ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 06.09.1995
COM(95)383 τελικό

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Εφαρμογή *του κανονισμού* 3577/92
για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας
των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές
***στο εσωτερικό των κρατών μελών* - 1993-1994**

[redacted]

Πίνακας περιεχομένων

Περιεχόμενα	σελίδα
Εισαγωγή	1 bis
ΜΕΡΟΣ Ι: ***εξελίξεις στον κλάδο των ενδομεταφορών στην*** **ΕΕ (1993-1994)**	
Νομοθετικές εξελίξεις	2
Το ισπανικό αίτημα για μέτρα διασφαλίσεως βάσει του άρθρου 5 του κανονισμού	2
Οικονομικές επιπτώσεις	3
Επιπτώσεις ανά κράτος μέλος	4
Ξένες σημαίες στο ελευθερωμένο εμπόριο	5
Ξένες σημαίες στο μη ελευθερωμένο εμπόριο	5
Ξένες σημαίες στις ενδομεταφορές στη Βόρεια Ευρώπη	5
Στόλοι ενδομεταφορών	6
Συμπέρασμα	6
ΜΕΡΟΣ ΙΙ: ***πλοία*** **DIS** ***και*** **MAR** ***και η συμμετοχή τους στις εμπορικές ενδομεταφορές της*** **ΕΕ**	
Οι στόλοι DIS και MAR	8
Η συμμετοχή των πλοίων DIS και MAR	8
Σύγκριση κόστους μεταξύ DIS/MAR και εθνικών νηολογίων ΕΕ	9
Συμπέρασμα	10
ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ: ***επιπτώσεις της επέκτασης του κανονισμού*** **3577/92** ***στις χώρες*** **ΕΖΕΣ**	
Ιστορικό	11
Κόστος πληρωμάτων	11
Συμμετοχή των φινλανδικών και σουηδικών πλοίων καθώς και των πλοίων ΕΖΕΣ στις ενδομεταφορές της ΕΕ	12
Δυνητικός ανταγωνισμός των πλοίων NIS	13
Συμπέρασμα	13

[redacted]

3 Ιουλίου 1995

Έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο

Εφαρμογή του κανονισμού 3577/92
για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας
των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές
στο εσωτερικό των κρατών μελών - 1993-1994

Εισαγωγή

1. Αυτή είναι η πρώτη έκθεση για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 που εξεδόθη από το Συμβούλιο στις 7 Δεκεμβρίου 1992. Ο κανονισμός άρχισε να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993. Η έκθεση αποτελείται από τρία μέρη:

   I. περιγραφή της εφαρμογής του κανονισμού, σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού. Το εν λόγω άρθρο προβλέπει επίσης την υποβολή νέων προτάσεων, εφόσον κριθεί σκόπιμο. Η Επιτροπή ερμήνευσε την υποχρέωση που απορρέει από το άρθρο 10 ως περιλαμβάνουσα επίσης ανάλυση των *οικονομικών επιπτώσεων* της ελευθέρωσης,

   II. ανάλυση των επιπτώσεων της εισδοχής, στην αγορά, πλοίων που δεν συμμορφώνονται με όλους τους όρους εισδοχής για ενδομεταφορές στο κράτος της οικείας σημαίας. Η ανάλυση περιλαμβάνει εξέταση των επιπτώσεων στην αγορά καθώς και την *ενδεχόμενη στρέβλωση του ανταγωνισμού* μεταξύ των πλοίων που φέρουν σημαία κρατών της Κοινότητας, στις ενδομεταφορές. Το μέρος αυτό απαντά σε αίτημα του Συμβουλίου που διατυπώθηκε κατά την έκδοση του κανονισμού και αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2. Η προσωρινή παρέκκλιση του άρθρου 1 παράγραφος 2 εφαρμόζεται μόνο στα δεύτερα νηολόγια της Δανίας και της Πορτογαλίας. Η Επιτροπή εκλήθη επίσης να υποβάλει, εφόσον ήταν αναγκαίο, προτάσεις πριν τα τέλη του 1994,

   III. μία ανασκόπηση των στόλων ενδομεταφορών των χωρών ΕΖΕΣ, εξετάζοντας το κόστος των πληρωμάτων και τη συμμετοχή στις ακτοπλοϊκές μεταφορές της ΕΕ την περίοδο 1993-1994, όταν η Σουηδία και η Φινλανδία αποτελούσαν ακόμη μέλη της ΕΖΕΣ. Ο κανονισμός 3577/92 δεν συμπεριελήφθη στην "προσωρινή δέσμη" για τον εκσυγχρονισμό της συμφωνίας ΕΟΧ, όπως υιοθετήθηκε από την Μεικτή Επιτροπή ΕΟΧ στις 21 Μαρτίου 1994. Με την ευκαιρία αυτή τόσο η ΕΕ όσο και η ΕΖΕΣ προέβησαν σε δήλωση για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, η μεν ΕΖΕΣ εκφράζοντας τη δυσαρέσκειά της για το γεγονός ότι ο κανονισμός δεν είχε ακόμη ενσωματωθεί στη συμφωνία, η δε ΕΕ υποσχόμενη να εξετάσει την ενσωμάτωση του κανονισμού αργότερα. Για τον σκοπό αυτόν η Επιτροπή, κατά την σύνταξη της πρώτης εκθέσεως για την εφαρμογή του κανονισμού, θα ελάμβανε υπόψη τις ενδεχόμενες επιπλοκές της *επέκτασης του κανονισμού στον ΕΟΧ*.

2. Ο κανονισμός για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές οριστικοποιήθηκε μετά από πολυετείς συζητήσεις και είναι καρπός λεπτών πολιτικών συμβιβασμών μεταξύ των απόψεων των Βορείων και Νοτίων κρατών μελών. Κατά βάση, ελευθερώθηκε η εγχώρια ναυτιλία, πλην όμως παραμένουν πολλές παρεκκλίσεις. Το κείμενο περιέχει χρονοδιάγραμμα για την περαιτέρω ελευθέρωση στα Νότια κράτη μέλη ανά τομέα ή τύπο υπηρεσιών, μέχρι το έτος 2004. Μόνο ένας από τους εν λόγω τομείς, οι υπηρεσίες κρουαζιέρας, ελευθερώθηκε έκτοτε, από την 1η Ιανουαρίου 1995. Στην Ισπανία έχουν εκχωρηθεί δικαιώματα για τη λήψη μέτρων διασφαλίσεως επί ένα έτος, μέχρι τις 17 Φεβρουαρίου 1994.

Η έκθεση αυτή υποβάλλεται προς ενημέρωση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή Περιφερειών.

1bis

[redacted]

ΜΕΡΟΣ Ι: ***εξελίξεις στον τομέα των ενδομεταφορών στην*** **ΕΕ (1993-1994)**

Νομοθετικές εξελίξεις

3. Η Επιτροπή ζήτησε από τα κράτη μέλη να της διαβιβάσουν πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων των νομοθετικών διατάξεων που θεσπίστηκαν. Υπήρξαν απαντήσεις από τα εξής κράτη μέλη:

- Βέλγιο: δεν θεσπίστηκε νομοθεσία, δεδομένου ότι οι ενδομεταφορές είναι ελεύθερες.
- Δανία: δεν υπήρξε ιδιαίτερη νομοθετική αναφορά στον κανονισμό 3577/92. Η μόνη εξαίρεση στην ελευθερία διενέργειας ενδομεταφορών, δηλαδή το εμπόριο με σκάφη κάτω των 500 κοχ (GT), καταργήθηκε το 1994.
- Γαλλία: δεν θεσπίσθηκε νομοθεσία, μπορούν όμως να πραγματοποιηθούν ελεύθερες ενδομεταφορές χωρίς άδεια.
- Γερμανία: βλ. νόμο της 15ης Ιουλίου 1994.
- Ελλάς: βλ. Προεδρικό Διάταγμα 215/94.
- Ιρλανδία: δεν θεσπίστηκε νομοθεσία, δεδομένου ότι οι ενδομεταφορές είναι ελεύθερες.
- Ιταλία: δεν θεσπίστηκε νομοθεσία, αλλά η κυβέρνηση εξέδωσε εγκύκλιο σχετικά με τον κανονισμό 3577/92 προς τις ναυτιλιακές αρχές.
- Πορτογαλία: βλ. Νομοθετικό Διάταγμα 368/93.
- Ισπανία: βλ. Βασιλικό Διάταγμα 897/93 και Διαταγή της 28ης Ιουλίου 1993.
- Η. Β.: δεν θεσπίσθηκε νομοθεσία, δεδομένου ότι οι ενδομεταφορές είναι ελεύθερες.

Δεν περιήλθαν απαντήσεις από το Λουξεμβούργο και τις Κάτω Χώρες, είναι όμως γνωστό ότι οι ενδομεταφορές δεν είναι ιδιαίτερα σημαντικές και είναι παραδοσιακά ελεύθερες στο δεύτερο κράτος μέλος.

Η νομοθεσία των κρατών μελών για τις ενδομεταφορές πρέπει να είναι ευθυγραμμισμένη με τις αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου (1973) ECR 101, Επιτροπή κατά Ιταλίας και (1974) ECR 359, Επιτροπή κατά Γαλλικής Δημοκρατίας, ώστε να εξασφαλισθεί ότι δεν παραμένουν σε ισχύ εθνικές νομοθετικές διατάξεις που αντιστρατεύονται τον κανονισμό, εξασφαλίζοντας ταυτοχρόνως ότι δεν υπονομεύεται ο κοινοτικός νομικός χαρακτήρας του κανονισμού με άσκοπες επαναλήψεις. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής συνεχίζουν την εξέταση της συμμόρφωσης των νομοθετικών διατάξεων των κρατών μελών με τον κανονισμό.

Το ισπανικό αίτημα για τη λήψη μέτρων διασφαλίσεως βάσει του άρθρου 5 του κανονισμού

4. Από 1ης Ιανουαρίου 1993, οι ισπανικές αρχές θέσπισαν μονομερή μέτρα διασφαλίσεως βάσει του άρθρου 5 του κανονισμού 3577/92 και ζήτησαν επισήμως από την Επιτροπή την εκχώρηση 12μηνης εξαίρεσης από την εφαρμογή του κανονισμού, δυνάμει του ιδίου άρθρου. Η Επιτροπή επέτρεψε στην Ισπανία την λήψη μέτρων διασφαλίσεως με δύο συναπτές αποφάσεις. Με την πρώτη απόφασή της (93/125/ΕΟΚ) της 17ης Φεβρουαρίου 1993, η Επιτροπή επέτρεψε την εξαίρεση του ισπανικού ηπειρωτικού εδάφους από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, εκτός από τις υπηρεσίες feeder. Βάσει μελέτης που εκπονήθηκε από ανεξάρτητους συμβούλους σχετικά με τις επιπτώσεις της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών στην ηπειρωτική χώρα στην ισπανική ναυτιλία, δεύτερη απόφαση της Επιτροπής (93/396/ΕΟΚ), της 13ης Ιουλίου 1993, παραχώρησε στην Ισπανία εξάμηνη παράταση για τα μέτρα διασφαλίσεως όσον αφορά τις μεταφορές τριών τύπων προϊόντων, πάλι με την εξαίρεση των υπηρεσιών feeder. Κάθε φορά, ο εξαιρετικός χαρακτήρας της πράξεως επιβεβαιώθηκε με την εισαγωγή άρθρου σύμφωνα με το οποίο, σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας ισπανικού πλοίου, σε δεδομένη στιγμή, οι ισπανικές

[redacted]

αρχές θα ήταν υποχρεωμένες να επιτρέψουν σε πλοία άλλων κρατών μελών την παροχή τέτοιων υπηρεσιών.

[redacted]

Οικονομικές επιπτώσεις

5. Ο ολικός όγκος των ενδομεταφορών στις 12 χώρες της ΕΕ το 1993 ανήλθε σε 224 εκατομ. τόννους περίπου. Το μισό του όγκου αυτού συνίστατο σε νησιωτικές εμπορικές μεταφορές, δηλαδή εμπορικές μεταφορές μεταξύ του ηπειρωτικού εδάφους και νησιών ή μεταξύ νησιών. Το άλλο μισό συνίστατο σε εμπορικές μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων. Το πετρέλαιο αντιπροσωπεύει το 63% των ηπειρωτικών εμπορικών μεταφορών. Το παράρτημα Ι περιέχει λεπτομερή πίνακα των εξελίξεων των ενδομεταφορών για το διάστημα 1984-1993.

Ολικός όγκος ενδομεταφορών της ΕΕ, 1993 (εκατομμύρια τόννοι)

Σύνολο Βορειο-Ευρωπαϊκών Εμπορικών Μεταφορών	100,6
Ελευθερωμένες Νότιο-Ευρωπαϊκές Εμπορικές Μεταφορές	22,4
Προστατευόμενες Νοτιο-Ευρωπαϊκές Εμπορικές Μεταφορές	100,8
Σύνολο	223,8

Πηγή: MERC (Κέντρο Θαλάσσιων Οικονομικών Ερευνών - Maritime Economic Research Centre)

6. Σε γενικές γραμμές, τα οικονομικά αποτελέσματα της ελευθέρωσης, κατά τις περιόδους που καλύπτει η παρούσα έκθεση, ήταν μέτρια. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί εν μέρει από το σχετικά μικρό μερίδιο των φορτίων που κατέστη νομίμως διαθέσιμο στα Νότια κράτη μέλη. Αυτό αφορούσε *τα μη στρατηγικά* φορτία στο *ηπειρωτικό* εμπόριο, και μόνον εφόσον μεταφέρονταν από σκάφη χωρητικότητας *άνω των 650 κοχ (GT)*. Αυτό αντιπροσωπεύει μόνο το 18% των συνολικών ενδομεταφορών τους, ίσο προς 22,4 εκατομ. τόννους.

7. Ωστόσο, μολονότι ελευθερώθηκαν 22,4 εκατομ. τόννοι, μόνον 1,3 εκατομ. τόννοι, ή το 6%, διακινήθηκαν στην πράξη από πλοία υπό μη εθνική σημαία. Ο όγκος αυτός αντιπροσωπεύει το *ένα τοις εκατό* των συνολικών θαλάσσιων ενδομεταφορών των Νότιων κρατών μελών.

8. Η πρόσβαση στους εναπομένοντες 100,8 εκατομ. τόννους, συμπεριλαμβανομένων όλων των νησιωτικών εμπορευματικών μεταφορών, αποτελεί ακόμη αποκλειστικότητα των υπό εθνική σημαία πλοίων των Νοτίων κρατών μελών. Ο κανονισμός 3577/92 εξαιρεί προσωρινά σειρά ηπειρωτικών ενδομεταφορών των Νοτίων κρατών μελών[1] και όλων των νησιωτικών εμπορευματικών μεταφορών τους[2].

Προστατευόμενες ακόμη, ενδομεταφορές ΕΕ, 1993 (εκατομμύρια τόννοι)
(Προστατευόμενες Νότιο-Ευρωπαϊκές Εμπορικές Μεταφορές)

< 650 Τόννοι	4,4
Στρατηγικές ηπειρωτικές μεταφορές	33
Στρατηγικές νησιωτικές μεταφορές	28
Φορτία χύδην (νησιά)	14,9
Γενικά φορτία (νησιά)	20,5
Σύνολο προστατευόμενων εμπορικών μεταφορών	100,8

Πηγή: MERC

---

1 Οι υπηρεσίες κρουαζιερών προβλέπεται να ελευθερωθούν από 1.1.1995, των στρατηγικών αγαθών από 1.1.1997, των υπηρεσιών από πλοία < 650 GT από 1.1.1998, οι τακτικές γραμμές επιβατηγών πλοίων και πορθμείων από 1.1.1999.

2 F, I, P και SP: όλες οι υπηρεσίες πρόκειται να ελευθερωθούν από 1.1.1999. GR: οι τακτικές γραμμές επιβατηγών πλοίων και πορθμείων και οι υπηρεσίες από πλοία <650 GT από 1.1.2004· όλες οι άλλες υπηρεσίες από 1.1.1999.

Επιπτώσεις ανά κράτος μέλος

9. Ο όγκος των ελευθερωθεισών εμπορευματικών μεταφορών κατά την υπό εξέτασιν περίοδο, με βάση τα στοιχεία του 1993, ήταν ο ακόλουθος (σε εκατομμύρια τόννους):

Ελευθερωθείσες εμπορευματικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των "κλειστών" (captive cargo), ανά κράτος μέλος, το 1993.

Χώρα	ξηρό φορτίο χύδην	γενικό φορτίο	χημικές ουσίες/αέρια	σύνολο
Γαλλία	0,4	--	0,2	0,6
Ελλάδα	--	--	--	--
Ιταλία	1,9	5,2	0,5[α)]	7,6
Πορτογαλία	0,1	--	0,1	0,2
Ισπανία	3,7	4,4	0,7	8,8[β)]
Υποσύνολο	6,1	9,6	1,5	17,2
Κλειστά (για ίδιο λογαριασμό)[γ)]	5,2	--	--	5,2
Σύνολο	11,3	9,6	1,5	22,4

α) κατ'εκτίμησιν
β) μέχρι τον Φεβρουάριο του 1994 (τέλος ισχύος μέτρων διασφαλίσεως): 0,5-0,8 m
γ) Κλειστά (για ίδιο λογαριασμό) φορτία θεωρούνται τα φορτία που μπορούν να μεταφερθούν από επιχειρήσεις που έχουν τον δικό τους στόλο. Αυτά που μπορούν να προσφερθούν στην ανοικτή αγορά (F: 1m, GR: 0,2m, I: 3m, SP: 1m).

10. Άλλα 4,4 εκατομ. τόννοι μη στρατηγικού φορτίου μεταφέρθηκε με πλοία κάτω των 650 GT. Προφανώς το φορτίο μεταφέρθηκε σε μικρές ποσότητες για τις οποίες δεν χρειάζονταν μεγαλύτερα πλοία· εάν είχαν μεταφερθεί με πλοία μεγαλύτερα των 650 GT, η πρόσβαση στα φορτία αυτά θα ήταν επίσης ελεύθερη.

11. Η συμμετοχή πλοίων υπό ξένη σημαία ήταν ελάχιστη:

Γαλλία: προφανώς τα 0,6 εκατομ. τόννοι φορτίου χύδην δεν ενδιέφερε τους υπό ξένη σημαία μεταφορείς (ίσως επειδή ήταν πολύ μικροί ή πολύ εξειδικευμένοι),

Ελλάς: δεδομένου ότι όλες σχεδόν οι ηπειρωτικές εμπορευματικές μεταφορές αποτελούνται από στρατηγικά φορτία, "κλειστά" βιομηχανικά φορτία ή φορτία που μεταφέρονται από πλοία μικρότερα των 650 GT, δεν υπήρξε συμμετοχή πλοίων υπό ξένη σημαία,

Ιταλία: φαίνεται ότι οι μεταφορείς δεν αντιλήφθηκαν, σε μεγάλο βαθμό, τις επελθούσες μεταβολές· ελευθερώθηκαν 11 εκατομ. τόννοι φορτίων, και όμως τα υπό ξένη σημαία (ΕΕ *και* όχι-ΕΕ) πλοία μετέφεραν μόνο 0,2 εκατομ. τόννους το 1993. Ο στόλος που διαθέτουν οι ιταλικές βιομηχανικές επιχειρήσεις έχει χωρητικότητα 3 εκατομ. τόννων, που αποτελεί "κλειστό" φορτίο για την εθνική σημαία,

Πορτογαλία: ο όγκος του ελευθερωθέντος φορτίου είναι αμελητέος,

[redacted]

Ισπανία: δεδομένου ότι τα μη στρατηγικά φορτία, εξαιρέσει των φορτίων που μεταφέρονται από πλοία κάτω των 650 κοχ (GT), κατέστησαν προσβάσιμα μόνο από τις 17 Φεβρουαρίου 1994[3] και μετά, δεν κατέστη ακόμη δυνατόν να εκτιμηθούν οι συνέπειες της εν λόγω ελευθέρωσης.

Ξένες σημαίες στο ελευθερωμένο εμπόριο

12. Η συμμετοχή των υπό ξένη σημαία πλοίων ήταν σχετικά υψηλή (12%) στο ελευθερωμένο τμήμα της *ισπανικής* αγοράς ενδομεταφορών (μεταξύ άλλων στην αγορά σιδηρομεταλλευμάτος). Αυτό ενδέχεται να έχει προκληθεί από την έλλειψη επαρκούς υπό εθνική σημαία χωρητικότητας, μολονότι τα ξένα πλοία που χρησιμοποιήθηκαν ήταν συχνά ισπανικών συμφερόντων. Η κατάσταση αυτή, ωστόσο, προϋπήρχε της ελευθερώσεως του ηπειρωτικού εμπορίου, όταν τα υπό ξένη σημαία πλοία επιχειρούσαν με ειδικές άδειες.

13. Η συμμετοχή των πλοίων υπό ξένη σημαία στη μεταφορά *χημικών ουσιών* και *αερίου* ήταν ιδιαίτερα υψηλή (45%), και όχι μόνο στην Ισπανία. Ισχύει το ίδιο με το σημείο 11: χρησιμοποιούνταν ήδη ξένα πλοία για τη μεταφορά των φορτίων αυτών, με ειδικές άδειες.

14. Υπάρχουν δύο άλλοι λόγοι για το γεγονός ότι τα αποτελέσματα της παρούσας ελευθέρωσης είναι περιορισμένα:

- το μεγαλύτερο μέρος των ελευθερωμένων φορτίων *χύδην* που μεταφέρονται μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων στον Νότο της Ευρώπης παρουσιάζουν περιορισμένο ενδιαφέρον για τους ξένους πλοιοκτήτες. Είτε οι ναύλοι είναι υπερβολικά χαμηλοί, είτε δεν υπάρχει φορτίο προς μεταφορά για το ταξίδι επιστροφής,

- η ενημέρωση των πλοιοκτητών και ναυλωτών για την πρόσφατη ελευθέρωση είναι ακόμη ανεπαρκής· ακόμη και εάν εγνώριζαν περισσότερα γι'αυτήν, οι φορτωτές έχουν την τάση να παραμένουν σταθεροί στους παραδοσιακούς εθνικούς μεταφορείς, εφόσον οι ξένοι μεταφορείς δεν προσφέρουν τακτικές υπηρεσίες.

Ξένες σημαίες σε μη ελευθερωθείσες εμπορικές μεταφορές

15. Μεταξύ 6 και 6,5 εκατομ. τόννων μη ελευθερωθέντων φορτίων ενδομεταφορών μεταφέρθηκαν από υπό ξένη σημαία πλοία βάσει ειδικής άδειας. Αυτό αντιπροσωπεύει το 6% περίπου των 101,5 εκατομ. τόννων που αποτελούν ακόμη αποκλειστικότητα των υπό εθνική σημαία πλοίων. Πλοία υπό ξένη σημαία που μεταφέρουν δεσμευμένα φορτία εντοπίσθηκαν μόνο στη Γαλλία (0,3-0,5m τόννους), στην Ισπανία (1 m τόννους) και Πορτογαλία (4,9 m τόννους). Για την Πορτογαλία, τα πλοία τα εγγεγραμένα στο νηολόγιο της Μαντέϊρα θεωρήθηκαν ως "ξένα πλοία", δεδομένου ότι χρειάζονται ειδικές άδειες για να λάβουν μέρος στις πορτογαλικές ενδομεταφορές.

Η Επιτροπή εξετάζει το κατά πόσον οι παρεκκλίσεις που επιτρέπει το άρθρο 6 (οι μη ελευθερωθείσες εμπορικές μεταφορές) εξακολουθούν να είναι δικαιολογημένες, όταν οι διατάξεις των κρατών μελών για τις ειδικές άδειες προσβάσεως στις εμπορικές αυτές μεταφορές δεν περιλαμβάνουν προτιμησιακό σύστημα υπέρ των σημαιών ΕΕ, βάσει του οποίου ειδικές άδειες θα χορηγούνταν μόνο σε πλοία με εξωκοινοτική σημαία, εφόσον δεν ήταν διαθέσιμα πλοία υπό κοινοτική σημαία.

Ξένες σημαίες στις Βορειο-Ευρωπαϊκές ενδομεταφορές

16. Οι ενδομεταφορές στα Βόρεια κράτη μέλη είναι ανοικτές για τις ξένες σημαίες με την εξαίρεση της Γερμανίας, όπου οι ενδομεταφορές αποτελούν αποκλειστικότητα των υπό κοινοτική σημαία σκαφών. Μολονότι στη Δανία και στο Ηνωμένο Βασίλειο τα υπό εθνική σημαία πλοία δεσπόζουν στις μεταφορές

---

[3] Αποφάσεις της Επιτροπής 93/125/ΕΟΚ της 17.2.1993 και 93/396/ΕΟΚ της 13.6.1993 σχετικά με την λήψη μέτρων διασφαλίσεως δυνάμει του άρθρου 5 του κανονισμού 3577/92.

[redacted]

από πορθμεία και στη μεταφορά γενικών φορτίων, τα δανικά και βρεταννικά πλοία μεταφέρουν το 20% μόνο των φορτίων χύδην. Τα υπό βρεταννική σημαία πλοία ωστόσο, μεταφέρουν ουσιαστικά ολόκληρο το βρεταννικό πετρέλαιο της Βόρειας Θάλασσας. Στη Γερμανία, τα υπό εθνική σημαία πλοία μετέφεραν το 58% του εμπορίου ενδομεταφορών το 1993, έναντι του 75% το προηγούμενο έτος.

Στόλοι ενδομεταφορών

17. *Το παράρτημα II* περιέχει στοιχεία σχετικά με τους στόλους ενδομεταφορών ή τους "παράκτιους" στόλους των κρατών μελών, την 1η Ιανουαρίου 1994. Τα πλοία τα εγγεγραμμένα στα νηολόγια DIS και MAR δεν περιλαμβάνονται. Αναφέρονται στο μέρος II της παρούσης εκθέσεως.

18. Ήταν δύσκολο να καταγραφούν οι στόλοι ενδομεταφορών στα Βόρεια κράτη μέλη, δεδομένου ότι τα περί ων ο λόγος σκάφη μπορούν εύκολα να περνούν από το διεθνές εμπόριο στις ενδομεταφορές. Κατά συνέπειαν, ο "παράκτιος" στόλος απετέλεσε το κριτήριο της παρούσης εκθέσεως. Ως τέτοιος νοείται γενικά ο στόλος σκαφών κάτω των 6.000 GT (10.000 DWT), μολονότι μεγαλύτερα πορθμεία μπορούν επίσης να συμπεριληφθούν. Εκτιμάται ότι το 80% περίπου όλων των πραγματικών ταξιδιών ενδομεταφορών που πραγματοποιήθηκαν από τα περί ων ο λόγος πλοία έλαβαν χώρα στο πλαίσιο των εμπορευματικών μεταφορών των Βορείων κρατών μελών, ιδίως δε αυτών του Ηνωμένου Βασιλείου και, σε μικρότερο βαθμό, της Γερμανίας.

19. Στο Νότια κράτη μέλη, οι στόλοι αποκλειστικών ενδομεταφορών είναι εύκολα προσδιορίσιμοι, λόγου χάριν βάσει "περιορισμένου πιστοποιητικού αξιοπλοΐας".

20. Σημειωτέον ότι, σε γενικές γραμμές, ο υπό κοινοτική σημαία στόλος ενδομεταφορών μειώθηκε σε μέγεθος στο διάστημα 1992-1994. Η μείωση κυμάνθηκε από ασήμαντη, όπως στην Ελλάδα και στην Ιταλία, έως 30% στην Ισπανία. Τόσο στον Βορά (ιδίως στη Γερμανία, στις Κάτω Χώρες και στο ΗΒ) και στον Νότο (ιδίως στην Ισπανία), η μείωση αποδίδεται στις γενικές συνθήκες της αγοράς και στο υψηλό κόστος λειτουργίας και ως εκ τούτου στη μετεγγραφή σε ανοικτά νηολόγια, όπως αυτά της Κύπρου και της Μάλτας, της Antigua, των Bahamas και του Vanuatu. Στη Γαλλία, ο αυξανόμενος αριθμός πλοίων ενεγράφη στο νηολόγιο του Kerguelen.

21. Από 1ης Ιουλίου 1993, επετράπη στα ισπανικά πλοία να εγγράφονται στο νηολόγιο των Καναρίων Νήσων· ωστόσο δεν επιτρέπεται, στην περίπτωση αυτή, να επιχειρούν στις ισπανικές ενδομεταφορές όπου ισχύουν ακόμη περιορισμοί[4]. Μεταξύ του 1992 και του 1993, ο ισπανικός στόλος ενδομεταφορών μειώθηκε από 124 σκάφη σε 85. Ο αριθμός των ναυτικών μειώθηκε από 3.000 σε 2.100, γεγονός που αποτελεί μείωση κατά 30%. Εκτιμάται ότι η προοπτική της μεγαλύτερης ελευθέρωσης της ισπανικής αγοράς συνέβαλε στις αποφάσεις που έλαβαν ορισμένοι Ισπανοί πλοιοκτήτες. Ανάλογες κινήσεις πλοιοκτητών στα άλλα Νότια κράτη μέλη δεν αναφέρθηκαν.

Συμπέρασμα

22. Σε γενικές γραμμές, πρέπει να αναμένεται ότι η περαιτέρω ελευθέρωση των ενδομεταφορών τα επόμενα χρόνια θα οδηγήσει σε αύξηση της αποδοτικότητας στον εν λόγω τομέα, η οποία με τη σειρά της θα έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων θαλάσσιων ενδομεταφορών έναντι των επιχειρήσεων άλλων τρόπων μεταφοράς. Εκτιμάται ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες στόλων ενδομεταφοράς, λόγου χάριν, προετοιμάζονται για την πλήρη ελευθέρωση. Ο κανονισμός 3577/92 θα θέσει τις εθνικές ενδομεταφορές σε ίση μοίρα με τις ενδοευρωπαϊκές ακτοπλοϊκές μεταφορές, εξαιρέσει

---

[4] Οι υπηρεσίες κρουαζιέρας έχουν ελευθερωθεί για όλες τις επιχειρήσεις, με ισχύ από 1.1.95, μολονότι η ελευθέρωση για τα σκάφη που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των Καναρίων Νήσων πραγματοποιήθηκε νωρίτερα (1.1.94).

των απαιτήσεων των σχετικών με τη σημαία. Δεδομένου ότι ο τελευταίος αυτός τρόπος μεταφοράς θεωρείται σε ολοένα και μεγαλύτερο βαθμό ως εναλλακτική επιλογή, ιδίως έναντι των οδικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων, δεν θεωρείται απίθανη η μεταπήδηση τμήματος των μεταφερομένων φορτίων στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Αυτό ωστόσο προϋποθέτει όχι μόνο την ύπαρξη κέρδους για τον φορτωτή, αλλά και τη διαθεσιμότητα επαρκούς χωρητικότητας πλοίων, την κατάλληλη στιγμή. Κάτι τέτοιο θα απαιτήσει μεγαλύτερη στράτευση των ναυτιλιακών μεταφορών για την απόσπαση της εμπιστοσύνης των φορτωτών. Σήμερα, ο τομέας των ενδομεταφορών σε ορισμένα κράτη μέλη παρουσιάζει κακή εικόνα, ενώ τα χερσαία έργα υποδομών (αγωγοί, νέες οδικές συνδέσεις) αυξάνουν την ελκυστικότητα των χερσαίων μεταφορών.

[redacted]

ΜΕΡΟΣ ΙΙ: ***πλοία των*** **DIS**[5] ***και*** **MAR**[6] ***και η συμμετοχή τους στις ενδομεταφορές της*** **ΕΕ**

Οι στόλοι DIS και MAR

23. *Το παράρτημα ΙΙΙ* περιγράφει τη σύνθεση των στόλων DIS και MAR. Ο αριθμός των εγγεγραμμένων στο DIS πλοίων παρέμεινε κατά το μάλλον ή ήττον ο ίδιος το 1993 και 1994. Επί συνόλου 478 την 1η Ιουλίου 1994, 223 πλοία θα μπορούσαν *δυνάμει* να συμμετάσχουν στις ενδομεταφορές εκτός Δανίας. Ο στόλος είναι σχετικά νέος: το 84% αποτελείται από πλοία ηλικίας κάτω των 15 ετών. Δεν υπάρχουν περιορισμοί ως προς την εθνικότητα των ναυτικών, εκτός από τον πλοίαρχο. Στην πράξη ωστόσο, οι περισσότεροι από τους ναυτικούς που επιβαίνουν δανικών πλοίων ακτοπλοΐας είναι Δανοί. Στο βαθμό που χρησιμοποιούνται ναυτικοί από τις Φιλιππίνες ή από τις Ινδίες, οι μισθοί στο πλαίσιο των σχετικών συλλογικών συμβάσεων είναι συγκρίσιμοι με τον "βασικό μισθό πληρώματος" της ΔΟΜ (Διεθνούς Ομοσπονδίας Μεταφορών) - σε αντιδιαστολή με τον "μισθό Άπω Ανατολής" της ΔΟΜ, που είναι χαμηλότερος. Οι ναυτικοί που επιβαίνουν σκαφών του DIS απαλλάσσονται της καταβολής φόρου εισοδήματος.

24. Ο στόλος του MAR είναι σχετικά μικρός, 35 πλοία το 1994. Μόνο τα δεξαμενόπλοια, αντιπροσωπεύουν το ήμισυ των σκαφών και, κατά πολύ, το μεγαλύτερο μέρος της χωρητικότητας. Περίπου το 40% του στόλου είναι ξένης πλοιοκτησίας. Εννέα σκάφη ανήκουν σε ισπανικές εταιρείες. Ο πλοίαρχος και το μισό πλήρωμα πρέπει να είναι Πορτογάλοι ή πολίτες άλλης κοινοτικής χώρας, πλην όμως είναι δυνατή η εξαίρεση. Οι ναυτικοί απαλλάσσονται του φόρου εισοδήματος.

25. Δεν επιτρέπει στα σκάφη DIS και MAR να συμμετέχουν στις ενδομεταφορές της οικείας χώρας, μολονότι είναι δυνατή η χορήγηση αδειών. Δεδομένου ότι ο κανονισμός 3577/92 επιτρέπει μόνο την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών στα πλοία στα οποία επιτρέπεται η συμμετοχή στις ενδομεταφορές της χώρας τους, τα πλοία DIS και MAR χρειάζονταν μία παρέκκλιση προκειμένου να έχουν πρόσβαση στις ενδομεταφορές άλλων κρατών μελών. Η παρέκκλιση αυτή χορηγήθηκε για το διάστημα μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1996 (άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού). Το Συμβούλιο ζήτησε από την Επιτροπή να προβεί στην ανάλυση της συμμετοχής και *της ενδεχόμενης στρεβλώσεως του ανταγωνισμού* που προκαλείται από τη συμμετοχή πλοίων DIS και MAR στις ενδομεταφορές των κρατών μελών και να αφιερώσει μέρος της πρώτης εκθέσεώς της στα σχετικά ευρήματα.

Συμμετοχή των πλοίων DIA και MAR

26. Μολονότι 223 πλοία DIS θα μπορούσαν, *δυνάμει*, να συμμετέχουν στις ξένες ενδομεταφορές, υπολογίζεται ότι στην πραγματικότητα, 50 πλοία κατά μέγιστο όριο χρησιμοποιήθηκαν στις κοινοτικές ενδομεταφορές εκτός Δανίας. Τα περισσότερα από αυτά συμμετείχαν στις βρεταννικές ή γερμανικές εσωτερικές μεταφορές. Ορισμένα πλοία χρησιμοποιήθηκαν στις γαλλικές, πορτογαλικές και ισπανικές ενδομεταφορές, πρωτίστως στις περιπτώσεις όπου δεν ήταν διαθέσιμα πλοία της χώρας. Αυτό αφορούσε κυρίως τα πλοία μεταφοράς χημικών ουσιών και τα πλοία μεταφοράς αερίου. Δεδομένου ότι η συμμετοχή πλοίων DIS στις εν λόγω εμπορικές μεταφορές αυξήθηκε κατά τι το 1994, θα μπορούσε να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η ελευθέρωση είχε κάποια αποτελέσματα. Ωστόσο, ο κύκλος εργασιών του στόλου DIS από τις ενδομεταφορές υπολογίζεται στο 1-2% του συνολικού κύκλου εργασιών, και μόνο το ένα τέταρτο του εν λόγω ποσοστού είναι αποτέλεσμα δραστηριοτήτων στην Νότια Ευρώπη.

---

5 DIS: Διεθνές Δανικό Νηολόγιο.

6 MAR: Διεθνές Νηολόγιο της Μαδέϊρα.

[redacted]

27. Τα πλοία MAR συμμετέχουν κυρίως στις πορτογαλικές ενδομεταφορές, μέσω αδειών· λίγα ταξίδια πραγματοποιήθηκαν στις βρεταννικές παράκτιες εμπορικές μεταφορές, με φορτία πετρελαίου, φυσικού αερίου και χημικών ουσιών· τόσο το 1992 όσο και το 1993, όλα αυτά τα φορτία ουσιαστικά μεταφέρθηκαν στην Πορτογαλία μόνο με πλοία MAR. Δεν είναι ακόμη γνωστό ποιά ήταν η κατάσταση το 1994.

Σύγκριση κόστους μεταξύ των νηολογίων DIS/MAR και των εθνικών νηολογίων των εταίρων ΕΕ και ΕΟΧ

28. *Το παράρτημα IV* περιλαμβάνει *το κόστος μισθοδοσίας* των ναυτικών για το 1993, κατανεμημένο στους μισθούς των ανώτερων αξιωματικών και των ναυτικών. *Το παράρτημα V* περιέχει λεπτομερή στοιχεία του συγκριτικού *κόστους επανδρώσεως* για τρεις τύπους σκαφών. Στον υπολογισμό του εν λόγω κόστους έχουν ληφθεί υπόψη τα τυχόν μέτρα στηρίξεως. Για τους σκοπούς της παρούσης εκθέσεως, το γερμανικό νηολόγιο ISR[7] θεωρείται ως αντιπροσωπεύον ένα μέσο κοστολόγιο, βάσει διαφόρων πηγών.

29. Οι παρεκκλίσεις που χορηγήθηκαν στα πλοία DIS και MAR μέχρι της 31ης Δεκεμβρίου 1996 δημιούργησαν ορισμένες ανησυχίες, δεδομένου ότι τα σκάφη αυτά θεωρούνται ότι διαθέτουν πλεονεκτήματα κόστους έναντι των σκαφών των άλλων εθνικών νηολογίων της ΕΕ.

30. Διαφαίνεται από τους πίνακες του παραρτήματος V ότι πολλά εξαρτώνται από το πώς εφαρμόζονται οι κανόνες επανδρώσεως, ή, στην πράξη, από το κατά πόσον το πλοίο επανδρώνεται από πολίτες της Κοινότητας ή, εν μέρει ή εν όλω, από ξένους. Πληροφορίες για το κόστος επανδρώσεως περιήλθαν από την Διεθνή Ναυτιλιακή Ομοσπονδία για σειρά πλοίων ενδομεταφορών νηολογημένων στα DIS και MAR, καθώς και στα άλλα νηολόγια. Για τα πλοία DIS, διατυπώθηκαν δύο υποθέσεις εργασίας, μία "ελάχιστη" και μία "ρεαλιστική" κατάσταση, αντανακλώντας αντιστοίχως, το ελάχιστο κόστος επανδρώσεως που επιτυγχάνεται βάσει των κανόνων DIS και την κατάσταση η οποία επικρατεί, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, στην πραγματικότητα, στα σκάφη παράκτιων μεταφορών. Στη δεύτερη περίπτωση, ένα πλοίο DIS 3.300 GT επανδρώνεται από 14 άτομα, δηλαδή 10 Δανούς και 4 ναύτες από τις Φιλιππίνες. Ο ακόλουθος πίνακας, ο οποίος αποτελεί απόσπασμα του παραρτήματος V (2), καταδεικνύει τα προαναφερθέντα.

Εκτίμηση κόστους πληρωμάτων για πλοίο 3.300 κοχ (GT) νηολογημένο στα ISR, DIS και NIS[8] (σε 1.000 USD και συντελεστή ISR=100)

Νηολόγιο	Πλήρωμα (αριθμός)		Ετήσιο κόστος	
	Αξιωματικοί	Ναύτες	$1000	Συντελεστές
Γερμανικό - ISR	Γερμανοί (3) Από Φιλιππίνες (2)	Γερμανός (1) Από Φιλιππίνες (4)	709	100
DIS - ελάχιστο	Δανός (1) Από Φιλιππίνες (5)	Από Φιλιππίνες (8)	334	40
DIS - ρεαλιστικό	Δανοί (6)	Δανοί (4) Από Φιλιππίνες (4)	876	106
NIS	Νορβηγός (1) Από Φιλιππίνες (5)	Από Φιλιππίνες (8)	356	43

Πηγή: Tecnecon (Οικονομικοί Σύμβουλοι και Σύμβουλοι σε θέματα Μεταφορών)

---

7 ISR: Γερμανικό Διεθνές Νηολόγιο.

8 NIS: Νορβηγικό Διεθνές Νηολόγιο.

[redacted]

31. Γενικά, το κόστος των πληρωμάτων για τα σκάφη που εκτελούν παράκτιες μεταφορές αντιπροσωπεύει υψηλό ποσοστό του ολικού κόστους σε σύγκριση με τα ωκεανοπόρα σκάφη. Σχετικό παράδειγμα θα αποτελούσε η περίπτωση ολλανδικού πλοίου ακτοπλοϊκών μεταφορών που έχει μικρότερο κόστος απ'ότι το δανικό πλοίο στο "ρεαλιστικό" σενάριο, επειδή έχει μικρότερο πλήρωμα, το οποίο επηρεάζει επίσης το κόστος για διακοπές, αναρρωτικές άδειες και χρόνο εκπαιδεύσεως. Οι φιλιππινέζοι ναυτικοί στα ολλανδικά σκάφη ακτοπλοϊκών μεταφορών πληρώνονται σύμφωνα με τις ολλανδικές συλλογικές εργασιακές συμβάσεις· δεν μπορούν να απασχοληθούν με μισθούς της οικείας χώρας καταγωγής.

Συμπέρασμα

32. Το κόστος λειτουργίας υπό τα διάφορα νηολόγια εμφανίζει μεγάλες διακυμάνσεις. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε ιδιαίτερα έντονο ανταγωνισμό στις περιπτώσεις κατά τις οποίες τα κράτη μέλη με σχετικώς ακριβά νηολόγια ανοίγουν για πρώτη φορά τις ενδομεταφορές τους στον ανταγωνισμό. Ενώ ο στόλος MAR, ο οποίος συμμετέχει κυρίως στις πορτογαλικές ενδομεταφορές δεν θα έχει σημαντικές επιπτώσεις στην κοινοτική Αγορά, τα σκάφη DIS *ενδέχεται* να έχουν σημαντικά πλεονεκτήματα σε σύγκριση με σκάφη άλλων νηολογίων. Αυτό εξαρτάται από το κατά πόσον ο αριθμός των ξένων πλησιάζει το ανώτατο επιτρεπόμενο ποσοστό. Δεδομένου ότι αυτό εξακολουθεί να παραμένει στο χώρο του πιθανού και ο χρόνος για τη διενέργεια αξιολογήσεων ήταν μέχρι στιγμής μικρός και ελάχιστες εμπορικές μεταφορές έχουν ελευθερωθεί στα Νότια κράτη μέλη, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να προτείνει τροποποίηση του κανονισμού 3577/92 προκειμένου να δοθεί στα σκάφη DIS (και MAR) μόνιμη πρόσβαση στις ενδομεταφορές της ΕΕ.

33. Το ανωτέρω συμπέρασμα πρέπει ωστόσο να συνοδευθεί από τρεις παρατηρήσεις:

- τα πλοία DIS, στο ρεαλιστικό σενάριο, θα μπορούσαν να είναι ήδη άκρως ανταγωνιστικά και ελκυστικά για τους φορτωτές, για λόγους εκτός του δυνητικά χαμηλού κόστους πληρωμάτων, συμπεριλαμβανομένων των τεχνολογικών πλεονεκτημάτων, της αποδοτικότητας, της αξιοπιστίας και της συνέπειας,

- υπάρχουν άλλα νηολόγια στην ΕΕ - δεύτερα νηολόγια *και ακόμη* και πρώτα νηολόγια - που μπορούν να είναι άκρως ανταγωνιστικά στις ενδομεταφορές, όπως εμφαίνεται στα παραρτήματα. Το κλείσιμο των εν λόγω εμπορικών δραστηριοτήτων στα πλοία DIS και MAR από 1ης Ιανουαρίου 1997 δεν θα απέκλειε τον έντονο ανταγωνισμό τιμών, μολονότι τα πλοία DIS που επιλέγουν το "ελάχιστο" σενάριο κόστους θα επηρέαζε στο μέγιστο βαθμό τον εν λόγω ανταγωνισμό,

- το βασικό ερώτημα εξακολουθεί λοιπόν να είναι κατά πόσον πλοία τα οποία δεν έχουν δικαίωμα πρόσβασης στις ενδομεταφορές της οικείας χώρας θα έπρεπε να έχουν μόνιμη πρόσβαση στις ενδομεταφορές άλλων κρατών μελών· εφόσον το ερώτημα αυτό απαντηθεί αρνητικά, η τροποποίηση της εθνικής νομοθεσίας για τα εν λόγω νηολόγια θα μπορούσε να αποτελέσει έναν τρόπο εκχωρήσεως στα σκάφη DIS και MAR προσβάσεως στις ενδομεταφορές των άλλων κρατών μελών.

[redacted]

ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ: ***επιπτώσεις της επέκτασης του κανονισμού 3577/92 στις χώρες ΕΖΕΣ***

Ιστορικό

34. Στις 21 Μαρτίου 1994, η Μεικτή Επιτροπή ΕΟΧ εξέδωσε απόφαση για την ενσωμάτωση όλης της σχετικής νέας νομοθεσίας ΕΕ, που θεσπίσθηκε μεταξύ της ολοκλήρωσης των διαπραγματεύσεων ΕΟΧ και της θέσεως σε ισχύ της συμφωνίας ΕΟΧ, στη συμφωνία. Στην νομοθεσία αυτή δεν περιλαμβανόταν ο κανονισμός 3577/92. Η Ευρωπαϊκή Ένωση προέβη σε δήλωση, συμφωνώντας ότι:

> "κατά τη σύνταξη της πρώτης εκθέσεώς της για την εφαρμογή του κανονισμού ..... η Επιτροπή θα λάβει επίσης υπόψη τις ενδεχόμενες επιπτώσεις μίας επέκτασης του κανονισμού στον ΕΟΧ. Τότε η Μεικτή Επιτροπή ΕΟΧ θα εξετάσει πάραυτα το ζήτημα της ενσωμάτωσης του κανονισμού στη συμφωνία ΕΟΧ".

35. Κατά τις διαπραγματεύσεις προσχωρήσεως με τη Νορβηγία, συμφωνήθηκε ότι τα σκάφη NIS (τα οποία, σύμφωνα με τον νόμο, δεν επιτρέπεται να συμμετέχουν στις νορβηγικές ενδομεταφορές) δεν θα συμπεριλαμβάνονταν στην εξαίρεση που προβλέπει το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού 3577/92. Η Νορβηγία ανέλαβε να μην τροποποιήσει τη νομοθεσία της σχετικά με τα NIS, πριν την 1η Ιανουαρίου 1997.

36. Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, την 1η Ιανουαρίου 1995, συνεπάγεται ότι ο κανονισμός εφαρμόζεται τώρα επίσης στην Αυστρία, την Φινλανδία και τη Σουηδία. Κατά τη σύνταξη της εκθέσεώς της, η Επιτροπή συνέλλεξε πληροφορίες για τη νομοθεσία των τεσσάρων, τότε, κυριότερων ναυτιλιακών εταίρων ΕΟΧ· βλέπε *παράρτημα VI*. Σύμφωνα με αυτές, τόσο η Φινλανδία όσο και η Σουηδία είχαν περιορισμούς στις ενδομεταφορές. Η Φινλανδία, ωστόσο, θέσπισε νομοθεσία για να ανοίξει τις παράκτιες μεταφορές της σε πλοία υπό κοινοτική σημαία άλλων κρατών (νόμος 1362/94). Η Σουηδία είχε ήδη συνάψει διμερείς συμφωνίες με έξι κράτη μέλη της ΕΕ, παραχωρώντας αμοιβαία πρόσβαση στα πλοία του πρώτου και δευτέρου νηολογίου. Βρίσκεται τώρα στη φάση της νομικής κατάργησης των περιορισμών για όλα τα υπό κοινοτική σημαία πλοία.

37. Σε μελέτη για τους στόλους των πρώην και νυν χωρών ΕΖΕΣ περιλαμβάνονταν στοιχεία για τη *συμμετοχή των στόλων* της Φινλανδίας και της Σουηδίας στις ενδομεταφορές της ΕΕ, και τα πλέον σημαντικά ευρήματα εκτίθενται στο παρόν Μέρος, καθώς και στο *παράρτημα VII*. Η συμμετοχή των σκαφών NIS εμφαίνεται στο *παράρτημα VIII*.

Κόστος πληρωμάτων

38. Στοιχεία για το κόστος πληρωμάτων των φινλανδικών, σουηδικών, ισλανδικών και νορβηγικών σκαφών υπάρχουν στα *παραρτήματα IV και V*, και αναφέρθηκαν ήδη στο Μέρος ΙΙ. *Τα παραρτήματα IV και V* δείχνουν ότι τα φινλανδικά και ισλανδικά πλοία πρέπει να θεωρούνται ως μετρίου έως υψηλού κόστους σκάφη υπό σημαία ΕΕ, ενώ τα υπό σουηδική σημαία πλοία φαίνεται να ανταγωνίζονται τουλάχιστον επί ίσοις όροις με σχετικώς χαμηλού κόστους πλοία δευτέρου νηολογίου άλλων κρατών της ΕΕ, όπως τα πλοία του γερμανικού ISR και του DIS (στην "ρεαλιστική" κατάσταση). Η σουηδική σημαία και το φινλανδικό δεύτερο νηολόγιο επιτρέπουν την επιστροφή φόρων και εισφορών της κοινωνικής ασφαλίσεως, γεγονός που επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να πραγματοποιούν οικονομίες της τάξεως του 25-30% στο κόστος πληρωμάτων.

39. Το πρώτο νορβηγικό νηολόγιο - NOR - φαίνεται να είναι ακριβότερο από άλλες σημαίες ΕΟΧ και σχεδόν από όλα τα νηολόγια της ΕΕ. Αντιθέτως, το κόστος πληρωμάτων στα σκάφη που είναι νηολογημένα στο Διεθνές Νορβηγικό Νηολόγιο (Norwegian International Ship register - NIS) είναι χαμηλότερο από το κόστος όλων των πρώτων και δευτέρων νηολογίων στην Ευρώπη, εκτός της

[redacted]

"ελάχιστης" κατάστασης του DIS. Τα κόστη αυτά είναι κατά 30-40% χαμηλότερα απ'ό,τι για τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε σχετικώς χαμηλού κόστους νηολόγια της ΕΕ. Αποτελούν το 20% μόνο του κόστους των ακριβότερων σημαιών ΕΕ.

Συμμετοχή σκαφών της Φινλανδίας, Σουηδίας και ΕΖΕΣ στις ενδομεταφορές της ΕΕ

40. *Τα παραρτήματα VII και VIII* περιέχουν πληροφορίες για την *κατ'εκτίμησιν* συμμετοχή σκαφών της Φινλανδίας, Σουηδίας και ΕΖΕΣ στις ενδομεταφορές της ΕΕ κατά την περίοδο Νοέμβριος 1993-Νοέμβριος 1994. Έχει διενεργηθεί ανάλυση των σκαφών της Σουηδίας, Φινλανδίας και NOR αφενός, και των πλοίων NIS αφετέρου· τα σουηδικά και φινλανδικά πλοία έχουν τώρα πρόσβαση στις ενδομεταφορές σε όλα τα κράτη μέλη, και τα πλοία NOR θα την αποκτήσουν εφόσον ο κανονισμός 3577/92 επεκταθεί στην ΕΖΕΣ. Για τα πλοία NIS, αυτό δεν ισχύει, στο βαθμό που δεν τροποποιείται η νορβηγική νομοθεσία. Η συμμετοχή των σκαφών NIS εξετάσθηκε μόνο στα κράτη μέλη με ανοικτά παράλια. Είναι δυνατόν, ωστόσο, να ναυλώθηκαν ορισμένα πλοία για ταξίδια στα Νότια κράτη μέλη.

41. Τα στοιχεία που περιέχονται στα παραρτήματα είναι αποτέλεσμα αναλύσεων των κινήσεων των σκαφών, της απάλειψης των πλοίων που προφανώς δεν είναι κατάλληλα για ενδομεταφορές, και συνεντεύξεων με τους ιδιοκτήτες των εναπομενόντων σκαφών, τα οποία είναι κυρίως μικρά φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου και χημικών ουσιών. Τα αριθμητικά στοιχεία αναφέρουν τη συνολική ακαθάριστη χωρητικότητα των πλοίων που συμμετέχουν στις εν λόγω εμπορευματικές μεταφορές, πλην όμως δεν δείχνουν τα *μερίδια* των Βορείων σκαφών στις συνολικές μεταφορές. Ωστόσο, ο ακόλουθος πίνακας που συνέταξε το Υπουργείο Μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου δείχνει τα μερίδια στην αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου:

Μερίδια αγοράς των υπό σημαία ΕΖΕΣ σκαφών στις παράκτιες εμπορευματικές μεταφορές του Ηνωμένου Βασιλείου το 1993.

Σημαία	Όγκος μεταφερθέντος ξηρού φορτίου (mt)	% μερίδιο του εμπορίου στο ΗΒ	Όγκος μεταφερθέντος υγρού φορτίου (mt)	% μερίδιο του εμπορίου στο ΗΒ
NIS	0,16	0,9	2,95	7,0
Σουηδία	*	*	1,77	4,2
Νορβηγία	*	*	0,56	1,2
Φινλανδία	*	*	0,54	1,2
Σύνολο	0,16	0,9	5,82	13,6

* ασήμαντο

42. Τα παραρτήματα VII και VIII δείχνουν ότι τα υπό *νορβηγική* (NIS) και *σουηδική* σημαία δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου και χημικών ουσιών δέσποσαν στις παράκτιες εμπορευματικές μεταφορές της ΕΕ, ιδίως σε αυτές του Ηνωμένου Βασιλείου, που βεβαίως αποτελεί σημαντική αγορά προϊόντων πετρελαίου. Τα πλοία αυτά δραστηριοποιήθηκαν επίσης στη Δανία, στη Γερμανία και στις Κάτω Χώρες. Δεν είναι πιθανό να σχετίζονται, όλες οι κινήσεις των σκαφών, με ταξίδια τα οποία θα έπρεπε να θεωρηθούν ως αυθεντικές ενδομεταφορές.

[redacted]

43. Ο ανωτέρω πίνακας για τα μερίδια αγοράς των συνολικών μεταφορών στις παράκτιες εμπορικές δραστηριότητες στο Ηνωμένο Βασίλειο δείχνει ότι τα σκάφη ΕΖΕΣ, ως ομάδα, είχαν ως συνολικό μερίδιο αγοράς το 14% περίπου του εμπορίου υγρού φορτίου χύδην, ενώ τα πλοία NIS είχαν μερίδιο 7%. Τα πλοία NIS είχαν μερίδιο 5,2% όλων των μεταφορών του ΗΒ, ποσοστό που φαίνεται σχετικά μέτριο. Η εξήγηση έγκειται στο ότι το παράκτιο εμπόριο του ΗΒ είναι ανοικτό σε όλες τις σημαίες και ως εκ τούτου τα βρεταννικά πλοία, τα πλοία των άλλων Βορείων κρατών μελών, τα πλοία της ΕΖΕΣ (συμπεριλαμβανομένων των πλοίων NIS) καθώς και τα πλοία υπό μη κοινοτικές σημαίες, μεταξύ άλλων υπό σημαίες ευκαιρίας, είχαν τη δυνατότητα να ανταγωνισθούν ελεύθερα.

Ενδεχόμενος ανταγωνισμός από τα πλοία NIS

44. Μολονότι το μερίδιο των πλοίων NIS στην αγορά δεν φαίνεται να είναι υψηλό στα Βόρεια κράτη μέλη, ο αριθμός των πλοίων που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως *δυνάμει* κατάλληλα για ενδομεταφορές σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ υπολογίζεται μεταξύ 200 και 420 σκάφη[9]. Περίπου 250 είναι πλοία άνω των 10.000 DWT (6.000 GT), πλην όμως κάτω των 30.000 DWT. Ορισμένα ισπανικά πλοία της χωρητικότητας αυτής συμμετέχουν στις ισπανικές ενδομεταφορές, μολονότι συνήθως τα μεγαλύτερα αυτά σκάφη εκτελούν μεταφορές στη διεθνή αγορά. Κατά κανόνα, πολλά πλοία, ιδίως δε σκάφη κατασκευασμένα για συγκεκριμένου τύπου μεταφορές, δεν μπορούν εύκολα να στραφούν σε άλλο τύπο. Επιπλέον, σύμφωνα με τις νορβηγικές αρχές, τα περισσότερα, αν όχι όλα, μικρά σκάφη NIS και NOR, εκτελούν κατ' αποκλειστικότητα νορβηγικές μεταφορές εισαγωγών/εξαγωγών. Παρ' όλα αυτά, δεν πρέπει να υποτιμηθεί το δυναμικό τόσων πολλών πλοίων, λειτουργούντων υπό συνθήκες εξαιρετικά χαμηλού κόστους. Σε περίπτωση άρσεως των ισχυόντων περιορισμών, ενδέχεται τα μικρότερα, πολλαπλών ρόλων, πλοία NIS, να επιχειρήσουν να εξεύρουν πρόσθετες αγορές.

Συμπέρασμα

45. Η συμφωνία ΕΟΧ προβλέπει τη δημιουργία και διατήρηση ενός ομογενούς Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, που να καλύπτει ειδικότερα και τις τέσσερις ελευθερίες. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτό απαιτείται η συνεχής και συνολική επέκταση του σχετικού κοινοτικού κεκτημένου στον ΕΟΧ. Το ζήτημα του κατά πόσον ο κανονισμός 3577/92 μπορεί να αποτελέσει τμήμα του σχετικού κοινοτικού κεκτημένου συνδέεται με την επίλυση των ακόλουθων ζητημάτων.

Εφόσον τα σκάφη NIS εξακολουθήσουν να αποκλείονται της ελεύθερης συμμετοχής τους στις ενδομεταφορές της ΕΚ, όπως θα συνέβαινε βάσει του άρθρου 1 παράγραφος 1 του κανονισμού, η επέκταση του κανονισμού στα κράτη ΕΖΕΣ/ΕΟΧ δεν αναμένεται να προκαλέσει σημαντικές μεταβολές στη σημερινή κατάσταση των ενδομεταφορών στις ΕΚ. Πρέπει να καταστεί σαφές ότι η παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού δεν πρέπει να επεκταθεί στα σκάφη NIS, δεδομένου ότι προοριζόταν μόνο για τα κράτη μέλη της ΕΕ την ημερομηνία της εκδόσεως του κανονισμού. Επιπλέον, θα έπρεπε η Νορβηγία να αναλάβει την υποχρέωση να μην μεταβάλει τη σχετική με το NIS νομοθεσία της πριν την 1η Ιανουαρίου 1997. Μέχρι τότε η Επιτροπή θα έχει την ευκαιρία να αναλύσει, στο πλαίσιο της δεύτερης σχετικής με την εφαρμογή εκθέσεως, τα αποτελέσματα της ελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών, με βάση ευρύτερο φάσμα στοιχείων. Και τα δύο στοιχεία είχαν ήδη γίνει αποδεκτά από την Νορβηγία στις διαπραγματεύσεις προσχωρήσεως. Εάν η Νορβηγία εξετάσει το ενδεχόμενο να παράσχει στα σκάφη NIS πρόσβαση στην εγχώρια αγορά τους μετά την 1.1.1997, η κατάσταση θα έπρεπε ίσως να επανεξεταστεί με βάση τις τότε νορβηγικές απαιτήσεις και πρακτικές επανδρώσεως.

---

9 Τα πορθμεία Ro-ro καθώς και τα επιβατηγά πορθμεία, δεν έχουν ληφθεί υπόψη, δεδομένου ότι συχνά εξυπηρετούν κατ' αποκλειστικότητα ειδικές γραμμές.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΣΤΙΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΝΑ ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΕΕ (ΕΚΑΤΟΜ. ΤΟΝΝΟΙ)

Κατηγορία	ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ ΧΥΔΗΝ		ΥΓΡΟ ΦΟΡΤΙΟ ΧΥΔΗΝ		ΓΕΝΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ		ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ
Χώρα	ηπειρωτ.	νησιά	ηπειρωτ.	νησιά	ηπειρωτ.	νησιά	ηπειρωτ.	νησιά	
Βέλγιο									
1984	δεν υπάρχουν	-	δεν υπάρχου	-	δεν υπάρχου	-	δεν υπάρχουν	-	δεν υπάρχουν
1992	δεν υπάρχουν	-	δεν υπάρχου	-	δεν υπάρχου	-	δεν υπάρχουν	-	δεν υπάρχουν
1993	δεν υπάρχουν	-	0,05	-	-	-	0,05	-	0,05
Δανία									
1987*	3,9	3	0,5	2,6	-	8,6	4,4	14,2	18,6
1992*	5,25	2,05	0,55	2,65	-	8,2	5,8	12,9	18,7
1993*	4,25	1,9	0,45	2,5	-	9,5	4,7	13,9	18,6
Γαλλία									
1984	2,4	0,3	7,2	0,3	-	1,2	9,6	1,8	11,4
1992	1,8	0,3	7,2	0,4	-	0,9	9	1,6	10,6
1993*	1,6	0,2	6,5	0,3	-	0,9	8,1	1,4	9,5
Δ. Γερμανία									
1987	0,5	-	1,5	-	-	-	2	-	2
ενωμένη									
1992	1,45	-	7,35	0,1	0,5	-	8,85	0,6	9,45
1993	0,95	-	6,05	0,1	0,5	-	7,05	0,6	7,65
Ελλάς									
1984	3	3,55	6,05	0,9	0,6	2	10,1	6,45	16,55
1992	3,7	4,1	6	2	0,4	2,4	10,1	8,5	18,6
1993*	3,7	4,1	6	2	0,4	2,4	10,1	8,5	18,6
Ιρλανδία									
1984	0,05	-	0,45	-	-	-	0,5	-	0,5
1992	0,15	-	0,55	-	-	-	0,7	-	0,7
1993	0,3	-	0,55	-	-	-	0,85	-	0,85
Ιταλία									
1984	4,85	8,35	7,5	21,4	4	6,9	16,35	36,65	53
1992	5,4	10,8	6,65	23,15	5,85	11,65	17,9	45,6	63,5
1993*	5	10	6,2	21,5	5,45	10,85	16,65	42,35	59
Κάτω Χώρες									
1984*	-	1	-	-	-	0,15	-	1,15	1,15
1992	0,3	1,45	-	-	-	0,2	0,3	1,65	1,95
1993	0,4	1,25	-	-	-	0,2	0,4	1,45	1,85
Πορτογαλία									
1984	0,1	0,5	3	0,2	-	0,4	3,1	1,1	4,2
1992	0,1	0,5	5	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
Ισπανία									
1984	7,6	1,8	18,3	4,7	2,7	4,9	28,6	11,4	40
1992	5,6	0,6	13,6	3,9	4,4	5,2	23,6	9,7	33,3
1993	4,75	0,55	10,8	3,85	4,4	5,6	19,95	10	29,95
Ην. Βασίλειο (συμπεριλ. των μεταφ. offshore)									
1984	4,7	-	32,5	30	-	8,8	37,2	38,8	76
1992	8,5	2	26,1	29,7	-	9	34,6	40,7	75,3
1993	7,4	2	28,9	23,8	-	9,5	36,3	35,3	71,6
Όλα τα κράτη μέλη									
1984/7	27,1	18,5	77,45	60,1	7,3	33	111,9	111,6	223,4
1992	32,25	21,8	73	62,3	10,7	38,9	116	123	238,9
1992/3	28,45	20,5	69,8	54,5	10,3	40,3	108,6	115,2	223,8

* περιλαμβάνονται τα κατ' εκτίμησιν στοιχεία για τον εν λόγω όγκο εμπορευματικών μεταφορών, την γεωγραφική κατανομή και την κατηγορία φορτίου

Πηγή : Merc

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Οι "ακτοπλοϊκοί στόλοι" των Βορείων κρατών μελών της ΕΕ, την 1.1.1994(1)

Χώρα	Αριθ.	GRT	DWT	σχόλια
Βέλγιο	23	78.000	37.000	κυρίως πορθμεία
Δανία	129	199.000	92.000	κυρίως πορθμεία σε γραμμές μεταξύ νησιών
Γερμανία	551	774.000	1.040.000	
_ εθνικά	268	312.000	413.000	κυρίως κανονικά σκάφη παράκτιων μεταφορών
_ ISR	283	462.000	627.000	κυρίως κανονικά σκάφη παράκτιων μεταφορών
Ιρλανδία	54	95.000	128.000	σύνολο στόλου κάτω των 10.000 DWT
Λουξεμβούργο	12	50.000	84.000	βελγικής πλοικτησίας, < 10.000 DWT
Κάτω Χώρες	237	378.000	602.000	κυρίως κανονικά σκάφη παράκτιων μεταφορών
Ην. Βασίλειο	*237	*302,000	*463,000	κυρίως φορτηγά πλοία
Σύνολο Βορείων κρατών μελών ΕΕ	*1243	*1,876,000	*2,446,000	Βορειοευρωπαϊκοί στόλοι παράκτιων μεταφορών που επιχειρούν μεταφορές εντός Ευρώπης

* κατ' εκτίμησιν
Πηγή : Merc

Οι στόλοι ενδομεταφορών των Νοτίων κρατών μελών της ΕΕ την 1.1.1994(1)

Χώρα	Αριθ.	GRT	DWT	σχόλια
Γαλλία	**86**	**538.831**	**712.387**	
_ RoRo	14	136.374	*55,000	πορθμεία RoRo από/προς Κορσική
_ άλλα	72	402.457	657.387	δεξαμενόπλοια ενδομεταφορών/διεθνών μεταφορών
Ελλάς	**448**	**721.934**	**365.000**	
_ RoRo	220	381.934	*185,000	πορθμεία RoRo , συμπεριλ. 38 υδροπτερύγων
_ άλλα	228	*340,000	*180,000	μικρός στόλος διανησιωτικών εμπορευματικών μεταφορών
Ιταλία	**377**	**672.500**	**623.500**	
_ RoRo	228	385.000	*150,000	πορθμεία RoRo + 53 υδροπτέρυγα
_ άλλα	149	287.500	473.500	κυρίως δεξαμενόπλοια
Πορτογαλία	**21**	**63.000**	**82.000**	μόνο φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου
Ισπανία	**172**	**580.411**	**702.279**	
_ ηπειρωτ.	85	198.402	*320,000	μόνο φορτηγά πλοία
_ νησιωτ.	87	382.039	382.279	κυρίως πλοία της γραμμής/πορθμεία RoRo
Σύνολο Νοτίων κρατών μελών ΕΕ	**1104**	**2.576.676**	**2.485.166**	Σύνολο στόλων ενδομεταφορών των νοτιοευρωπαϊκών κρατών μελών

* κατ' εκτίμησιν
Πηγή: Merc

(1) Για την διαφορά μεταξύ "στόλων παράκτιων μεταφορών" και στόλων ενδομεταφορών, βλ. παραγράφους 14 - 16 της εκθέσεως

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Στόλος DIS, ΙΟΥΛΙΟΣ 1992 ΚΑΙ ΙΟΥΛΙΟΣ 1994, ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΣΚΑΦΟΥΣ

Τύπος πλοίου	Αριθμός		GRT/GT		DWT	
	1.7.1992	1.7.1994	1.7.1992	1.7.1994	1.7.1992	1.7.1994
Ελεύθερα (trampers)	237	228	917.548	888.612	1.555.736	1.491.373
Πλοία της γραμμής	86	98	1.990.075	2.093.198	2.216.618	2.360.305
Δεξαμενόπλοια	100	98	2.159.765	1.567.504	3.965.287	2.740.587
Επιβατηγά + πορθμεία	6	7	84.120	122.433	16.360	19.875
Αλλα	44	46	55.663	65.697	64.753	75.058
Σύνολο	473	478	5.207.171	4.737.444	7.818.754	6.687.198

(πηγή : Ενωση Δανών Πλοιοκτητών)

ΣΤΟΛΟΣ MAR, ΙΟΥΛΙΟΣ 1993 ΚΑΙ ΙΟΥΛΙΟΣ 1994, ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΣΚΑΦΟΥΣ

Τύπος πλοίου	Αριθμός		GRT		DWT	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994
Επιβατηγά	2	2	2.168	13.443	674	2.722
Γενικού φορτίου	5	9	10.205	16.021	17.311	29.239
Φορτίου χύδην	5	3	77.563	21.152	126.112	34.132
Πετρελαιοφόρα	16	15	742.623	693.958	1.437.567	1.371.684
Μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων	3	3	6.055	6.055	10.941	10.941
Μεταφοράς αερίου	2	2	7.605	7.605	9.557	9.557
Μεταφοράς χημικών ουσιών	-	1	-	3.575	-	6.260
Σύνολο στόλου	33	35	846.221	761.992	1.602.162	1.464.535

(πηγή: DGPNTM)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV (1)

ΚΟΣΤΟΣ ΜΙΣΘΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΟ 1993 : ΑΝΩΤΕΡΟΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ

Εθνικότητα	Συντελεστής μηνιαίων αποδοχών	Συντελεστής Αποδοχών συν Κόστους Κοινωνικής Ασφαλίσεως
ΕΕ		
Δανία	184	156
Γερμανία	166	150
Γαλλία	126	148
ΗΒ	118	115
Δανία (DIS)	103	89
Κάτω Χώρες	100	100
Ισπανία	84	92
Ιταλία	84	90
Βέλγιο (Λουξ.)	79	97
ΝΕΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ		
Σουηδία	90	100
Φινλανδία	106	102
ΕΖΕΣ:		
Ισλανδία	98	92
Νορβηγία (NOR)	125	120
Νορβηγία (NIS)	136	130
Ξένα πληρώματα χαμηλού κόστους (α):		
Ινδοί (MUI/ITF)	53	43
Ινδοί (NIS)	43	37
Φιλιππινέζοι (ITF/TCC)	44	36
Φιλιππινέζοι (DIS)	39	33
Φιλιππινέζοι (NIS)	37	32
Πολωνοί (NIS)	43	35

(α) Οι συντομογραφίες εντός παρενθέσεως αναφέρονται στον τύπο συμφωνίας

Πηγή : ISF

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV (α)

ΚΟΣΤΟΣ ΜΙΣΘΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΟ 1993 : ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Εθνικότητα	Συντελεστής μηνιαίων αποδοχών	Συντελεστής Αποδοχών συν Κόστους Κοινωνικής Ασφαλίσεως
ΕΕ		
Γερμανία	174	161
Δανία	128	107
Δανία (DIS)	102	86
Κάτω Χώρες	100	100
Γαλλία	95	118
Ιταλία	91	97
ΗΒ	78	73
Βέλγιο (Λουξ)	75	90
Ελλάς	63	61
Πορτογαλία	27	25
ΝΕΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ		
Σουηδία	84	93
Φινλανδία	135	129
ΕΖΕΣ:		
Ισλανδία	115	106
Νορβηγία (NOR)	141	128
Νορβηγία (NIS)	144	139
Ξένα πληρώματα χαμηλού κόστους (α):		
Ινδοί (NUS/ITF)	33	30
Ινδοί (NIS)	32	28
Ινδοί (NIS)	24	22
Φιλιππινέζοι (ITF/TCC)	30	25
Φιλιππινέζοι (DIS)	38	32
Φιλιππινέζοι (NIS)	29	26
Πολωνοί (NIS)	31	26

(α) Οι συντομογραφίες εντός παρενθέσεως αναφέρονται στον τύπο συμφωνίας

Πηγή : ISF

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V (1)

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΕΩΣ/ΣΚΑΦΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ 1,500 GRT

Κατάταξη κόστους	Νηολόγιο Φορτηγά σκάφη 1,500	Συπληρωματικό πλήρωμα (αριθμός/εθνικότητα)		Ολικό κόστος επανδρώσεως (α) US $ 1000/έτος	Συντελεστής (Γερμανικό ISR = 100)
		Αξιωματικοί	Ναύτες		
1.	DIS ελάχιστο	1 Ε + 4Ξ	0 Ε + 5Ξ	266	38
2.	NIS	1 Ε + 4Ξ	0 Ε + 5Ξ	300	42
3.	Madeira (MAR)	3 Ε + 0Ξ	3 Ε + 0Ξ	340	48
4.	Κάτω Χώρες	4 Ε + 0Ξ	0 Ε + 3Ξ	448	63
5.	Βέλγιο	3 Ε + 0Ξ	4 Ε + 0Ξ	561	79
6.	Σουηδία	4 Ε + 0Ξ	6 Ε + 0Ξ	610	86
7.	DIS (ρεαλιστικό)	5 Ε + 0Ξ	2 Ε + 3Ξ	648	91
8.	Γερμανία (ISR)	3 Ε + 0Ξ	1 Ε + 4Ξ	709	100
9.	Ιταλία	4 Ε + 0Ξ	5 Ε + 0Ξ	736	104
10.	Φινλανδία	4 Ε + 0Ξ	6 Ε + 0Ξ	769	108
11.	Ισπανία	5 Ε + 0Ξ	7 Ε + 0Ξ	784	111
12.	Ισλανδία	4 Ε + 0Ξ	6 Ε + 0Ξ	826	117
13.	Νορβηγία NOR	4 Ε + 0Ξ	6 Ε + 0Ξ	978	138
14.	Γερμανία	3 Ε + 0Ξ	5 Ε + 0Ξ	1.029	145
15.	Γαλλία	6 Ε + 0Ξ	6 Ε + 0Ξ	1.454	205

Πηγή: TecnEcon/Merc: κατ' εκτίμησιν στοιχεία με βάση τα δεδομένα ISF

(α) περιλαμβάνει κόστος κοινωνικής ασφαλίσεως
Ε : πολίτες χωρών ΕΟΧ
Ξ : ξένοι, χαμηλού κόστους

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V (2)

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΕΩΣ/ΠΛΟΙΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ 3,300 GRT

Κατάταξη κόστους	Νηολόγιο Φορτηγά σκάφη 3,300	Συπληρωματικό πλήρωμα (αριθμός/εθνικότητα)		Ολικό κόστος επανδρώσεως (α) US $ 1000/έτος	Συντελεστής (Γερμανικό ISR = 100)
		Αξιωματικοί	Ναύτες		
1.	DIS ελάχιστο	1 Ε + 5Ξ	0 Ε + 8Ξ	334	40
2.	NIS	1 Ε + 5Ξ	0 Ε + 8Ξ	356	43
3.	Madeira (MAR)	4 Ε + 0Ξ	4 Ε + 0Ξ	470	57
4.	Κάτω Χώρες	5 Ε + 0Ξ	0 Ε + 4Ξ	566	69
5.	Βέλγιο	4 Ε + 0Ξ	7 Ε + 0Ξ	655	79
6.	Σουηδία	5 Ε + 0Ξ	4 Ε + 0Ξ	778	94
7.	DIS (ρεαλιστικό)	3 Ε +2Ξ	2 Ε + 5Ξ	826	100
8.	Γερμανία (ISR)	4 Ε + 0Ξ	7 Ε + 0Ξ	836	100
9.	Ιταλία	6 Ε + 0Ξ	4 Ε + 4Ξ	876	106
10.	Φινλανδία	4 Ε + 0Ξ	7 Ε + 0Ξ	896	108
11.	Ισπανία	5 Ε + 0Ξ	8 Ε + 0Ξ	1.015	123
12.	Ισλανδία	7 Ε + 0Ξ	8 Ε + 0Ξ	1.027	124
13.	Νορβηγία NOR	4 Ε + 0Ξ	7 Ε + 0Ξ	1.055	128
14.	Γερμανία	5 Ε + 0Ξ	0 Ε + 7Ξ	1.575	191
15.	Γαλλία	7 Ε + 0Ξ	10 Ε + 0Ξ	1.928	233

Πηγή: TecnEcon/Merc: κατ' εκτίμησιν στοιχεία με βάση τα δεδομένα ISF

(α) περιλαμβάνει κόστος κοινωνικής ασφαλίσεως
Ε : πολίτες χωρών ΕΟΧ
Ξ : ξένοι, χαμηλού κόστους

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V (3)

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΕΩΣ/ΠΛΟΙΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ 9,000 GRT

Κατάταξη κόστους	Νηολόγιο Φορτηγά πλοία 9,000	Συπληρωματικό πλήρωμα (αριθμός/εθνικότητα)		Ολικό κόστος επανδρώσεως (α) US $ 1000/έτος	Συντελεστής (Γερμανικό ISR = 100)
		Αξιωματικοί	Ναύτες		
1.	DIS ελάχιστο	1 Ε + 6Ξ	0 Ε + 11Ξ		
2.	NIS	1 Ε + 6Ξ	0 Ε + 11Ξ		
3.	Madeira (MAR)	3 Ε + 0Ξ	4 Ε + 0Ξ		
4.	Κάτω Χώρες	6 Ε + 0Ξ	0 Ε + 7Ξ		
5.	Βέλγιο	5 Ε + 0Ξ	4 Ε + 0Ξ		
6.	Σουηδία	7 Ε + 0Ξ	11 Ε + 0Ξ		
7.	Γερμανία (ISR)	4 Ε + 3Ξ	2 Ε + 11Ξ		
8.	DIS (ρεαλιστικό)	7 Ε + 0Ξ	6 Ε + 5Ξ		
9.	Ισπανία	7 Ε + 0Ξ	10 Ε + 0Ξ		
10.	Φινλανδία	7 Ε + 0Ξ	11 Ε + 0Ξ		
11.	Ιταλία	5 Ε + 0Ξ	8 Ε + 0Ξ		
12.	Νορβηγία NOR	7 Ε + 0Ξ	11 Ε + 0Ξ		
13.	Γερμανία	6 Ε + 0Ξ	0 Ε + 8Ξ		
14.	Γαλλία	8 Ε + 0Ξ	12 Ε + 0Ξ		

Πηγή: TecnEcon/Merc: κατ' εκτίμησιν στοιχεία με βάση τα δεδομένα ISF

(α) περιλαμβάνει κόστος κοινωνικής ασφαλίσεως
Ε : πολίτες χωρών ΕΟΧ
Ξ : ξένοι, χαμηλού κόστους

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI
ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ - ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Χώρα	Βασική αρχή που διέπει τις ενδομεταφορές	Σχόλια	Διμερείς συμφωνίες σχετικές με τις ενδομεταφορές	Απαιτήσεις όσον αφορά την εθνικότητα των μελών του πληρώματος		Οροι πλοιοκτησίας		Φορολογικές επιστροφές
				1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	
Φινλανδία	Κλειστή στα ξένα σκάφη. Από την προσχώρηση και μετά, ανοικτή για τα σκάφη ΕΕ.	Περιορισμένες παρεκκλίσεις	Δεν υπάρχουν συμφωνίες, είτε με χώρες ΕΕ είτε με άλλες χώρες ΕΖΕΣ, που να παρέχουν την δυνατότητα αμοιβαίας πρόσβασης στις ενδομεταφορές.	Φινλανδοί πολίτες	Δυνατή η πρόσληψη αλλοδαπών μελών του πληρώματος, σε ορισμένες συνθήκες, μέσω παρεκκλίσεως από τις συνήθεις συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Το ήμισυ του πληρώματος δύναται να αποτελείται από μέλη που κατοικούν στον ΕΟΧ.	Το 60 τοις εκατό του πλοίου πρέπει να ανήκει σε Φινλανδούς πολίτες ή σε φινλανδικές εταιρείες νομότυπα καταχωρημένες στο οικείο μητρώο.	Το ίδιο με το 1 ο νηολόγιο. Η νηολόγηση δεν επιτρέπεται για τα επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία ή για τα πλοία που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στις ενδομεταφορές.	Προκειμένου περί σκαφών νηολογημένων στο παράλληλο νηολόγιο, είναι δυνατή η επιστροφή τμήματος των κατακρατηθέντων φόρων και των εισφορών κοινωνικής ασφαλίσεως που κατεβλήθησαν από τον ιδιοκτήτη.
Σουηδία	Κλειστή στα ξένα σκάφη. Από την προσχώρηση και μετά, ανοικτή για τα σκάφη ΕΕ.	Διμερείς συμφωνίες επιτρέπουν σε διάφορα υπό ξένη σημαία πλοία να εκτελούν ενδομεταφορές. Σε ειδικές περιπτώσεις, μπορούν να επιτραπούν εξαιρέσεις από τον Σουηδικό Οργανισμό Θαλάσσιων Μεταφορών	Περιλαμβάνουν την Νορβηγία, το Βέλγιο, την Ιρλανδία, τις Κάτω Χώρες, την Πορτογαλία, την Ιταλία και το ΗΒ, επιτρέποντας τις αμοιβαίες ενδομεταφορές. Η συμφωνία με την Νορβηγία επεκτείνεται στα σκάφη NIS.	Ουδεμία. Όλα τα μέλη του πληρώματος προσλαμβάνονται βάσει συλλογικών μισθολογικών συμφωνιών, ανεξαρτήτως εθνικότητος.	Ουδεμία	Άνω του 50 τοις εκατό να ανήκει σε Σουηδό πολίτη ή σουηδική εταιρεία, μολονότι η κυβέρνηση επιφυλάσσεται του δικαιώματός της να επιτρέπει σε ξένα πλοία να πλέουν υπό σουηδική σημαία.		Στους πλοιοκτήτες επιστρέφεται το πλήρες ποσό των καταβληθέντων φόρων επί του εισοδήματος των ναυτικών, καθώς και επιπλέον ποσό, μετρητοίς, 29.000 SEK για τους υπαλλήλους πλήρους απασχολήσεως, για τις κοινωνικές εισφορές. Περίπου 25 τοις εκατό οικονομίες στο συνολικό κόστος πληρωμάτων.
Ισλανδία	Ανοικτά παράλια		Ουδεμία συμφωνία που να αφορά τις παράκτιες θαλάσσιες μεταφορές.	Πολίτες ΕΟΧ		Ανοικτή για τους πολίτες των χωρών ΕΟΧ.	Δεν εφαρμόζεται. Οι πλοιοκτήτες δύνανται να ναυλώσουν σκάφη υπό ξένη σημαία για ενδομεταφορές.	-
Νορβηγία	Ανοικτά παράλια	Αποκλείονται τα σκάφη τα νηολογημένα από NIS. Οι τακτικές μεταφορές επιβατών πρέπει να τυγχάνουν αδείας.	Περιλαμβάνουν την Σουηδία, την Ισλανδία, την Δανία, το ΗΒ και την Πορτογαλία, μολονότι η πολιτική ανοικτών θυρών στις ενδομεταφορές έχει ως αποτέλεσμα να μην είναι αναγκαία η ύπαρξη ειδικών ρυθμίσεων.	Ουδεμία, πλην του ότι ο πλοίαρχος πρέπει να είναι Νορβηγός. Όλα τα μέλη του πληρώματος προσλαμβάνονται βάσει συλλογικών μισθολογικών συμφωνιών.	Γενική απαίτηση για Νορβηγό πλοίαρχο. Ωστόσο, επιτυγχάνονται εύκολα εξαιρέσεις για άλλες εθνικότητες.	Ο πλοιοκτήτης πρέπει να είναι Νορβηγός πολίτης, ή διαμένων στην Νορβηγία, ή ιδιοκτήτης σε προσωπική εταιρεία απεριόριστης ευθύνης, όπου τουλάχιστον το 60 τοις εκατό της ιδιοκτησίας ανήκει σε Νορβηγούς πολίτες, ή ο ιδιοκτήτης είναι εταιρεία περιορισμένης ευθύνης όπου τουλάχιστον το 60 τοις εκατό του κεφαλαίου και των διοικητικών εξουσιών ανήκουν σε Νορβηγούς.	Το 60 τοις εκατό ανήκει σε Νορβηγούς πολίτες ή νορβηγικές εταιρείες, ή σε εταιρεία περιορισμένης ευθύνης της οποίας τα κεντρικά γραφεία είναι στην Νορβηγία, ή προσωπική εταιρεία πλοιοκτησίας με εδρεύοντα στην Νορβηγία ιδιοκτήτη που έχει διοικητικές εξουσίες, ή ο ιδιοκτήτης έχει ορίσει εκπρόσωπο για την αποδοχή δικαστικών εντολών εξ ονόματος του ιδιοκτήτη.	Σε όλους τους Νορβηγούς ναυτικούς παρέχεται ειδική φορολογική έκπτωση έως 30 τοις εκατό του ακαθάριστου εισοδήματος, μέχρι ποσού 70.000 NK κατ' έτος. Αυτό ισχύει μόνο για τους ναυτικούς που εργάζονται τουλάχιστον για μια ορισμένη περίοδο στη θάλασσα. Οι πλοιοκτήτες εισπράττουν επιστροφή φόρων για τα μέλη πληρωμάτων που διαμένουν στην Νορβηγία και/ή είναι φορολογητέοι στην Νορβηγία. Ισχύει μόνο για τα σκάφη του NOR, εκτός των περιπτώσεων κατά τις οποίες το σύνολο πληρωμάτων σκαφών του NIS πληροί τις αναγκαίες προϋποθέσεις διαμονής/φορολόγησης.

Πηγή : TecnEcon

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII ΚΑΤ' ΕΚΤΙΜΗΣΙΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΣΟΥΗΔΙΚΩΝ ΚΑΙ ΦΙΝΛΑΝΔΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΗΣ ΕΖΕΣ, ΣΤΙΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΗΣ ΕΕ, ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΣΚΑΦΟΥΣ (ΠΛΗΝ NIS), ΝΟΕΜ. 1993 - ΝΟΕΜ. 1994

μέρος 1

Χώρα	Σημαία	Γενικό φορτίο		Χύδην		Δεξαμενόπλοια		Lpg/Lng		Δεξαμενόπλοια χημικού φορτίου		Σύνολο	
		Αριθ.	Gt	Αριθ.	Gt	Αριθ.	Gt	Αριθ.	Gt	Αριθ.	Gt	Αριθ.	Gt
Βέλγιο	Φινλανδία	4	10.190	-	-	-	-	1	6.726	-	-	5	16.916
	Νορβηγία	6	6.156	-	-	-	-	-	-	2	4.779	8	10.935
	Σουηδία	2	3.842	-	-	-	-	-	-	1	4.311	3	8.153
	Σύνολο											16	36.004
Δανία	Φινλανδία	11	23.017	-	-	-	-	-	-	1	13.974	12	37.081
	Νορβηγία	43	38.184	1	1.199	-	-	-	-	3	3.967	47	43.350
	Σουηδία	22	18.631	1	8.383	26	91.347	-	-	7	30.013	56	148.374
	Σύνολο											115	228.805
Ιρλανδική Δημοκρατία	Φινλανδία	1	4.303	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4.303
	Νορβηγία	1	493	-	-	-	-	-	-	-	-	1	493
	Σουηδία	4	3.810	-	-	-	-	-	-	-	-	4	3.810
	Σύνολο											6	8.606
Γαλλία	Φινλανδία	1	3.826	-	-	-	-	-	-	1	6.763	2	10.589
	Νορβηγία	3	5.228	-	-	1	3.998	-	-	5	11.388	9	20.614
	Σουηδία	3	3.758	-	-	1	7.285	-	-	2	11.303	6	22.346
	Σύνολο											17	53.549
Γερμανία	Φινλανδία	10	28.291	-	-	-	-	-	-	-	-	10	28.291
	Νορβηγία	16	11.148	1.199	1.199	1	3.998	-	-	3	9.790	21	26.135
	Σουηδία	14	15.311	-	-	12	53.841	-	-	4	22.218	30	91.370
	Σύνολο											61	145.796

μέρος II

Χώρα	Σημαία	Γενικό φορτίο		Χύδην		Δεξαμενόπλοια		Lpg/Lng		Δεξαμενόπλοια χημικού φορτίου		Σύνολο	
		Αριθ.	Gt	Αριθ.	Gt	Αριθ.	Gt	Αριθ.	Gt	Αριθ.	Gt	Αριθ.	Gt
Ελλάς	Νορβηγία	3	2.477	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2.477
	Σύνολο											3	2.477
Ιταλία	Φινλανδία	1	4.303	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4.303
	Σουηδία	2	11.691	-	-	-	-	-	-	-	-	2	11.691
	Σύνολο											3	15.994
Κάτω Χώρες	Φινλανδία	13	38.171	-	-	1	8.773	1	6.726	1	6.763	16	60.433
	Νορβηγία	20	19.248	-	-	2	4.497	-	-	8	17.519	30	41.264
	Σουηδία	19	20.577	-	-	13	52.960	-	-	4	17.467	26	91.004
	Σύνολο											72	192.701
Πορτογαλία	Νορβηγία	11	8.351	-	-	-	-	-	-	-	-	11	8.351
	Σουηδία	-	-	-	-	-	-	-	-	1	5.774	1	5.774
	Σύνολο											12	14.125
Ισπανία	Φινλανδία	2	8.606	-	-	-	-	-	-	-		2	8.606
	Νορβηγία	8	15.734	-	-	-	-	-	-	-		8	15.734
	Σουηδία	4	6.676	-	-	-	-	-	-	1	5.774	5	12.450
	Σύνολο											15	36.790
Ηνωμένο Βασίλειο	Φινλανδία	10	45.023	-	-	2	56.584	2	11.505	1	6.763	15	119.875
	Νορβηγία	28	37.425	-	-	2	4.497	-	-	7	16.219	37	58.141
	Σουηδία	14	32.475	3	27.773	19	116.840	-	-	9	56.246	45	233.334
	Σύνολο											97	411.350

Πηγή : TecnEcon, με βάση τα στοιχεία LMIS

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΚΑΤ' ΕΚΤΙΜΗΣΙΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ NIS ΣΤΙΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΗΣ ΕΕ

Χώρα	Γενικό φορτίο		Χύδην		Δεξαμενόπλοια		Ipg/Ing		Δεξαμενόπλοια χημικού φορτίου		Εμπορευματοκιβώτια		Σύνολο	
	Αριθ.	Gt	Αριθ.	Gt	Αριθ.	Gt	Αριθ.	Gt	Αριθ.	Gt	Αριθ.	Gt	Αριθ.	Gt
Βέλγιο	15	28.133	1	2.468	-		2	9.210	4	14.306	-	-	22	54.117
Δανία	42	65.167	3	8.022	6	75.670	2	13.593	2	13.593	1	2.282	56	178.723
Ιρλανδική Δημοκρατία	9	11.090	1	18.839	1	6.973	-	-	1	2.564	-	-	12	34.466
Κάτω Χώρες	44	65.026	3	14.242	10	108.297	3	12.699	8	30.639	2	5.904	70	236.807
ΗΒ	69	142,8	7	76.716	16	229.494	13	86.683	23	152.400	3	7.078	131	695.171

Πηγή : TecnEcon με βάση τα στοιχεία LMIS

ISSN 0254-1483

COM(95) 383 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR 07 11

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-95-407-GR-C

ISBN 92-77-92243-5

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
L-2985 Λουξεμβούργο

27