageskat på græsk tonnage, der besejler havne uden for Grækenland.</p>

Land	Grundlæggende cabotageprincip	Kommentar	Dispensations-ordning	Nationalitetskrav til besætningen		Krav til ejerskab		Beskatningsregler
				1. register	2. register	1. register	2. register	
Irland	Ingen restriktioner	-	Ikke relevant	- Officerer skal være irske, britiske, andre EU- eller Commonwealth-statsborgere. - Menige sømænd: Irske, britiske eller andre EU-statsborgere.	Ikke relevant	På baggrund af De Europæiske Fællesskabers Domstols dom fra 12. juni 1997 i sag C-151/97 har Irland vedtaget en lov om handelsskibe ("Merchant Shipping (Miscellaneous provisions) Act, 1998"). Skibe skal være ejet af EU-statsborgere eller en juridisk person, der er etableret i og underlagt loven i en medlemsstat, og som har hovedsæde i en medlemsstat.	Ikke relevant	- 10% skat på selskabers overskud. - 15% lineær afskrivning i de første 6 år, 10% i det 7. år. - Særlig nedsættelse af indkomstkatten for søfolk, som er på havet i mindst 169 dage om året. - Godtgørelse af udgifter til sociale bidrag udbetalt af arbejdsgivere til søfolk på skibe registreret i en medlemsstat.
Italien	Restriktioner: Reguleret i artikel 224 i søfartsloven, ændret i lov nr. 30/98. Begrænset til Fællesskabets skibe.	- Iht. revideret art. 224 kan andre EU-skibe deltage i italiensk cabotage i overensstemmelse med forordning 3577/92.	Transportministeriet kan give dispensation i enkeltager.	- Skibsfører og overstyrmand skal være italienske statsborgere. - Andre besætningsmedlemmer skal være italienske eller EU-statsborgere (Artikel 318 i søfartsloven).	2. register blev indført i kraft af lov nr. 30/98. Skibe under 2. register har ikke adgang til cabotage-trafikken	Over 50% af aktierne i skibet skal tilhøre italienske/fællesskabsstatsborgere eller italienske eller EU-selskaber. (Art.143 i søfartsloven, ændret ved lov nr. 30 af 27. februar 1998.	Det samme som for det primære register plus skibe til totalbefragtning, der tilhører ikke-EU-statsborgere.	Skattefri overskudsreserver fra salg af skibe kan spredes over 5 år. Delvis fritagelse fra udgifter til sociale ydelser.
Luxembourg	Ingen cabotageejlads	-	Ikke relevant	Uafhængigt register, der hovedsagelig anvendes af belgiske ejere. Kaptajnen skal være EU-statsborger med et eksamensbevis, der anerkendes af Luxembourg. Øvrig besætning iht. STCW-bestemmelserne.	Ikke relevant	> 50% ejet af EU-statsborgere eller selskaber med hjemsted i EU, hvis en væsentlig del af administrationen varetages fra Luxembourg.	Ikke relevant	- Nedsat indkomstskat for søfolk.

Land	Grundlæggende cabotageprincip	Kommentar	Dispensations- ordning	Nationalitetskrav til besætningen		Krav til ejerskab		Beskatningsregler
				1. register	2. register	1. register	2. register	
Nederlandene	Ingen restriktioner	-	Ikke relevant	Kaptajnen skal være nederlandsk statsborger, øvrig besætning iht. STCW-bestemmelserne, certifikater skal være anerkendt af nederlandske myndigheder.	Ikke relevant	2/3 af skibet skal tilhøre nederlandske statsborgere eller juridiske personer med statsborgerskab i EU/EØS. En væsentlig del af driftsadministrationen skal være organiseret fra Nederlandene iht. art. 311 i den nederlandske handelslov.	Ikke relevant	- Fritagelse fra betaling af skat og sociale bidrag, som normalt betales af reder/arbejdsgiver. - Valgfrit om der skal beregnes tonnageskat eller selskabsskat af virksomhedens resultat.
Portugal	Restriktioner:: Reguleret ved lovdekret 194/98: MAR-skibe havde kun adgang til fastlandscabotage i referenceperioden. De har for nylig også fået adgang til ø-cabotage trafik. (Lovdekret 331/99 af 20. august 1999).	Lovdekret 194/98 erstatter lovdekret 386/93, og her indarbejdes liberaliseringen af ø-cabotage fra og med 1.1.1999.	Iht. art. 5 i samme lov tillades brug af andre skibe med godkendelse fra generaldirektoratet (DGPNTM), hvis EU-skibe ikke er til rådighed.	100% portugisiske eller EU-statsborgere. Kaptajn/overstyrmand skal være portugisisk, medmindre der opnås tilladelse i særlige tilfælde	Madeiras register (MAR): 100% portugisisk eller EU-mandskab for at få adgang til cabotage trafik.	Reguleret ved lovdekret 196/98, som fastlægger de lovgivningsmæssige rammer for søtransport: Rederen skal have adresse eller hovedkontor på nationalt territorium og være registreret i DGPNTM.	Madeiras register: -Kontor eller repræsentation på øen Madeira	- Indkomstskat af 30% af rederens overskud - Ingen selskabsskat i internationale farvande (MAR) - Skattefri reserver tilladt til geninvestering inden for 2 år (MAR). - Fuld fritagelse for udgifter til sociale bidrag og søfolks indkomstskat (MAR).

Land	Grundlæggende cabotageprincip	Kommentar	Dispensations-ordning	Nationalitetskrav til besætningen		Krav til ejerskab		Beskatningsregler
				1. register	2. register	1. register	2. register	
Spanien	<p>Restriktioner: – Reguleret i lov nr. 27/1992 om statshavne og handelsflåde.</p> <p>REC-skibe har ubegrænset adgang til cabotage.</p>	<p>Iht. kongeligt dekret 2221/98 af 16. oktober 1998 kan REC-skibe deltage i al spansk cabotage trafik (herunder ø-cabotage).</p>	<p>- Art. 81 i lov nr. 27/1992 regulerer muligheden for dispensationer, hvis spanske/EU-skibe ikke er til rådighed.</p>	<p>- Kaptajn og overstyrmand skal være spanske statsborgere</p> <p>- Andre besætningsmedlemmer skal være EU-statsborgere.</p>	<p>De Kanariske Øers register (REC):</p> <p>- Kaptajn og overstyrmand skal være spanske statsborgere.</p> <p>- Øvrig besætning: Min. 50% skal være EU-statsborgere. Evt. dispensation for yderligere ikke-EU-besætning, hvis EU-statsborgere ikke er til rådighed.</p> <p>- Frem til 1.1.99: Hvis skibet deltager i ikke liberaliseret trafik, skal alle besætningsmedlemmer være EU-statsborgere.</p>	<p>Alle spanske selskaber/statsborgere eller EU-selskaber/-statsborgere med repræsentant i Spanien.</p> <p>(Artikel 76 i lov nr. 27/92).</p>	<p>Ethvert rederi, der er etableret enten i Spanien, EU eller et tredjeland, kan registrere et skib under REC, hvis skibet administreres fra De Kanariske Øer, eller hvis rederiet har permanent kontor på De Kanariske Øer.</p>	<p>Lov nr. 19/1994, som sidst blev ændret i december 1996, giver skattelempler for REC-registrerede skibe.</p> <p>-90% nedsættelse af arbejdsgiverens sociale bidrag.</p> <p>-90% nedsættelse af selskabsskatten.</p> <p>- Fritagelse fra indkomstskat på 50% af søfolkens indkomst.</p>
Sverige	<p>Restriktioner:</p> <p>Dekret af 1. juli 1995 235/75 med ændringer gav adgang for EU-skibe.</p>	<p>Trafikken blev liberaliseret for EU-skibe i overensstemmelse med forordning 3577/92 fra og med 1.1.95 (i forbindelse med tiltrædelsen).</p> <p>Bilateral aftale med Norge (1989) gælder NIS.</p>	<p>- Det svenske søfartsvæsen giver dispensation i de tilfælde, hvor der ikke er egnede svenske/EU-skibe til rådighed.</p> <p>Der gives hvert år ca. 20 dispensationer.</p>	<p>- Kaptajnen skal være svensk statsborger (ingen undtagelser). Ingen andre restriktioner.</p> <p>- Alle besætningsmedlemmer forhyres på grundlag af kollektive lønoverenskomster uanset nationalitet.</p>	<p>Ikke relevant</p>	<p>- Reguleret ved søfartsloven (1994:1009).</p> <p>>50% ejet af svenske statsborgere/selskaber.</p> <p>- Regeringen forbeholder sig ret til at tillade udenlandske skibe at sejle under svensk flag, forudsat at de sejler under svensk kontrol, og at ejerne har permanent bopæl i Sverige.</p> <p>Skibe, der er mere end 50% ejet af EØS-statsborgere eller -selskaber, som har hovedkontor eller central administration i EØS, og som administreres fra Sverige, kan optages i det svenske register.</p>	<p>Ikke relevant</p>	<p>- Skattefri reserver på 25% af selskabets overskud i op til 5 år.</p> <p>- Skibsrederne får fuldt fradrag for indbetalt indkomstskat for søfolk plus et kontantbeløb på SEK 58.000 pr. fuldtidsansat til dækning af socialsikringsbidrag.</p> <p>- Særlig skatteordning for søfolk afskaffet i 1998. Søfolk betaler nu fuld indkomstskat af bruttoindtægten.</p>

Land	Grundlæggende cabotageprincip	Kommentar	Dispensations-ordning	Nationalitetskrav til besætningen		Krav til ejerskab		Beskatningsregler
				1. register	2. register	1. register	2. register	
Det Forenede Kongerige	Ingen restriktioner	-	Ikke relevant	- "Strategiske" skibstyper: Skibsføreren skal være statsborger i Storbritannien, Commonwealth, EØS eller et NATO-land. - Andre skibe: Ingen nationalitetskrav.	Ikke relevant	Skibe >50% ejet af personer eller organisationer, der er registreret i EU eller British Dependent Territories (afhængige områder)	Ikke relevant	- Refinansieringsstøtte - Fritagelse for søfolk fra Det Forenede Kongerige, som ikke bor i Det Forenede Kongerige i mere end 183 dage om året.

ANDRE (EØS-lande)								
Island ¹	Ingen restriktioner: Åben kystlinie.	- Udenlandske handelsskibe har praktisk taget ubegrænsede muligheder for at deltage i cabotageejlads mellem islandske havne. - Fra og med 1.8.1998 gælder forordning 3577/92 (Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse nr. 70/97)	Ikke relevant	- Efter oprettelsen af EØS kan statsborgere herfra være besætningsmedlemmer. - Iht. lov nr. 26/1987 om udlændinges ret til beskæftigelse skal alle ikke-EØS-besætningsmedlemmer have en arbejdstilladelse fra Socialministeriet for at kunne forhyres.	Ikke relevant	- Iht. lov nr. 115/1985 om registrering af skibe kunne tidligere kun islandske statsborgere og personer med bopæl på Island få skibe optaget i registret. - Med ændringslov nr. 62/1992 kan også statsborgere/selskaber fra EØS-landene få skibe optaget i registret.	Ikke relevant	- Søfolk har følgende skattefordele: - Indkomstskattefradrag på ISK 685 (USD 10,4) x 1,49 for hver dag til søs. - Skibsredere får ingen fradrag/refusion for socialsikringsbidrag.

¹ Med Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse nr. 70/97 af 4. oktober 1997 (EFT nr. L30, 5.2.98) ændredes Bilag XIII (Transport) i EØS-aftalen, således at forordning 3577/92 blev udvidet til at omfatte Island og Norge.

Land	Grundlæggende cabotageprincip	Kommentar	Dispensations-ordning	Nationalitetskrav til besætningen		Krav til ejerskab		Beskatningsregler
				1. register	2. register	1. register	2. register	
Norge ¹	<p>Ingen restriktioner:</p> <p>- Åben kystlinie.</p> <p>- NIS-skibe kan i princippet ikke deltage, men der gives tilladelse til fragtskibe, når bestemte krav er opfyldt.</p>	<p>Iht. lov af 1976 om offentlig transport skal alle transportører, der ønsker at udføre passager rute-fart langs kysten have en tilladelse fra MOTC.</p> <p>Fra og med 1.8.98 gælder forordning 3577/92 for alle EØS-medlemmer (Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse nr. 70/97).</p>	<p>- NIS-skibe kan deltage i visse former for cabotagefragt-fart. Sådanne skibe står opført på en liste i Søfartsdirektoratet. Den nuværende liste indeholder 16 skibe, hovedsagelig højt specialiserede gastankskibe.</p>	<p>- Ingen, bortset fra at skibsføreren skal være norsk statsborger. Dette krav er ved at blive ændret.</p> <p>- Alle besætnings-medlemmer forhyres på grundlag af kollektive lønoverenskomster.</p>	<p>NIS-register:</p> <p>- Normalt kræves det, at skibsføreren er norsk statsborger. Det er dog let at få dispensation for andre nationaliteter.</p>	<p>- Det Norske Almindelige Skibsregister (NOR) er reguleret ved søfartsloven.</p> <p>- Registret er kun åbent for norske statsborgere/personer med bopæl i Norge eller anpartsselskaber, hvor mindst 60% ejes af norske statsborgere, eller ejeren er et aktieselskab, hvor mindst 60% af kapital og administrativ kontrol er på norske hænder.</p>	<p>NIS-registret blev indført ved lov af 12.6.1987 om Norsk Internationalt Skibsregister.</p> <p>- Samme krav til ejerskab som for NOR. Hvis nationalitetskravene ikke er opfyldt, kan også aktieselskaber eller anpartsselskaber med hovedkontor i Norge få skibe registreret; det samme gælder skibs-anpartsselskaber, hvis adm. ejer har hjemsted i Norge, og ejere med en udpeget repræsentant med bemyndigelse til at modtage forkyndelse af stævning på ejerens vegne.</p>	<p>- Alle besætningsmedl. på NOR- eller NIS-skibe har ret til et særligt skattefradrag på 30% af deres bruttoindkomst, dog højst NKR 70.000 om året. Gælder kun søfolk, der er til søs i en vis min.-periode.</p> <p>- Iht. en skatteordning, som blev revideret i 1998, får skibsejere refunderet 12% skat på søfolks bruttoløn. Gælder kun for besætningsmedlemmer med bopæl/skattepligt i Norge. Begrænset til NOR-skibe, medmindre hele besætningen på et NIS-skib opfylder kravene om bopæl/skattepligt.</p> <p>- Tonnageskatteordning indført i juli 1996.</p>

Bemærkning: Følgende lande havde bilaterale og gensidige cabotageaftaler med EFTA- og/eller EU-lande:

Finland har en bilateral aftale med Norge, som blev indgået den 1/1 1997, og som giver adgang til NOR- og NIS-registrerede skibe.
Sverige har bilaterale aftaler med Norge (inkl. NIS), Island, Belgien, Danmark (inkl. DIS), Irland, Nederlandene, Portugal og Det Forenede Kongerige.

Norge har bilaterale aftaler med Finland (1997), Tyskland (1997) Sverige, Island, Danmark, Det Forenede Kongerige og Portugal.

¹ Med Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse nr. 70/97 af 4. oktober 1997 (EFT nr. L30, 5.2.98) ændredes Bilag XIII (Transport) i EØS-aftalen, således at forordning 3577/92 blev udvidet til at omfatte Island og Norge.

BILAG II

Oversigt over cabotageejladsens udvikling i de enkelte EU-medlemsstater (mio. tons)

EU-medlemsstat	Tørlast		Flydende last		Stykgods		I alt		I alt	
	Fast-land	Øer	Fast-land	Øer	Fast-land	Øer	Fastland	Øer		
Belgien	1992	-	-	0,05	-	-	0,05	-	0,05	
	1993	-	-	0,05	-	-	0,05	-	0,05	
	1994	-	-	0,05	-	-	0,05	-	0,05	
	1995	-	-	0,05	-	-	0,05	-	0,05	
	1997	-	-	0,05	-	-	0,05	-	0,05	
Danmark	1992 ^{b)}	5,25	2,05	0,55	2,65	-	8,2	5,8	12,9	18,7
	1993 ^{b)}	4,25	1,9	0,45	2,5	-	9,5	4,7	13,9	18,6
	1994 ^{b)}	4,2	1,85	0,5	2,75	-	9,5	4,7	14,1	18,8
	1995 ^{b)}	4,1	1,8	0,6	3,2	-	9,5	4,7	14,5	19,2
	1996 ^{b)}	4,0	1,75	0,6	3,3	-	9,7 ^{c)}	4,6	14,75	19,35
Finland	1992	0,6	0,55	4,1	0,05	-	0,1	4,7	0,7	5,4
	1993	0,55	0,45	4,1	0,05	-	0,1	4,65	0,6	5,25
	1994	0,7	0,45	4,75	0,05	-	0,1	5,45	0,6	6,05
	1995	0,8	0,5	4,45	0,05	-	0,1	5,25	0,65	5,9
	1997 ^{b)}	0,8	0,5	5,7	0,05	-	0,1	6,5	0,65	7,15
Frankrig ^{c)}	1992	1,6	0,3	6,8	0,3	-	0,9	8,4	1,5	9,9
	1993	1,6	0,2	6,5	0,3	-	0,9	8,1	1,4	9,5
	1994	2,0	0,2	5,7	0,45	-	0,85	7,7	1,5	9,2
	1995	1,6	0,2	5,0	0,3	-	0,8	6,6	1,3	7,9
	1996 ^{a)}	1,7	0,2	4,8	0,3	-	0,8	6,5	1,3	7,8
Tyskland	1992	0,7	-	3,7	0,05	-	0,25	4,4	0,3	4,7
	1993	0,5	-	3,1	0,05	-	0,25	3,6	0,3	3,9
	1994	0,45	-	2,8	0,05	-	0,2	3,25	0,25	3,5
	1995	0,8	-	2,8	0,05	-	0,25	3,6	0,3	3,9
	1997	1,25	-	2,4	0,05	-	0,3	3,65	0,35	4,0
Grækenland	1992	3,7	4,9	6,0	2,2	0,4	3,1	10,1	10,2	20,3
	1993	3,7	4,1	6,0	2,0	0,4	2,4	10,1	8,5	18,6
	1994	4,0	4,4	5,0	1,7	0,35	3,1	9,35	9,2	18,55
	1995	4,9	5,2	6,8	2,2	0,4	2,4	12,1	9,8	21,9
	1996 ^{a)}	4,4	4,85	5,9	2,0	0,4	3,5	10,7	10,35	21,05
Irland	1992	0,15	-	0,55	-	-	-	0,7	-	0,7
	1993	0,3	-	0,55	-	-	-	0,85	-	0,85
	1994	0,1	-	0,6	-	-	-	0,7	-	0,7
	1995	0,05	-	0,65	-	-	-	0,7	-	0,7
	1997	0,05	-	0,7	-	-	-	0,75	-	0,75
Italien	1992	5,4	10,8	6,65	23,15	5,85	11,65	17,9	45,6	63,5
	1993	5,9	13,1	3,8	23,8	4,1	9,1	13,8	46,0	59,8
	1994	5,4	12,0	4,2	26,0	4,2	9,4	13,8	47,4	61,2
	1995	5,8	12,9	3,8	23,7	4,4	9,7	14,0	46,3	60,3
	1996 ^{c)}	6,1	13,5	4,2	26,1	5,6	12,5	15,9	52,1	68,0
Neder-landene	1992	0,3	-	-	-	-	-	0,3	-	0,3
	1993	0,4	-	-	-	-	-	0,4	-	0,4
	1994	0,4	-	-	-	-	-	0,4	-	0,4
	1995	0,4	-	-	-	-	-	0,4	-	0,4
	1997	0,4	-	-	-	-	-	0,4	-	0,4

EU-medlemsstat	Tørlast		Flydende last		Stykgods		I alt		I alt	
	Fast-land	Øer	Fast-land	Øer	Fast-land	Øer	Fastland	Øer		
Portugal	1992	0,1	0,5	5,0	0,4	-	0,8	5,1	1,7	6,8
	1993	0,1	0,5	4,3	0,4	-	0,8	4,4	1,7	6,1
	1994	-	0,5	4,3	0,4	-	1,0	4,3	1,9	6,2
	1995	-	0,3	4,3	0,4	-	1,0	4,3	1,7	6,0
	1997	-	0,3	3,6	0,4	-	1,2	3,6	1,9	5,5
Spanien	1992	4,9	1,2	11,65	6,65	0,3	9,8	16,85	17,65	34,5
	1993	4,25	0,95	9,5	6,4	0,35	10,15	14,1	17,5	31,6
	1994	4,65	0,85	8,15	8,45	0,25	11,05	13,05	20,35	33,4
	1995	3,95	0,95	9,7	12,2	0,25	11,15	13,9	24,3	38,2
	1997	2,75	1,95	6,8	13,1	0,3	12,2	9,85	27,25	37,1
Sverige	1992	3,55	1,85	6,9	0,1	-	0,1	10,45	2,05	12,5
	1993	3,55	1,7	7,15	0,1	-	0,1	10,7	1,9	12,6
	1994	3,55	1,4	7,15	0,45	-	0,1	10,7	1,95	12,65
	1995	3,75	1,8	7,6	0,15	0,3	-	11,65	1,95	13,6
	1997	3,4	1,75	7,3	0,15	0,3	0,05	11,0	1,95	12,95
Det Forenede Kongerige (inkl. offshore)	1992	9,5	1,2	35,8	21,2	3,6	4,0	48,9	26,4	75,3
	1993	7,9	0,7	35,1	19,0	4,4	4,5	47,4	24,2	71,6
	1994	8,0	1,15	38,8	23,65	4,8	4,9	51,6	29,7	81,3
	1995	7,0	0,7	39,0	23,5	4,7	2,6	50,7	26,8	77,5
	1997	4,0	0,7	41,7	26,0	6,4	2,4	52,1	29,1	81,2
I ALT	1992	31,6	20,95	76,75	56,6	10,15	38,7	118,5	116,25	234,75
	1993	28,9	21,45	69,35	54,45	9,25	37,6	107,5	113,5	221,0
	1994	33,45	22,8	82,0	63,95	9,6	40,2	125,05	126,95	252,0
	1995	33,15	24,35	84,75	72,25	10,05	37,5	127,95	134,1	262,05
	1996/7	28,85	25,5	83,75	71,45	13,0	42,75	125,6	139,7	265,3
EØS-LANDE										
Island	1993	0,05	-	0,3	-	0,05	-	0,4	-	0,4
	1994	0,05	-	0,3	-	0,05	-	0,4	-	0,4
	1995	0,05	-	0,3	-	0,05	-	0,4	-	0,4
	1997 ^{a)}	0,05	-	0,35	-	0,05	-	0,45	-	0,45
Norge	1993	8,0 ^{b)}	Ikke rel.	4,55 ^{b)}	22	1,25 ^{b)}	Ikke rel.	Ikke rel.	Ikke rel.	35,8
	1994	8,0	Ikke rel.	4,5	27	1,2	Ikke rel.	Ikke rel.	Ikke rel.	40,7
	1995	12,9	Ikke rel.	4,0	22	1,0	Ikke rel.	Ikke rel.	Ikke rel.	39,9
	1997 ^{a)}	14,3	Ikke rel.	4,5	28	1,2	Ikke rel.	Ikke rel.	Ikke rel.	48,0

- a. Konsulenternes overslag.
- b. Inkl. anslåede data om mængde, område og varefordeling.
- c. Kun europæisk cabotage.

BILAG III

Sammenligning af bemandingsomkostninger for fragtskibe - 1998

Sammenligning af nettobemandingsomkostninger: Stykgodsskib 1.500 BT

Register	Besætning		Besætning i alt	Back up-faktor ^{a)} Officerer/ Menige	Samlede bemandingsomkostninger/år (i '000 USD)	Indeks (Gns. = 100)
	Officerer	Menige				
Frankrig ^{b)}	6E+0A	6E+0A	12	1,5/1,5	1.500	204
Island	5E+0A	5E+0A	10	1,5/1,5	1.041	142
Sverige ^{b)}	4E+0A	5E+0A	9	2,0/2,0	974	133
NOR ^{b)}	4E+0A	3E+0A	7	2,0/2,0	942	128
Belgien ^{b)}	5E+0A	4E+0A	9	1,5/1,5	917	125
Kergulen ^{b)}	4E+2A	1E+5A	12	1,8/1,8	832	113
Finland ^{b)}	5E+0A	6E+0A	11	1,2/1,2	823	112
Irland ^{b)}	4E+0A	4E+0A	8	1,5/1,5	811	110
Tyskland ^{b)}	3E+1A	3E+1A	8	1,8/1,8	810	110
Italien	6E+0A	6E+0A	12	1,5/1,5	775	105
Danmark ^{b)}	3E+0A	3E+0A	6	1,8/1,4	742	101
Det Forenede Kongerige ^{b)}	4E+0A	4E+0A	8	1,5/1,5	677	92
DIS (maks.)	3E+0A	3E+0A	6	1,8/1,4	666	91
Grækenland	5E+0A	7E+0A	12	1,6/1,6	592	81
ISR ^{b)}	3E+1A	1E+3A	8	1,5/1,5	572	78
Portugal	5E+0A	4E+0A	9	1,5/1,5	510	69
Spanien	5E+0A	6E+0A	11	1,8/1,4	504	69
NIS ^{b)}	2E+1A	0E+4A	7	2,0/2,0	420	57
Nederlandene ^{b)}	3E+0A	3E+0A	6	1,7/1,7	408	56
De Kanariske Øer	5E+0A	2E+4A	11	1,8/1,4	345	47
MAR	3E+2A	2E+2A	9	1,5/1,5	293	40
DIS (min.)	1E+2A	0E+4A	7	1,8/1,4	271	37

Gennemsnit					735	100
-------------------	--	--	--	--	------------	------------

a. Gælder kun nationale søfolk

b. Baseret på ISA-data

E: EU-/EØS-statsborgere

A: Andre nationaliteter

Kilde: MERC/TecnEcon

Sammenligning af bemandingsomkostninger: Tørlastskib 3.300 BT

Register	Besætning		Besætning i alt	Back up-faktor ^{b)} Officerer/ Menige	Samlede bemandingsomkostninger/år (i '000 USD)	Indeks (Gns. = 100)
	Officerer	Menige				
Frankrig ^{b)}	7E+0A	9E+0A	16	1,8/1,8	1.932	200
Danmark ^{b)}	6E+0A	4E+0A	10	1,8/1,4	1.325	137
NOR ^{b)}	5E+0A	4E+0A	9	2,0/2,0	1.207	125
DIS (maks.)	6E+0A	4E+0A	10	1,8/1,4	1.193	124
Finland ^{b)}	7E+0A	9E+0A	16	1,2/1,2	1.190	123
Island	6E+0A	5E+0A	11	1,5/1,5	1.162	120
Sverige ^{b)}	5E+0A	5E+0A	10	2,0/2,0	1.124	117
Italien	7E+0A	9E+0A	16	1,5/1,5	1.070	111
Kergulen ^{b)}	4E+3A	3E+6A	16	1,8/1,8	1.052	109
Belgien ^{b)}	6E+0A	4E+0A	10	1,5/1,5	1.046	108
Irland ^{b)}	5E+0A	5E+0A	10	1,5/1,5	1.014	105
Spanien	6E+0A	8E+0A	14	1,8/1,4	971	101
Det Forenede Kongerige ^{b)}	5E+0A	5E+0A	10	1,5/1,5	846	88
Grækenland	6E+0A	7E+0A	13	1,6/1,6	802	83
Tyskland ^{b)}	3E+1A	2E+4A	10	1,8/1,8	800	83
ISR ^{b)}	3E+1A	2E+4A	10	1,5/1,5	667	69
Portugal	5E+0A	8E+0A	13	1,5/1,5	586	61
De Kanariske Øer	6E+0A	2E+6A	14	1,8/1,4	532	55
DIS (min.)	2E+4A	0E+5A	11	1,8/1,4	494	51
Nederlandene ^{b)}	5E+0A	0E+3A	8	1,7/1,2	455	47
NIS ^{b)}	2E+2A	0E+4A	8	2,0/2,0	449	47
MAR	3E+2A	2E+4A	11	1,5/1,5	339	35

Gennemsnit					965	100
-------------------	--	--	--	--	------------	------------

a. Gælder kun nationale søfolk

b. Baseret på ISA-data

E: EU-/EØS-statsborgere

A: Andre nationaliteter

Kilde: MERC/TecnEcon

Sammenligning af bemandingsomkostninger: Produkttankskib 9.000 BT

Register	Besætning		Besætning i alt	Back up-faktor ^{a)} Officerer/ Menige	Samlede bemandingsomkostninger/år (i '000 USD)	Indeks (Gns. = 100)
	Officerer	Menige				
Frankrig ^{b)}	7E+0A	11E+0A	18	1,8/1,8	2.115	173
NOR ^{b)}	7E+0A	8E+0A	15	2,0/2,0	1.971	161
Danmark ^{b)}	7E+0A	5E+0A	12	1,8/1,4	1.572	129
Island	7E+0A	7E+0A	14	1,5/1,5	1.457	119
DIS (maks.)	7E+0A	5E+0A	12	1,8/1,4	1.415	116
Italien	7E+0A	13E+0A	20	1,5/1,5	1.352	111
Sverige ^{b)}	6E+0A	6E+0A	12	2,0/2,0	1.349	111
Finland ^{b)}	7E+0A	11E+0A	18	1,2/1,2	1.307	107
Spanien	7E+0A	10E+0A	17	1,8/1,4	1.295	106
Belgien ^{b)}	7E+0A	5E+0A	12	1,5/1,5	1.243	102
Tyskland ^{b)}	5E+2A	2E+6A	15	1,8/1,8	1.217	100
Irland ^{b)}	4E+0A	8E+0A	12	1,5/1,5	1.116	91
Kergulen ^{b)}	4E+3A	3E+8A	18	1,8/1,8	1.081	89
Grækenland	7E+0A	13E+0A	20	1,6/1,6	1.050	86
ISR ^{b)}	5E+2A	2E+6A	15	1,5/1,5	1.014	83
Det Forenede Kongerige ^{b)}	4E+0A	8E+0A	12	1,5/1,5	915	75
NIS ^{b)}	4E+3A	0E+8A	15	2,0/2,0	868	71
Portugal	7E+0A	11E+0A	18	1,5/1,5	859	70
De Kanariske Øer	E+0A	3E+7A	17	-	698	57
Nederlandene ^{b)}	7E+0A	0E+8A	15	1,7/1,2	696	57
DIS (min.)	2E+5A	0E+6A	13	1,8/1,4	537	44
MAR	4E+3A	5E+6A	18	1,5/1,5	497	41

Gennemsnit					1.220	100
-------------------	--	--	--	--	--------------	------------

a. Gælder kun nationale søfolk

b. Baseret på ISA-data

E: EU-/EØS-statsborgere

A: Andre nationaliteter

Kilde: MERC/TecnEcon