



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 24.4.2002
COM(2002) 203 τελικό

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τέταρτη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (ακτοπλοΐα) (1999-2000)

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τέταρτη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (ακτοπλοΐα) (1999-2000)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη.....	4
1. Νομοθετική εξέλιξη.....	5
1.1. Η νομοθετική εξέλιξη στα 15 κράτη μέλη.....	5
1.1.1. Η πρόσβαση στην εκτέλεση ακτοπλοϊκών γραμμών	5
1.1.1.1. Ελευθερωμένες γραμμές.....	5
1.1.1.2. Προστατευόμενες ακόμη γραμμές	6
1.1.2. Οι κανόνες για τα πληρώματα	7
1.1.3. Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.....	8
1.2. Νομοθετική εξέλιξη στα κράτη της ΕΖΕΣ	9
2. Η εξέλιξη της αγοράς	9
2.1. Η εξέλιξη της κυκλοφορίας	10
2.1.1. Μεταφορά εμπορευμάτων	10
2.1.1.1. Συνολική κυκλοφορία	10
2.1.1.2. Κατηγορίες μεταφερθέντος φορτίου	11
2.1.1.3. Διαχωρισμός μεταξύ νησιωτικής/ηπειρωτικής κυκλοφορίας.....	12
2.1.2. Μεταφορά επιβατών.....	13
2.1.2.1. Συνολική κυκλοφορία	13
2.1.2.2. Οι κρουαζιέρες	14
2.2. Μερίδια της αγοράς αντίστοιχα στα πρώτα και δεύτερα νηολόγια	14
2.3. Η είσοδος ξένων πλοίων.....	15
3. Κόστος πληρωμάτων.....	16
4. Συμπεράσματα	16
4.1. Οι συνέπειες ελευθέρωσης της ακτοπλοΐας.....	16
4.2. Πρόσκληση διαβουλεύσεων σχετικά με το περιεχόμενο των προσεχών εκθέσεων για την εφαρμογή του κανονισμού περί ακτοπλοΐας	17

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 Κανόνες για τα πληρώματα εκδοθέντες κατ'εφαρμογήν του άρθρου 3 του κανονισμού περί ακτοπλοΐας	18
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στα κράτη μέλη	19
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3 Γενική εικόνα των διατάξεων περί ακτοπλοΐας των χωρών της ΕΕ και της ΕΖΕΣ	22
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4 Μεταφερθέντες τύποι εμπορευμάτων στα κράτη μέλη.....	30
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5 Όγκοι μεταφερθέντες το 1999 ανά τύπο εμπορεύματος και με διαχωρισμό ηπειρωτικής και νησιωτικής ακτοπλοΐας (σε εκατ. τόνους).....	31
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6 Σύγκριση του κόστους πληρώματος στα εμπορικά πλοία.....	32
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7 Σύγκριση του κόστους πληρώματος στα επιβατικά πλοία	33

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα έκθεση είναι η τέταρτη διετής έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού περί ακτοπλοΐας. Αφορά τα έτη 1999-2000. Όπως και οι προηγούμενες εκθέσεις συντάχθηκε με βάση μελέτη που εκπονήθηκε για λογαριασμό της Επιτροπής.

Από την 1η Ιανουαρίου 1999, ελευθερώθηκαν όλες σχεδόν οι ακτοπλοϊκές γραμμές στην Ευρώπη. Η αγορά που εν μέρει εξακολουθεί να προστατεύεται, η ελληνική, θα ανοίξει για τους κοινοτικούς εφοπλιστές την 1η Νοεμβρίου 2002. Σύντομα θα περατωθεί η προσαρμογή των νομοθεσιών των κρατών μελών στον κανονισμό περί ακτοπλοΐας.

Στο πρώτο μέρος της έκθεσης παρουσιάζεται η κατάσταση από νομική άποψη. Υπενθυμίζονται ποια είναι τα κοινοτικά δεύτερα νηολόγια που μπορούν να μετέχουν στην ακτοπλοΐα. Σήμερα, από τα σκάφη που είναι νηολογημένα στα κράτη μέλη, μόνον τα σκάφη του δεύτερου ιταλικού νηολογίου και τα εμπορικά σκάφη του δεύτερου νηολογίου της Δανίας δεν έχουν πρόσβαση στην κοινοτική ακτοπλοΐα. Όντως, η Ιταλία και η Δανία δεν επιτρέπουν να εκτελούνται στα ύδατά τους ακτοπλοϊκές γραμμές με αυτά τα σκάφη. Στην έκθεση διευκρινίζονται επίσης ποιοι είναι οι κανόνες για τα πληρώματα που επιβάλλουν ορισμένα κράτη μέλη στα πλοία που εκτελούν ακτοπλοϊκές γραμμές με τις νήσους. Τέλος, για πρώτη φορά, επισυνάπτεται ανακεφαλαίωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπουν τα κράτη μέλη.

Το νέο στάδιο ελευθέρωσης δεν δημιούργησε προβλήματα στην αγορά. Οι όγκοι εμπορευμάτων (260,99 εκατ. τόνοι το 1999) και ο αριθμός επιβατών (152 εκατ. το 1999) που μεταφέρθηκαν παρέμειναν σχετικά σταθεροί. Τα πέντε κράτη μέλη, τα οποία είναι και τα άμεσα ενδιαφερόμενα από αυτό το νέο στάδιο ελευθέρωσης (Ισπανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία και Πορτογαλία) το εκμεταλλεύθηκαν για να βελτιώσουν την ποιότητα των στόλων τους. Η είσοδος ξένων πλοίων στην εθνική ακτοπλοΐα εξακολουθεί να είναι περιορισμένη στα περισσότερα κράτη μέλη.

Στο δεύτερο μέρος της έκθεσης παρουσιάζονται λεπτομερείς στατιστικές ανά χώρα, καθώς επίσης, όσον αφορά τα εμπορεύματα, η κατανομή ανά τύπο μεταφερθέντων εμπορευμάτων χωριστά για τη νησιωτική και την ηπειρωτική ακτοπλοΐα. Όσον αφορά τα εμπορεύματα, η αγορά όπου είναι υψηλότερη η κυκλοφορία είναι εκείνη του Ηνωμένου Βασιλείου, ακολουθούμενη από την ιταλική. Η μεταφορά υγρών χύδην καταλαμβάνει την πρώτη θέση από άποψη τύπου μεταφερθέντων εμπορευμάτων. Όσον αφορά τους επιβάτες, η Ελλάδα έχει τη μεγαλύτερη κυκλοφορία, ακολουθούμενη από την Ιταλία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Στο τελευταίο μέρος της έκθεσης παρουσιάζεται τέλος το κόστος των πληρωμάτων για τρεις τύπους εμπορικών πλοίων και τρεις τύπους επιβατικών πλοίων. Το ακριβότερο νηολόγιο είναι το φινλανδικό. Το δεύτερο πορτογαλικό νηολόγιο, το MAR, είναι το λιγότερο ακριβό στην Ευρώπη.

Εξαιτίας της ελευθέρωσης της αγοράς που θα ολοκληρωθεί σύντομα και των δυσχερειών που αντιμετωπίστηκαν στη συλλογή των αναγκαίων στατιστικών στοιχείων για την εκπόνηση της παρούσας έκθεσης, η Επιτροπή διερωτάται στα συμπεράσματά της ποια μορφή πρέπει να έχουν οι προσεχείς εκθέσεις για την ακτοπλοΐα. Κρίνει ότι οι προσεχείς εκθέσεις θα μπορούσαν να συντάσσονται με βάση τις απαντήσεις των κρατών μελών σε σχετικό της ερωτηματολόγιο. Αυτή η λύση θα ήταν η οικονομικότερη διότι θα αποφεύγονται οι συχνά δαπανηρές μελέτες. Θα επιτρέψει να δημιουργηθεί μία πάγια και ομοιογενής βάση δεδομένων επί του θέματος, η οποία θα είναι διαθέσιμη σε όλους. Η Επιτροπή καλεί τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα να της γνωστοποιήσουν την άποψή τους επί του θέματος.

ΕΚΘΕΣΗ

Η παρούσα έκθεση περιέχει τρία κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο σχηματίζεται η εικόνα της νομοθετικής εξέλιξης στα 15 κράτη μέλη και τις χώρες της ΕΖΕΣ. Στο δεύτερο παρουσιάζεται η εξέλιξη της αγοράς στις χώρες αυτές. Στο τρίτο ανακεφαλαιώνεται το κόστος των πληρωμάτων στα διάφορα νηολόγια των χωρών του ΕΟΧ.

1. Νομοθετική εξέλιξη.

1.1. Η νομοθετική εξέλιξη στα 15 κράτη μέλη.

1.1.1. Η πρόσβαση στην εκτέλεση ακτοπλοϊκών γραμμών

Από την 1η Ιανουαρίου 1999, όλες σχεδόν οι ακτοπλοϊκές γραμμές άνοιξαν στους δικαιούχους του κανονισμού αριθ. 3577/92. Οι δικαιούχοι αυτοί είναι, σύμφωνα με το άρθρο 1 του κανονισμού, «*οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος*».

Η ημερομηνία της 1ης Ιανουαρίου 1999 αντιστοιχεί στο προτελευταίο στάδιο της ελευθέρωσης των κοινοτικών ακτοπλοϊκών γραμμών. Αφορά **τις τακτικές γραμμές μεταφοράς επιβατών και μεταφοράς με πορθμεία, καθώς και τις ακτοπλοϊκές γραμμές με τις νήσους πέντε κρατών μελών** (Ισπανίας, Γαλλίας, Ελλάδας, Ιταλίας και Πορτογαλίας).

Η ελευθέρωση της ακτοπλοΐας θα ολοκληρωθεί όταν ελευθερωθούν **στην Ελλάδα** οι εξής δύο κατηγορίες ακτοπλοϊκών γραμμών **με τις νήσους**: οι τακτικές γραμμές μεταφοράς επιβατών και οι πορθμειακές γραμμές, καθώς και οι γραμμές που εκτελούνται με πλοία εκτοπίσματος κάτω των 650 μεικτών τόνων.

1.1.1.1. Ελευθερωμένες γραμμές

Όσον αφορά τις ελευθερωμένες γραμμές, επήλθαν λίγες νομοθετικές μεταβολές από την τελευταία έκθεση για την ακτοπλοΐα.

Μετά την έκδοση του νόμου 2001-43 της 16ης Ιανουαρίου 2001, η γαλλική νομοθεσία είναι πλέον σύμφωνη προς τον κανονισμό. Αντίθετα, είναι πάντοτε ανοικτές οι διαδικασίες παράβασης κατά της ισπανικής νομοθεσίας (Βασιλικό Διάταγμα 1466/1997), της πορτογαλικής νομοθεσίας (Νομοθετικό Διάταγμα 194/98 της 10ης Ιουλίου 1998 όπως τροποποιήθηκε από το Νομοθετικό Διάταγμα 331/99 της 20ής Αυγούστου 1999) και κατά της ελληνικής νομοθεσίας (άρθρο 165 παράγραφοι 1 και 6 του Ελληνικού Ναυτικού Κώδικα και εγκύκλιοι της 4ης Αυγούστου 1998, της 18ης Δεκεμβρίου 1998 και της 21ης Δεκεμβρίου 1998).

Το ισπανικό Βασιλικό Διάταγμα 1466/97 προσβλήθηκε ενώπιον των ισπανικών δικαστικών αρχών, οι οποίες προσέφυγαν στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για ένα προδικαστικό ζήτημα. Η απόφαση του Δικαστηρίου εκδόθηκε στις 20 Φεβρουαρίου 2001 (υπόθεση C-205/99).

Τα πρώτα νηολόγια των κρατών μελών έχουν όλα πρόσβαση στην ακτοπλοΐα. Όσον αφορά την πρόσβαση των δεύτερων νηολογίων των κρατών μελών στην κοινοτική ακτοπλοΐα, η κατάσταση είναι ακριβώς η ίδια με εκείνη που παρουσιάζεται στην προηγούμενη έκθεση για την ακτοπλοΐα, η οποία εκτίθεται στη συνέχεια¹.

Ο κανονισμός προβλέπει ότι ένα πλοίο κράτους μέλους για να γίνει δεκτό στην ακτοπλοΐα άλλου κράτους μέλους, πρέπει πρώτα να πληροί όλους τους όρους που απαιτούνται για να γίνει δεκτό στην ακτοπλοΐα του κράτους μέλους όπου είναι νηολογημένο.

Αυτή είναι η περίπτωση των κάτωθι πλοίων, τα οποία πληρούν όλους τους όρους που απαιτούνται για να συμμετέχουν πλήρως στην ακτοπλοΐα των κρατών μελών της ΕΕ:

- τα πλοία που είναι νηολογημένα στο νηολόγιο REC της Ισπανίας,
- τα πλοία που είναι νηολογημένα στο νηολόγιο MAR της Πορτογαλίας,
- τα πλοία μεταφοράς εμπορευμάτων που είναι νηολογημένα στο νηολόγιο DIS της Δανίας.

Τα πλοία που είναι νηολογημένα στο γερμανικό νηολόγιο ISR και τα φινλανδικά πλοία που είναι εγγεγραμμένα στον «κατάλογο των εμπορικών πλοίων διεθνούς εμπορίου» έχουν μόνον περιορισμένη πρόσβαση στην ακτοπλοΐα: δεν μπορούν να εκτελούν τακτικές γραμμές, όλο το έτος.

Τα πλοία που είναι νηολογημένα στο δεύτερο ιταλικό νηολόγιο και τα επιβατικά πλοία που είναι νηολογημένα στο δεύτερο νηολόγιο της Δανίας δεν έχουν πρόσβαση στην κοινοτική ακτοπλοΐα.

1.1.1.2. Προστατευόμενες ακόμη γραμμές

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η ελευθέρωση της ακτοπλοΐας θα ολοκληρωθεί όταν ελευθερωθούν **στην Ελλάδα** οι εξής δύο κατηγορίες ακτοπλοϊκών γραμμών με τις **νήσους**: οι τακτικές γραμμές μεταφοράς επιβατών και πορθμειακών γραμμών, καθώς και οι γραμμές που εκτελούνται με πλοία εκτοπίσματος κάτω των 650 μεϊκτών τόνων. Με βάση τον κανονισμό περί ακτοπλοΐας, για τις γραμμές αυτές υπάρχει παρέκκλιση έως το 2004.

Η μεγαλύτερη νομοθετική πρόοδος από την τελευταία έκθεση για την ακτοπλοΐα σημειώθηκε ακριβώς στις γραμμές αυτές. Πράγματι, **η Ελλάδα αποφάσισε να τις ανοίξει στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες πριν την προθεσμία του 2004**. Το μέρος I του νόμου 2932/2001 που δημοσιεύθηκε στις 27 Ιουνίου 2001 προβλέπει ότι θα ελευθερωθούν από την 1η Νοεμβρίου 2002. Οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας θα εξακολουθούν ωστόσο να επιβάλλονται. Ο νόμος αυτός είναι καινοτόμος διότι αναθέτει σε ανεξάρτητη αρχή τον έλεγχο του τομέα.

¹ Υπενθυμίζεται ότι τα πλοία των «υπεράκτιων» νηολογίων των κρατών μελών δεν αποτελούν μέρος των δικαιούχων του κανονισμού περί ακτοπλοΐας (νηολόγιο Kerguelen - Γαλλικά εδάφη του Νοτίου Ημισφαιρίου και της Ανταρκτικής -, νηολόγιο των Ολλανδικών Αντιλλών, νηολόγιο της Νήσου του Man, των Βερμούδων και των Νήσων Caymans).

Σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού περί ακτοπλοΐας, οι ελληνικές αρχές κοινοποίησαν το κείμενο του νόμου στις υπηρεσίες της Επιτροπής. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής γνωστοποίησαν τα ερωτήματά τους στις ελληνικές αρχές και έγειραν το θέμα της μη συμμόρφωσης το 2004 ορισμένων διατάξεων του κειμένου με τον κανονισμό περί ακτοπλοΐας.

1.1.2. Οι κανόνες για τα πληρώματα

Μόνον πέντε κράτη μέλη θέλησαν να εφαρμόσουν τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 2 του κανονισμού περί ακτοπλοΐας, οι οποίες επιτρέπουν στο κράτος όπου εκτελείται μια ακτοπλοϊκή γραμμή (κράτος υποδοχής) να αποφασίζει τους κανόνες σχετικά με τα πληρώματα των πλοίων που εκτελούν ακτοπλοϊκές γραμμές με τις νήσους και των πλοίων εκτοπίσματος κάτω των 650 μεικτών τόνων - εκτός της περίπτωσης, για τα εμπορεύματα, όταν το δεδομένο ταξίδι ακολουθεί ένα ταξίδι προς ή από άλλο κράτος ή προηγείται αυτού.

Τα εθνικά νομοθετήματα σχετικά με τους κανόνες του κράτους υποδοχής όσον αφορά τα πληρώματα που κρίθηκαν σύμφωνα με τον κανονισμό περί ακτοπλοΐας είναι τα εξής: το γαλλικό διάταγμα αριθ.99/195 της 16ης Μαρτίου 1999, η απόφαση της 22ας Ιουλίου του 1999 της Ισπανίας, το διάταγμα και η εγκύκλιος της 25ης Νοεμβρίου 1999 της Ιταλίας. Οι κύριοι κανόνες που προβλέπονται στα νομοθετήματα αυτά παρουσιάζονται στο παράρτημα I.

Αντίθετα, κινήθηκε διαδικασία παράβασης κατά της πορτογαλικής νομοθεσίας (νομοθετικό διάταγμα αριθ. 194/98 της 10ης Ιουλίου 1998, όπως τροποποιήθηκε από το νομοθετικό διάταγμα 331/99 της 20ής Αυγούστου 1999) και κατά της ελληνικής νομοθεσίας (εγκύκλιος της 21ης Δεκεμβρίου 1998). Η διαδικασία παράβασης κατά της Πορτογαλίας βρίσκεται σε καλή οδό επίλυσής της.

Σύμφωνα με τον κανονισμό περί ακτοπλοΐας, **το οριστικό καθεστώς για τα πληρώματα** έπρεπε να θεσπιστεί από το Συμβούλιο πριν την 1η Ιανουαρίου 1999 κατόπιν πρότασης της Επιτροπής και μετά από σε βάθος εξέταση των οικονομικών και κοινωνικών συνεπειών της ελευθέρωσης της ακτοπλοΐας με τις νήσους. Η Επιτροπή υπέβαλε έκθεση στο Συμβούλιο σχετικά με το θέμα στις 17 Ιουνίου 1997 και μία πρόταση κανονισμού στις 29 Απριλίου 1998 (COM(1998) 251 τελικό). Η πρόταση αποσκοπούσε στη γενίκευση της ευθύνης του κράτους της σημαίας όσον αφορά το πλήρωμα. Η εναπομένουσα αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής αφορούσε τα πλοία εκτοπίσματος κάτω των 650 μεικτών τόνων και ο καθορισμός της απαιτούμενης αναλογίας κοινοτικών υπηκόων στα πληρώματα των πλοίων που εκτελούν τακτικά δρομολόγια μεταφοράς επιβατών και των πορθμειακών γραμμών (συμπεριλαμβανομένων των μεικτών γραμμών και των τακτικών γραμμών κρουαζιερών). Για τους ναυτικούς τρίτων χωρών που εργάζονται σε αυτόν τον τύπο πλοίων έπρεπε να εφαρμόζονται ακριβώς οι ίδιοι όροι εργασίας με εκείνους των υπηκόων των κρατών μελών. Η πρόταση της Επιτροπής δεν έτυχε ευνοϊκής υποδοχής από τα κράτη μέλη. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή πρότεινε την απόσυρσή της στις 11 Δεκεμβρίου 2001.

1.1.3. Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας

Το άρθρο 4 του κανονισμού επιτρέπει στα κράτη μέλη να επιβάλλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και να συνάπτουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για τις τακτικές γραμμές από και προς τις νήσους, καθώς και μεταξύ των νήσων, με την προϋπόθεση ότι οι υποχρεώσεις αυτές είναι αναγκαίες και ότι έχουν καθοριστεί χωρίς διακρίσεις έναντι όλων των κοινοτικών πλοιοκτητών.

Συνολικά, μόνον τέσσερα κράτη μέλη από τα δεκαπέντε δεν επιβάλλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Πρόκειται, αφενός, για το Λουξεμβούργο και την Αυστρία, τις οποίες ως χώρες προφανώς δεν ενδιαφέρει το θέμα για γεωγραφικούς λόγους, και, αφετέρου, για το Βέλγιο και τις Κάτω Χώρες, οι οποίες δεν έχουν θαλάσσιες δημόσιες υπηρεσίες.

Μεταξύ των κρατών μελών που επιβάλλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ορισμένα επέλεξαν να τις επιβάλλουν με βάση ένα σύστημα χορήγησης αδειών. Πρόκειται σήμερα για την Ελλάδα (χορήγηση αδειών), την Ισπανία, την Πορτογαλία και τη Σουηδία (καθεστώς έγκρισης ορισμένων δρομολογίων).

Η αρχή της μη εισαγωγής διακρίσεων που θέτει ο κανονισμός κατέστη νομοθετικά δεσμευτική για όλα τα κράτη μέλη (εκτός ορισμένων δρομολογίων στην Ελλάδα) την 1η Ιανουαρίου 1999, ημερομηνία πλήρους ελευθέρωσης της νησιωτικής ακτοπλοΐας. Η αρχή αυτή οδήγησε τα περισσότερα κράτη μέλη να προκηρύξουν προσκλήσεις υποβολής προσφορών για την επιλογή των μεταφορέων που θα αναλάβουν τη δημόσια υπηρεσία.

Οι διατάξεις του κανονισμού όσον αφορά τη δημόσια υπηρεσία δεν εφαρμόζονται όμως πλήρως στην πράξη. Πράγματι, ορισμένες συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας που συνάφθηκαν πριν την 1η Ιανουαρίου 1993 (ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού) δεν έχουν λήξει ακόμη. Ο ίδιος ο κανονισμός προβλέπει ότι οι συμβάσεις αυτές μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως ότου λήξουν². Άλλωστε, ορισμένα κράτη μέλη δεν έχουν συμμορφωθεί ακόμη πλήρως με τις διατάξεις του κανονισμού. Μετά από την υποβολή καταγγελιών, η Επιτροπή αναγκάστηκε να κινήσει αρκετές διαδικασίες παράβασης.

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, στο οποίο υποβλήθηκε προδικαστικό ζήτημα, εξέδωσε την πρώτη απόφασή του για την ερμηνεία των διατάξεων όσον αφορά τη δημόσια υπηρεσία του κανονισμού στις 20 Φεβρουαρίου 2001, στην υπόθεση C-205/99. Το Δικαστήριο έλαβε θέση ιδίως όσον αφορά τη νομιμότητα ενός συστήματος εκ των προτέρων χορήγησης έγκρισης και όσον αφορά τη δυνατότητα συνύπαρξης μιας σύμβασης και υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στην ίδια γραμμή.

²

Βλ. παραδείγματος χάρι η σύμβαση που συνήψαν οι γαλλικές αρχές το 1976 με την εταιρεία SNCM για την εξυπηρέτηση της Κορσικής, η οποία έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2001, ή ακόμη τις συμβάσεις που συνήψαν το 1991 οι ιταλικές αρχές με τις επιχειρήσεις του ομίλου Tirrenia, οι οποίες θα λήξουν στις 31 Δεκεμβρίου 2008.

Στο πρώτο σημείο, το Δικαστήριο επεσήμανε ότι ο κανονισμός επιτρέπει να υπόκειται στην εκ των προτέρων χορήγηση διοικητικής έγκρισης η εκτέλεση τακτικών ακτοπλοϊκών γραμμών από και προς τις νήσους και μεταξύ των νήσων, μόνον:

- εφόσον μπορεί να αποδειχθεί ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας εξαιτίας της ανεπάρκειας των τακτικών γραμμών μέσα σε μία κατάσταση ελεύθερου ανταγωνισμού·
- εφόσον αποδειχθεί επίσης ότι αυτό το καθεστώς εκ των προτέρων χορήγησης διοικητικής έγκρισης είναι αναγκαίο και ανάλογο προς τον επιδιωκόμενο στόχο·
- εφόσον ένα τέτοιο σύστημα βασίζεται σε αντικειμενικά και χωρίς διακρίσεις κριτήρια, εκ των προτέρων γνωστά στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

Στο δεύτερο σημείο, το Δικαστήριο επεσήμανε ότι ο κανονισμός πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιτρέπει σε ένα κράτος μέλος, στην ίδια γραμμή ή στην ίδια θαλάσσια διαδρομή, να επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σε ναυτοπλοϊκές επιχειρήσεις και να συνάπτει παράλληλα με άλλες επιχειρήσεις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για τη συμμετοχή στις ίδιες τακτικές γραμμές από και προς τις νήσους καθώς και μεταξύ των νήσων, υπό τον όρο ότι μπορεί να αποδειχθεί ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας και εφόσον αυτή η εκ παραλλήλου εφαρμογή πραγματοποιείται χωρίς διακρίσεις και είναι δικαιολογημένη ως προς την επιδιωκόμενο στόχο κοινής ωφέλειας.

Στο παράρτημα 2 ένας πίνακας ανακεφαλαιώνει ποια είναι η κατάσταση στα διάφορα κράτη μέλη ως προς τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.

1.2. Νομοθετική εξέλιξη στα κράτη της ΕΖΕΣ

Οι όροι πρόσβασης στην αγορά των κρατών της ΕΖΕΣ δεν άλλαξαν κατά την περίοδο αυτή.

Όσον αφορά τέλος τους κανόνες σχετικά με την εγκατάσταση, την υπηκοότητα των πληρωμάτων και τη φορολογία, οι οποίοι εφαρμόζονται σε κάθε νηολόγιο, αυτοί παρουσιάζονται στον πίνακα του παραρτήματος 3.

2. Η εξέλιξη της αγοράς

Καταρχήν, υπενθυμίζονται οι δυσχέρειες που συνάντησε η Επιτροπή στη συλλογή των δεδομένων που της ήταν αναγκαία για την εκπόνηση της παρούσας έκθεσης. Όντως, τα κράτη μέλη δεν συλλέγουν πλέον σήμερα τόσο λεπτομερείς στατιστικές όσο στο παρελθόν. Τα δεδομένα για το έτος 2000 επίσης δεν ήταν διαθέσιμα.

Η ελευθέρωση της ακόμη προστατευόμενης ακτοπλοΐας την 1η Ιανουαρίου 1999 (τακτικές γραμμές μεταφοράς επιβατών και πορθμείων, καθώς και ακτοπλοϊκές γραμμές με τις νήσους στην Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία, την Πορτογαλία και - εν μέρει - στην Ελλάδα) δεν επέφερε αύξηση της κυκλοφορίας ούτε σημαντική είσοδο πλοίων με ξένα σημαία στις εθνικές αγορές. Αντίθετα, φαίνεται ότι η ποιότητα των γραμμών βελτιώθηκε.

2.1. Η εξέλιξη της κυκλοφορίας

2.1.1. Μεταφορά εμπορευμάτων

2.1.1.1. Συνολική κυκλοφορία

Όπως φαίνεται και στον πίνακα που παρατίθεται στη συνέχεια, ο όγκος των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν ακτοπλοϊκώς στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανέρχεται σε 260,99 εκατομμύρια τόνους το 1999.

Ο όγκος των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν στα πέντε κράτη μέλη τα οποία αφορά η ελευθέρωση που επήλθε την 1η Ιανουαρίου 1999 (Ισπανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία και Πορτογαλία) είναι κατά τι υψηλότερος από τον όγκο των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν στα δέκα κράτη μέλη όπου η κυκλοφορία ήταν ήδη ελευθερωμένη. Η αγορά φαίνεται σήμερα σταθεροποιημένη.

Η ελευθέρωση της ακτοπλοΐας στις νήσους των πέντε ανωτέρω κρατών δεν δημιούργησε νέα ροή εμπορευμάτων. Η αγορά αυτή, αντίθετα προς την ηπειρωτική ακτοπλοΐα, δεν φαίνεται να παρουσιάζει μεγάλες δυνατότητες εξέλιξης.

Συνολικός όγκος (σε εκατ. τόνους)			
	1995	1997	1999
Υποσύνολο χωρών όπου η ακτοπλοΐα ήταν ελευθερωμένη την 1/1/1999	120,89	125,39	122,19
Υποσύνολο χωρών όπου η ακτοπλοΐα ελευθερώθηκε την 1/1/1999	134,3	139,45	138,8
Σύνολο	255,19	264,84	260,99

Πηγή: PWC

Η αγορά που παρουσιάζει την υψηλότερη κυκλοφορία είναι εκείνη του Ηνωμένου Βασιλείου (σχεδόν το ένα τρίτο της συνολικής κυκλοφορίας). Το 70% των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν στα βόρεια κράτη μέλη αφορά τη συγκεκριμένη χώρα. Η δεύτερη³ πλέον σημαντική αγορά είναι η ιταλική, με το ένα τέταρτο της συνολικής κυκλοφορίας. Η Ιταλία συγκεντρώνει από μόνη της, σε όγκο, σχεδόν το ήμισυ των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν στα νότια κράτη μέλη.

³ Η ιταλική αγορά έρχεται στην πρώτη θέση εάν εξαιρεθεί η υπεράκτια κυκλοφορία στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Συνολικός όγκος (σε εκατ. τόνους)				
	1995	1997	1999	2000
Αυστρία	-	-	-	-
Βέλγιο	0,05	0,05	0,05	ΔΔ
Δανία	19,2	19,3	12,8 ⁴	ΔΔ
Φινλανδία	5,9	7,1	6,6	ΔΔ
Γερμανία	3,9	4,0	5,35	5
Ιρλανδία	0,7	0,75	0,85	ΔΔ
Λουξεμβούργο	-	-	-	-
Κάτω Χώρες	0,04	0,04	0,04	ΔΔ
Σουηδία	13,6	12,95	13,2	ΔΔ
Ηνωμένο Βασίλειο ⁵	77,5	81,2	83,3	ΔΔ
Σύνολο βορείων χωρών	120,89	125,39	122,19	ΔΔ
Γαλλία	7,9	7,8	8,6	9
Ελλάδα	21,9	21,05	22,5	ΔΔ
Ιταλία	60,3	68,0	66,2	ΔΔ
Πορτογαλία	6,0	5,5	6,7	5,7
Ισπανία	38,2	37,1	34,8	38
Σύνολο νοτίων χωρών	134,3	139,45	138,8	ΔΔ
Σύνολο	255,19	264,84	260,99	ΔΔ

Πηγή : PWC

Όσον αφορά τις χώρες της ΕΖΕΣ, η ισλανδική κυκλοφορία, η οποία είναι πάρα πολύ μικρή, παραμένει σταθερή, ενώ ο όγκος εμπορευμάτων που μεταφέρθηκε στη Νορβηγία είναι υψηλός. Ποικίλλει ανάλογα με την υπεράκτια κυκλοφορία πετρελαίου.

Συνολικός όγκος (σε εκατ. τόνους)			
	1995	1997	1999
Ισλανδία	0.4	0.45	0.4
Νορβηγία	39.9 (17.9)	48 (20)	46 (20)

Πηγή : PWC - Τα στοιχεία εντός παρένθεσης αντιπροσωπεύουν τους όγκους φορτίων που μεταφέρθηκαν εκτός υπεράκτιας κυκλοφορίας.

2.1.1.2. Κατηγορίες μεταφερθέντος φορτίου

Εάν ληφθεί ως βάση η φύση των μεταφερθέντων εμπορευμάτων, διαπιστώνεται ότι το υγρό φορτίο χύδην καταλαμβάνει πάντοτε την πρώτη θέση. Αντιπροσωπεύει κατά μέσο όρο το 55% της συνολικής κυκλοφορίας (76% στο Ηνωμένο Βασίλειο αλλά μόνο 18% στη Δανία). Το μερίδιο του ξηρού φορτίου και των διαφόρων εμπορευμάτων είναι σημαντικότερο στο νότο από ό,τι στο βορρά.

⁴ Αυτή η πτώση της κυκλοφορίας απορρέει από το άνοιγμα σταθερής σύνδεσης μεταξύ Κοπεγχάγης και ηπειρωτικής Ευρώπης.

⁵ Συμπεριλαμβάνεται η κυκλοφορία με ένα λιμένα.

Ταξινόμηση ανά τύπο εμπορεύματος (εκατ. τόνοι)									
Εμπόρευμα	Ξηρό χύδην			Υγρό χύδην			Γενικό φορτίο		
Έτος	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Σύν βορείων χωρών	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
Σύν. νοτίων χωρών	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,7	30,1	35,8	36,2
Σύνολο	57,19	53,54	52,82	150,45	156,25	144,76	47,55	55,05	63,41

Πηγή : PWC

Τα λεπτομερή δεδομένα ανά χώρα παρατίθενται στο παράρτημα 4.

Όσον αφορά τις χώρες της ΕΖΕΣ, η μεταφορά ξηρού φορτίου χύδην υπερτερεί στη Νορβηγία. Πρέπει όμως να υπενθυμιστεί η σημασία της υπεράκτιας κυκλοφορίας στη χώρα αυτή (βλ. πίνακα του σημείου 2.1.1.1 ανωτέρω), καθόσον υπερβαίνει τους όγκους «κλασσικών» εμπορευμάτων.

Ταξινόμηση ανά τύπο εμπορεύματος στις χώρες ΕΖΕΣ το 1999 (εκατ. τόνοι)				
Εμπόρευμα	Ξηρό χύδην	Υγρό χύδην	Γενικό φορτίο	Σύνολο
Ισλανδία	0,05	0,3	0,05	0,4
Νορβηγία	15,1	4,0	0,9	20
Σύνολο	15,15	4,3	0,95	20,4

Πηγή : PWC

2.1.1.3. Διαχωρισμός μεταξύ νησιωτικής/ηπειρωτικής κυκλοφορίας

Το 64% του όγκου των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν στα πέντε κράτη μέλη, τα οποία αφορά η ελευθέρωση που επήλθε την 1η Ιανουαρίου 1999, αφορά τη νησιωτική ακτοπλοΐα. Αυτό το συνολικό ποσοστό συγκαλύπτει σημαντικές διαφορές ανάλογα με τη χώρα, καθόσον στην Ιταλία το 78% της ακτοπλοΐας είναι νησιωτική ενώ στη Γαλλία το 86% του όγκου των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν αφορά δύο ηπειρωτικούς λιμένες.

Όγκοι μεταφερθέντες το 1999 στα πέντε χώρες του νότου με διαχωρισμό μεταξύ ηπειρωτικής και νησιωτικής ναυσιπλοΐας (σε στρογγυλοποιημένα ποσοστά)						
Χώρα	Γαλλία	Ελλάδα	Ιταλία	Πορτογαλία	Ισπανία	Σύνολο 5 χωρών
Νησιωτική	14	52	78	39	65	64
Ηπειρωτική	86	48	22	61	35	36

Εάν εμβαθυνθεί η ανάλυση όσον αφορά τους τύπους μεταφερθέντων εμπορευμάτων, διαπιστώνεται ότι τα διάφορα εμπορεύματα μεταφέρονται κυρίως μέσω της νησιωτικής ακτοπλοΐας (έως 86%). Η κατανομή μεταξύ νησιωτικής και ηπειρωτικής ακτοπλοΐας είναι πιο ισόρροπη όταν πρόκειται για μεταφορά ξηρού και υγρού φορτίου χύδην.

Όγκοι μεταφερθέντες το 1999 στα πέντε χώρες του νότου ανά τύπο εμπορεύματος με διαχωρισμό μεταξύ ηπειρωτικής και νησιωτικής ναυσιπλοΐας (σε στρογγυλοποιημένα ποσοστά)			
Τύποι εμπορευμάτων	Ξηρό χύδην	Υγρό χύδην	Διάφορα εμπορεύματα
Νησιωτική	58	56	86
Ηπειρωτική	42	44	14

Οι στατιστικές ανά χώρα που επέτρεψαν την εκπόνηση των ανωτέρω πινάκων αναπαράγονται στο παράρτημα 5.

2.1.2. Μεταφορά επιβατών

2.1.2.1. Συνολική κυκλοφορία

Όπως και στην κυκλοφορία εμπορευμάτων, η κυκλοφορία επιβατών φαίνεται εν γένει σταθερή. Το 1999 μεταφέρθηκαν 152 εκατομμύρια ατόμων, από τα οποία το 60% στις πέντε χώρες που αφορά η ελευθέρωση που επήλθε την 1η Ιανουαρίου 1999. Η πρώτη εθνική αγορά μεταφοράς επιβατών είναι η ελληνική αγορά (σχεδόν το 30% του συνόλου), ακολουθούμενη από την ιταλική και τη βρετανική αγορά (περίπου το ένα τέταρτο του συνόλου καθεμιά).

Η ζήτηση στις χώρες του νότου παρουσίασε αύξηση στη δεδομένη περίοδο. Φαίνεται ότι η ζήτηση οφείλεται στη βελτίωση των προσφερόμενων γραμμών. Αντίθετα, η κυκλοφορία επιβατών μειώθηκε στο βορρά. Συγκεκριμένα, η πτώση της κυκλοφορίας που σημειώθηκε στη Δανία απορρέει από τη λειτουργία της νέας γέφυρας που συνδέει την Κοπεγχάγη με την ήπειρο.

Μεταφερθέντες επιβάτες (εκατ.)				
	1995	1997	1999	2000
Αυστρία	-	-	-	-
Βέλγιο	-	-	-	-
Δανία	21,5	16,4	10,5	ΔΔ
Φινλανδία	4,0	3,4	4,0	4,18
Γερμανία	5,0	5,0	5,0	ΔΔ
Ιρλανδία	-	-	-	-
Λουξεμβούργο	-	-	-	-
Κάτω Χώρες	-	-	-	-
Σουηδία	1,1	1,1	1,2	1,3
Ηνωμένο Βασίλειο ⁶	40	40	37,6	ΔΔ
Σύνολο βορείων χωρών	71,6	65,9	58,3	ΔΔ
Γαλλία	1,3	1,28	1,5	1,39
Ελλάδα	36,0	41,3	44,1	ΔΔ
Ιταλία	38,0	37,2	39,9	ΔΔ
Πορτογαλία	0,4	0,35	0,4	ΔΔ
Ισπανία	7,1	6,5	7,9	ΔΔ
Σύνολο νοτίων χωρών	82,8	86,6	93,9	ΔΔ
Σύνολο	154,4	152,5	152,2	ΔΔ

Πηγή : PWC

⁶ Δεδομένα μη επίσημα αξιολογημένα στην 2η και 3η έκθεση για το 1995 και 1997. Από τα 37,6 εκατ. επιβατών που μεταφέρθηκαν το 1999, τα 12 εκατ. μεταφέρθηκαν μέσω της νησιωτικής ακτοπλοΐας.

Όσον αφορά τις χώρες της ΕΖΕΣ, ο αριθμός μεταφερθέντων επιβατών είναι πολύ υψηλός στη Νορβηγία. Υπερβαίνει τον αριθμό μεταφερθέντων επιβατών στην Ελλάδα.

Μεταφερθέντες επιβάτες (εκατ.)			
	1995	1997	1999
Ισλανδία	0,3	0,4	0,4
Νορβηγία	43,2	44,6	46,0

Πηγή : PWC

2.1.2.2. Οι κρουαζιέρες

Ο παγκόσμιος στόλος κρουαζιερόπλοιων αντιπροσωπεύει χωρητικότητα περίπου 8,5 εκατομμυρίων GT. Από αυτά τα 8,5 εκατομμύρια, τα 2,5 (σχεδόν το 30%) είναι υπό σημαία χώρας του ΕΟΧ. Ο μεγαλύτερος στόλος στην Ευρώπη είναι υπό βρετανική σημαία (750 000 GT), ακολουθούμενος από τον ιταλικό, τον νορβηγικό και τον ολλανδικό στόλο (περίπου 500.000 GT ο κάθε στόλος).

Από ποσοτική άποψη, οι διεθνείς κρουαζιέρες είναι περισσότερο πολυάριθμες.

Μεταξύ των κρατών μελών προορισμού των κρουαζιερών, η Ελλάδα - για τον αριθμό ενδιάμεσων σταθμών - και η Ιταλία - για τον αριθμό επιβιβάσεων - καταλαμβάνουν τις πρώτες θέσεις.

2.2. Μερίδια της αγοράς αντίστοιχα στα πρώτα και δεύτερα νηολόγια

Τα δεδομένα που διατίθενται όσον αφορά τη σχετική σημασία των πρώτων και δεύτερων νηολογίων των κρατών μελών στην ακτοπλοϊκή κυκλοφορία παρατίθενται στον κατωτέρω πίνακα. Τα δεδομένα αυτά αφορούν μόνο πέντε κράτη μέλη και τη Νορβηγία. Ο πίνακας δείχνει με σαφήνεια τη σημασία των πρώτων νηολογίων στη μεταφορά επιβατών. Υπάρχει ωστόσο τάση ανάπτυξης του ρόλου των δεύτερων νηολογίων.

Επίπτωση του 2ου νηολογίου (% μεταφοράς από τον εθνικό στόλο) το 1999								
Χώρα	1ο νηολόγιο				2ο νηολόγιο			
	Επιβάτες	Ξηρό χύδην	Υγρό χύδην	Γενικό φορτίο	Επιβάτες	Ξηρό χύδην	Υγρό χύδην	Γενικό φορτίο
Δανία	100	100	-	40	-	-	100	60
Γαλλία	100	13	3	100	-	87	97	-
Ιταλία	100	100	100	100	-	-	-	-
Πορτογαλία	80	70	7	100	20	30	93	-
Ισπανία	-	-	-	-	100	100	100	100
Νορβηγία	100	100	10	100	0	0	90	0

Πηγή : PWC

2.3. Η είσοδος ξένων πλοίων

Η ελευθέρωση της ακτοπλοΐας δεν επέφερε σε γενικές γραμμές μεγάλη είσοδο πλοίων υπό σημαία χωρών του ΕΟΧ στις εθνικές αγορές. Οι εθνικές αγορές αντιστάθηκαν πράγματι βελτιώνοντας την ανταγωνιστικότητά τους, καθόσον η ελευθέρωση συνοδεύτηκε από μείωση του κόστους των εθνικών νηολογίων και από εκσυγχρονισμό των στόλων. Σήμερα, οι αγορές των κρατών μελών, τα οποία αφορά η ελευθέρωση που επήλθε την 1η Ιανουαρίου 1999, εξακολουθούν να κυριαρχούνται σε μεγάλο βαθμό από τους εθνικούς στόλους: 98% της κυκλοφορίας στην Ελλάδα⁷, περίπου το 90% της κυκλοφορίας στην Ιταλία, στην Πορτογαλία⁸ και στην Ισπανία. Μεταξύ των πέντε ενδιαφερομένων κρατών μελών, η πλέον ανοικτή αγορά στους μη υπηκόους είναι η γαλλική αγορά, στην οποία το 25% των πλοίων είναι υπό σημαία χώρας του ΕΟΧ και το 7% πλοίων από χώρα εκτός ΕΟΧ. Στις υπόλοιπες χώρες, η κατάσταση ποικίλλει σημαντικά, από τη Φινλανδία (90% των πλοίων είναι υπό εθνική σημαία) έως την Ιρλανδία (το 5% μόνον). Οι χώρες στις οποίες είναι περισσότερο πολυάριθμα τα πλοία υπό σημαία χώρας εκτός ΕΟΧ είναι το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ιρλανδία, η Γερμανία και η Σουηδία.

Ποσοστό του στόλου που μετέχει στην ακτοπλοϊκή κυκλοφορία									
Εμπόρευμα	Εθνική σημαία			Σημαία χωρών ΕΟΧ			Άλλη σημαία εκτός ΕΟΧ		
Έτος	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Αυστρία	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Βέλγιο	100	100	100	-	-	-	-	-	-
Δανία	48	48	ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ
Φινλανδία	86,4	88,1	89,9	12,7	11,9	9,8	0,9	0	0,3
Γερμανία ⁹	83	68	69	15	9	9	2	23	22
Ιρλανδία	5	4	5	71	73	71	24	23	24
Λουξεμβούργο	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Κάτω Χώρες	100	100	100	-	-	-	-	-	-
Σουηδία ¹⁰	84,6	79,2	48	NA	6,9	35	ΔΔ	13,9	17
Ηνωμένο Βασίλειο	25,4	13,9	29	28,9	25,2	33	45,7	60,9	38
Γαλλία	85	73	68	7	21	25	8	6	7
Ελλάδα	99,5	99	98	0,25	0,5	1	0,25	0,5	1
Ιταλία	99,5	98,5	91,7	0,2	1,2	4,1	0,3	0,3	4,2
Πορτογαλία ¹¹	28,3	99,0	91,2	70,1	0	4,1	1,6	1,0	4,7
Ισπανία	93,5	84,6	89,1	4,2	6,2	3,4	2,3	9,2	7,5

Πηγή : PWC

⁷ Αυτός ο υψηλός αριθμός εξηγείται από την ατελή ελευθέρωση των ενδομεταφορών, την « απόκεντρη » γεωγραφική θέση της Ελλάδας και την ανταγωνιστικότητα του στόλου της.

⁸ Πολλές ξένες εταιρείες έχουν επιλέξει να νηολογήσουν τα πλοία τους στο πολύ ανταγωνιστικό νηολόγιο MAR.

⁹ Αξιολογημένα δεδομένα με βάση την εξέλιξη από τον Οκτώβριο 2000.

¹⁰ Οι αλλαγές το 1999 οφείλονται στο γεγονός ότι η σουηδική κυβέρνηση παρείχε τα στοιχεία για το στόλο της με βάση τον αριθμό πλοίων ακτοπλοΐας αντί τον αριθμό μεταφερόμενων τόνων.

¹¹ Το MAR, το οποίο δεν περιελήφθη ως εθνικό νηολόγιο το 1995, περιελήφθη το 1997.

Όσον αφορά τις χώρες της ΕΖΕΣ, η είσοδος ξένων πλοίων παραμένει περιορισμένη.

Ποσοστό του στόλου που μετέχει στην ακτοπλοϊκή κυκλοφορία				
		Εθνική σημαία	Σημαία χώρας ΕΟΧ	Άλλη σημαία εκτός ΕΟΧ
Ισλανδία		100	-	-
Νορβηγία	Με φορτίο	74,3	14,7	11,0
	Χωρίς φορτίο	78,3	11,3	10,4

Πηγή : PWC

3. Κόστος πληρωμάτων

Το κόστος των πληρωμάτων ποικίλλει ανάλογα με τη σύνθεσή τους (αριθμός επιβιβασμένων ναυτικών, εκπαίδευση, υπηκοότητα) και ανάλογα με τις φορολογικές και τις κοινωνικές επιβαρύνσεις που επιβάλλουν οι εθνικές αρχές.

Το κόστος πληρώματος στα εμπορικά πλοία είναι ορισμένες φορές πιο υψηλό στη Φινλανδία (το πιο ακριβό νηολόγιο εν προκειμένω) παρά στην Πορτογαλία. Το δεύτερο πορτογαλικό νηολόγιο, το νηολόγιο MAR, φαίνεται το λιγότερο δαπανηρό στην Ευρώπη.

Όσον αφορά τα επιβατικά πλοία, οι διαφορές είναι ακόμη μεγαλύτερες.

Το κόστος αναλυτικά για καθένα από τα κοινοτικά νηολόγια παρουσιάζεται στα παραρτήματα 6 και 7.

4. Συμπεράσματα

4.1. Οι συνέπειες ελευθέρωσης της ακτοπλοΐας

Η ελευθέρωση των τελευταίων ακτοπλοϊκών γραμμών που εξακολουθούν να προστατεύονται (εξαιρουμένων των δύο τμημάτων της ελληνικής αγοράς που προαναφέρθηκαν) είχε ως αποτέλεσμα να εμφανιστούν κοινοτικές εταιρείες στις αγορές, στις οποίες μέχρι τότε δρούσαν μόνον εθνικές εταιρείες. Το ποσοστό των μη εθνικών εταιρειών στις αγορές των χωρών τις οποίες αφορά η ελευθέρωση που επήλθε την 1η Ιανουαρίου 1999 παραμένει ωστόσο περιορισμένο. Εν προκειμένω, οι διατάξεις του κανονισμού σχετικά με τα πληρώματα και τις δημόσιες υπηρεσίες είχε οπωσδήποτε κατευναστική επίδραση.

Άλλωστε, η ελευθέρωση είχε θετικά αποτελέσματα, καθόσον οι εθνικοί στόλοι των ενδιαφερομένων χωρών εκσυγχρονίστηκαν για να αντιμετωπίσουν τον αυξημένο κίνδυνο του ανταγωνισμού.

Καθόσον η ελευθέρωση έχει σχεδόν περατωθεί σήμερα και η αγορά φαίνεται σταθεροποιημένη, το θέμα τίθεται όσον αφορά το περιεχόμενο των προσεχών εκθέσεων σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού περί ακτοπλοΐας.

4.2. Πρόσκληση διαβουλεύσεων σχετικά με το περιεχόμενο των προσεχών εκθέσεων για την εφαρμογή του κανονισμού περί ακτοπλοΐας

Οι συνέπειες από την ελευθέρωση της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα την 1η Νοεμβρίου 2002 δεν θα γίνουν γνωστές πριν το 2004. Επομένως, η σχετική ανάλυση θα μπορεί να γίνει στη διετή έκθεση που θα αφορά τα έτη 2003 και 2004.

Για τον λόγο αυτό, το θέμα τίθεται όσον αφορά το περιεχόμενο της έκθεσης που θα σχετίζεται με τα έτη 2001 και 2002, όπως επίσης και των εκθέσεων που θα ακολουθήσουν τη διετή έκθεση 2003-2004. Οι εκθέσεις αυτές πρέπει να αρκестούν στην παρουσίαση των διαθέσιμων κοινοτικών στατιστικών για την ακτοπλοΐα - στατιστικές που άλλωστε είναι όλο και πιο ολιγάριθμες, ή να μην περιέχουν αυτόν τον τύπο ποσοτικής προσέγγισης και να προσανατολιστούν προς μια πιο ποιοτική ανάλυση των προβλημάτων που συναντώνται στην εφαρμογή του κανονισμού και των αντίστοιχων λύσεων; Θα μπορούσε επίσης να προταθεί μια πιο μακρόχρονη περιοδικότητα των εκθέσεων ανά τριετία/τετραετία παραδείγματος χάριν.

Εάν διατηρηθεί η ποσοτική προσέγγιση και η Επιτροπή την κρίνει ενδιαφέρουσα, ο τρόπος εκπόνησης της έκθεσης για την ακτοπλοΐα πρέπει να αναθεωρηθεί. Τα κράτη μέλη πρέπει να συλλέγουν βασικά στατιστικά δεδομένα της αγοράς και να τα κοινοποιούν στην Επιτροπή, η οποία θα αναλαμβάνει τη διάδοσή τους.

Για να διευκολυνθεί η συζήτηση, η Επιτροπή επιθυμεί να γνωρίζει ποιοι τύποι στατιστικών συλλέγονται ακόμη σε εθνικό επίπεδο και μέχρι ποίου βαθμού η διάδοσή τους σε όλα τα κράτη μέλη είναι σκόπιμη. Καλεί άλλωστε τα κράτη μέλη να της γνωστοποιήσουν τη συλλογιστική τους σχετικά με το περιεχόμενο των εκθέσεων για την ακτοπλοΐα που πρέπει να συνταχθούν τα προσεχή έτη.

Για να λάβει υπόψη της η Επιτροπή τη συλλογιστική αυτή πριν προβεί στην προετοιμασία της διετούς έκθεσης 2001-2002, πρέπει να έχει λάβει τις παρατηρήσεις αυτές έως την **31 Μαΐου 2002**. Οι παρατηρήσεις πρέπει να σταλούν στην εξής ταχυδρομική διεύθυνση:

Commission européenne
Direction générale des Transports et de l'Energie
Direction des Transports maritimes
Bureau DM 28 3/50
B-1049 Bruxelles

Τέλος, επ'ευκαιρία της έκδοσης της παρούσας έκθεσης, η Επιτροπή επιθυμεί να αναγγείλει ότι, στα τέλη του έτους 2002, θα εκδώσει ανακοίνωση σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού περί ακτοπλοΐας. Η ανακοίνωση θα αφορά ιδίως τα θέματα δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και ό,τι αφορά τις ηπειρωτικές συνδέσεις και τις συνδέσεις με τις μικρές νήσους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 Κανόνες για τα πληρώματα εκδοθέντες κατ'εφαρμογήν του άρθρου 3 του κανονισμού περί ακτοπλοΐας

Χώρα/νομο- θέτημα	Υπήκοοι ΕΟΧ (ποσοστό)	Κοινωνική ασφάλιση		Εκπαίδευση	Συνθήκες εργασίας	
	Ελάχιστο προσωπικό	Υπήκοοι ΕΕ/ΕΟΧ	Υπήκοοι τρίτων χωρών		Χρόνος εργασίας	Μισθός
Ισπανία Απόφαση 22/07/1999	Τουλάχιστον το 50% του πληρώματος καθώς και ο πλοίαρχος και ο πρώτος αξιωματικός Εφαρμογή σύμβασης SOLAS	Κάλυψη σε κράτος της ΕΕ/ΕΟΧ (κανονισμός ΕΟΚ 1408/1971)	Ίδια κάλυψη με της Ισπανίας για ατυχήματα, ασθένεια, μητρότητα, σύνταξη, αναπηρία, ανεργία.		Ίδιοι με εκείνους των εθνικών πλοίων παρεμφερούς γραμμής.	Τουλάχιστον ο ισχύων ελάχιστος μισθός στην Ισπανία.
Ιταλία Διάταγμα αριθ. 529 της 25/11/1999 Εγκύκλιος της 25/11/1999	100% ΕΕ/ΕΟΧ (εκτός εξαιρέσεων για το προσωπικό με κατώτερα προσόντα) Εφαρμογή σύμβασης SOLAS	Κάλυψη σε κράτος της ΕΕ/ΕΟΧ		STCW Το αρμόδιο για την ασφάλεια προσωπικό πρέπει να έχει επαρκείς γνώσεις της ιταλικής (εφαρμογή της οδηγίας 94/58)	Ίδιοι με εκείνους των εθνικών πλοίων παρεμφερούς γραμμής.	Τουλάχιστον ο καθορισμένος ελάχιστος μισθός από την εθνική νομοθεσία και τις συλλογικές συμβάσεις.
Γαλλία Διάταγμα αριθ. 99-195 της 16/03/1999.	100% ΕΕ/ΕΟΧ Εφαρμογή σύμβασης SOLAS	Κάλυψη σε κράτος της ΕΕ/ΕΟΧ		STCW Εφαρμογή της οδηγίας 94/58	Ίδιοι με εκείνους των εθνικών πλοίων παρεμφερούς γραμμής.	Τουλάχιστον ο κατώτατος μισθός (SMIC ναυτικών)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στα κράτη μέλη

Χώρα	Γραμμή/περιοχή	Ημερομηνία Έναρξης	Διάρκεια	Ημερομηνία λήξης	Σχόλια
Δανία	Assens-Baago	1/1/01	5ετής	31/12/05	Εκτελείται από την Assens-Baago Faergen A/S - Αμοιβή: 1.578.690 DKK/έτος
	Boyden – Fyndshav	1/5/98	5ετής	30/4/03	Εκτελείται από την Scandlines Sydfynske A/S - Αμοιβή: 11.613.552 DKK/έτος
	Spodsbjerg – Tars	1/4/00	5ετής	31/3/05	Εκτελείται από την Scandlines Sydfynske A/S - Αμοιβή: 7.918.669 DKK/έτος
	Faaborg-Bjorno Faaborg-Lyo-Avernako	1/1/01	5ετής	31/12/05	Εκτελείται από την Bjorno Faergen – Αμοιβή 1.000.000 DKK/έτος Εκτελείται από την O-Faergen A/S – Αμοιβή 3.200.000 DKK/έτος
	Stryno- Rudkobing	1/1/01	5ετής	31/12/05	Εκτελείται από την Stryno-Rudkobing Faergefart A/S - Αμοιβή: 2.141.000 DKK/έτος
	Marstal-Birkholm	1/1/01	5ετής	31/12/05	Εκτελείται από την Gustav Anneberg Jensen - Αμοιβή: 310.000 DKK/έτος
	20 γραμμές προς 26 νήσους				Οι περισσότερες από αυτές τις γραμμές λειτουργούν από τις δημόσιες αρχές
	2 πρόσθετες γραμμές με Samsø Sjaelland: Jylland: 1 γραμμή με Havnso.	30/11/98 1/1/01 1/7/01	5ετής	1/12/03 1/12/03 30/6/06	Εκτελείται από την Samsø Linien ApS Αμοιβή: 16.304.220 DKK/έτος Αμοιβή: 13.000.000 DKK/έτος Τέσσερα πορθμεία
Φινλανδία	Νοτιοδυτικό αρχιπέλαγος				14 σκάφη
Γαλλία	Ηπειρωτική χώρα – Κορσική (διάφορες γραμμές)	31/12/1976 1/01/02	25ετής 5ετής	31/12/01 31/12/06	Εκτελείται από την SNCM-CMN. Σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας για τη σύνδεση Μασσαλίας-Κορσικής (εταιρεία: SNCM/CMN αμοιβή: 414 εκατ. FF) & μικρές υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στη σύνδεση Νίκαιας-Κορσικής και Τουλόν-Κορσικής.
	Ακτή Ατλαντικού				Finistère – 4 νήσοι, Morbihan – 6 νήσοι, Loire Atlantique – 1 νήσος, Charente maritime – 1 νήσος.

Χώρα	Γραμμή/περιοχή	Ημερομηνία Έναρξης	Διάρκεια	Ημερομηνία λήξης	Σχόλια
Γερμανία	Κάτω Σαξονία (5 γραμμές)	1/01/1997	15	31/12/2011	Χωρίς διαγωνισμό.
Ελλάδα	Υπουργείο Αιγαίου 31 γραμμές		1 έτος		Συχνότητα έως 8 φορές την εβδομάδα. Αμοιβή: Από 35.000 δρχ/έτος έως 9.500.000 δρχ/έτος
	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας 11 γραμμές		1 έτος		Συχνότητα έως 1 φορά ημερησίως. Αμοιβή: Από 420.000 δρχ/μήνα έως 2.550.000 δρχ/μήνα
Ιταλία	19 Εθνικές γραμμές 11 προς Σαρδηνία 6 προς Σικελία 2 προς Σαρδηνία και Σικελία			31/12/08	
	46 τοπικές γραμμές προς νήσους				
Ιρλανδία			1 έως 4 έτη		Η γραμμή ανατίθεται κατόπιν διαγωνισμού.
Πορτογαλία	Ηπειρωτική Πορτογαλία προς Μαδέρα & Αζόρες		Η συνέχεια της γραμμής εγγυημένη τουλάχιστον για ένα έτος.		Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας μόνον για εμπορεύματα. Σύστημα έγκρισης.
Ισπανία	9 + 1 γραμμές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας & Καναρίων / Βαλεαρίδων / Ceuta / Melilla		Τρέχουσα σύμβαση 3 ½ έτη		Πορθμειακές και επιβατικές γραμμές – Αμοιβή: 5,7 εκατ. € / έτος
	Μεταξύ Καναρίων Νήσων 5 γραμμές		5 έτη κατ'ανώτατο όριο		Διαγωνισμοί της περιφερειακής κυβέρνησης

Χώρα	Γραμμή/περιοχή	Ημερομηνία Έναρξης	Διάρκεια	Ημερομηνία λήξης	Σχόλια
Σουηδία	Ηπειρ. χώρα – Gotland 2 γραμμές: Visby – Nynäshamn Visby – Oskarshamn	1/1/98	4+2 έτη	31/12/03	Εκτελείται από την Destino Gotland AB
Ηνωμένο Βασίλειο	Βόρειος Ιρλανδία Ballycastle – Rathlin Island – 1 γραμμή	1/4/97	5 έτη	31/3/02	
	Βόρειες νήσοι Μητροπολ. χώρα – Orkney/ Shetlands – 2 γραμμές	1/10/1997	5 έτη	1/10/2002	Εκτελείται από την P&O Scottish Ferries. Αμοιβή: 11 εκατ. στερλίνες / έτος
	Clyde και Δυτικές νήσοι:-28 γραμμές	1960 (πρόσφατη επιχείρηση: 1995)	Έληξε	Καμιά	Εκτελείται από κρατική εταιρεία (CalMac). Αμοιβή: 20 εκατ. στερλίνες / έτος Υπό ετοιμασία διαγωνισμός για συμμόρφωση με τους κανόνες ΕΚ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3 Γενική εικόνα των διατάξεων περί ακτοπλοΐας των χωρών της ΕΕ και της ΕΖΕΣ

Χώρα	Βασική αρχή για την ακτοπλοΐα	Σχόλιο	Σύστημα παρεκκλίσεων	Απαιτήσεις υπηκοότητας του πληρώματος		Απαιτήσεις πλοιοκτησίας		Φορολογικό καθεστώς
				1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	
Αυστρία	Δεν υπάρχει ακτοπλοΐα	-	Δεν ισχύει.	Δεν υπάρχει διαπραγμάτευση ανά πλοίο.	Δεν ισχύει.	Πλοιοκτησία/διαχείριση από υπήκοο/εταιρεία της ΕΕ με τόπο κατοικίας την Αυστρία.	Δεν ισχύει.	Δεν ισχύει για τη ναυσιπλοΐα.
Βέλγιο	Δεν υπάρχει περιορισμός	-	Δεν ισχύει.	Ο πλοίαρχος πρέπει να βέλγος υπήκοος, παρεκκλίσεις επιτρέπονται εφόσον δεν υπάρχει.	Δεν ισχύει.	Πλοιοκτησία από υπήκοο του Βελγίου/ΕΕ ή από μη υπήκοο που έχει τον τόπο κατοικίας του στο Βέλγιο ή από εταιρεία με έδρα στην ΕΕ. Η διαχείριση του πλοίου πρέπει να γίνεται από το Βέλγιο.	Δεν ισχύει.	Απαλλαγές από την κοινωνική ασφάλιση (συνολική απαλλαγή εργοδοτών από την καταβολή εισφορών και μερική απαλλαγή των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία της ΕΕ).
Δανία	Δεν υπάρχει περιορισμός εκτός των επιβατικών σκαφών του DIS Για την μικρο-ακτοπλοΐα υπήρχε ρητός περιορισμός ο οποίος καταργήθηκε με το διάταγμα 658/94- - Το διάταγμα 658/94 επιτρέπει τη συμμετοχή όλων των ξένων σκαφών.	Με το νόμο 464 της 12 Ιουνίου 1996 επιτρέπεται η ακτοπλοΐα της Δανίας στα φορτηγά σκάφη του DIS από την 1η Δεκεμβρίου 1996. Τα επιβατικά σκάφη εξακολουθούν να αποκλείονται από την ακτοπλοΐα της Δανίας.	Δεν ισχύει.	- Ο πλοίαρχος πρέπει να δανός υπήκοος. Οι υπήκοοι τρίτων χωρών απασχολούνται με τους όρους της Δανίας. - Ο πλοίαρχος πρέπει να είναι δανός υπήκοος. - Οι υπήκοοι τρίτων χωρών απασχολούνται με τους όρους της Δανίας.	Νηολόγιο DIS - Ο πλοίαρχος πρέπει να είναι δανός υπήκοος. - Οι υπήκοοι τρίτων χωρών απασχολούνται με τους όρους της Δανίας.	Πλοιοκτησία από υπήκοο της Δανίας /ΕΕ ή εταιρείες διαχειριζόμενες από τη Δανία.	Για το νηολόγιο DIS βλ. 1ο νηολόγιο	Εκ περιτροπής ελαφρύνσεις. Οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία του DIS απαλλάσσονται του φόρου και αμείβονται με καθαρό μισθό.

Χώρα	Βασική αρχή για την ακτοπλοία	Σχόλιο	Σύστημα παρεκκλίσεων	Απαιτήσεις υπηκοότητας του πληρώματος		Απαιτήσεις πλοιοκτησίας		Φορολογικό καθεστώς
				1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	
Φινλανδία	Περιορισμένη Η ακτοπλοία διέπεται από το Τμήμα 4 της Πράξης περί Περιοριστικών Πρακτικών του Εμπορίου. - Απαγορεύεται εν γένει στα πλοία εκτός ΕΕ η είσοδος στις εσωτερικές παράκτιες γραμμές. Τα πλοία του Καταλόγου Φορτηγών Πλοίων στο Διεθνές Εμπόριο έχουν περιορισμένη πρόσβαση στην ακτοπλοία.	Η τροποποιητική Πράξη (1362/94) της 22ας Δεκεμβρίου 1994 της Πράξης περί Περιοριστικών Πρακτικών του Εμπορίου κατήργησε τους περιορισμούς στην ακτοπλοία για τα πλοία της ΕΕ από την 1.1.1995 (πρόσβαση). -Διμερής συμφωνία με τη Νορβηγία όπως ισχύει για το ΝΙS από την 1.1.97.	Ηπειρωτική ακτοπλοία: - Ειδικές άδειες ηπειρωτικής ακτοπλοίας που χορηγούνται από το ΜΟΤC για πλοία εκτός ΕΕ όταν δεν υπάρχουν άλλα κατάλληλα πλοία. - Άδειες ενός έτους κατ'ανώτατο όριο για ξένα πλοία στις γραμμές μεταξύ Aland και ηπειρωτικής χώρας.	Ο πλοίαρχος πρέπει να είναι φινλανδός υπήκοος Δεν υπάρχουν άλλοι περιορισμοί	- Ο πλοίαρχος πρέπει να είναι φινλανδός υπήκοος. - Το μισό πλήρωμα τουλάχιστον πρέπει να είναι υπήκοοι χώρας ΕΟΧ/ΕΕ. - Η πρόσληψη μελών του πληρώματος εκτός ΕΟΧ επιτρέπεται υπό ορισμένους όρους κατά παρέκκλιση από τις συνήθειες συλλογικές συμφωνίες εργασίας.	- Η νηολόγηση διέπεται από τη Marine Registration Act (512/1993) και τον Φινλανδικό Ναυτικό Κώδικα (674/1994). (Οι τροποποιήσεις τέθηκαν σε ισχύ τον Ιανουάριο 2000). - Το 60 % τουλάχιστον της πλοιοκτησίας πρέπει να ανήκει σε φινλανδούς υπηκόους ή σε φινλανδικές αναγνωρισμένες εταιρείες. - Το ΜΟΤC επιτρέπει και τη νηολόγηση ξένων πλοίων στο όρο ότι το πλοίο ανήκει κατά τουλάχιστον 60% σε πλοιοκτήτη ή εταιρεία που έχει τον τόπο κατοικίας ή την έδρα σε χώρα του ΕΟΧ.	- Κατάλογος Φορτηγών Πλοίων στο Διεθνές Εμπόριο (Πράξη αριθ. 1707/1991) - Τα φορτηγά και τα κυρίως φορτηγά πλοία μπορούν να εισέλθουν εφόσον είναι νηολογημένα στο 1^ο φινλανδικό νηολόγιο, εάν χρησιμοποιούνται κυρίως για την κυκλοφορία με το εξωτερικό και εάν είναι κάτω των 20 ετών. Δεν επιτρέπεται η νηολόγηση επιβατικών / οχηματαγωγών ή σκαφών που χρησιμοποιούνται μόνον στην ακτοπλοία. Επιτρέπονται μόνον τα επιβατικά γραμμών με τρίτες χώρες και όχι των τακτικών γραμμών μεταξύ των λιμένων του Βορρά.	Ειδικές μειώσεις του φόρου εισοδήματος των ναυτικών στα πλοία υπό φινλανδική σημαία (μείωση 18% του δημοτικού φόρου και 30% του κρατικού φόρου). Το κράτος συμμετέχει επίσης στη συνταξιοδότηση των ναυτικών. Έκπτωση του φόρου εισοδήματος των ναυτικών και μερική χρηματοδότηση της περίθαλψης από τον εργοδότη. Αυτό ισχύει για τα πλοία που περιλαμβάνει ο κατάλογος του Διεθνούς Νηολογίου.

Χώρα	Βασική αρχή για την ακτοπλοία	Σχόλιο	Σύστημα παρεκκλίσεων	Απαιτήσεις υπηκοότητας του πληρώματος		Απαιτήσεις πλοιοκτησίας		Φορολογικό καθεστώς
				1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	
Γαλλία	Περιορισμένη - Άρθρο 257.1 του 'Code des Douanes' της 11/5/77: - Τα πλοία ΕΕ/ΕΟΧ θεωρούνται ισότιμα με τα γαλλικά πλοία. - Το διάταγμα 99-195 ορίζει τους κανόνες του κράτους υποδοχής για πλοία/κρουαζιέρες κάτω των 650 GT στην εθνική ακτοπλοία και για τα πλοία στην ακτοπλοία με τις νήσους, εκτός των πλοίων σε διαδοχικά δρομολόγια.		Παρεκκλίσεις χορηγούνται για τα πλοία εκτός ΕΕ. (Άρθρο 257 του Code des Douanes”).	1ο νηολόγιο (Μητροπολιτικό): - Ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος γάλλοι υπήκοοι. - Λοιπό πλήρωμα πολίτες ΕΕ/ΕΟΧ.	Νηολόγιο Taaf (Kerguelen) : το 35% του πληρώματος πρέπει να είναι γάλλοι υπήκοοι, όπως και ο πλοίαρχος και ο 1ος μηχανικός.	- Το 50% του πλοίου πρέπει να ανήκει σε φυσικό πρόσωπο υπήκοο ΕΕ/ΕΟΧ ή Το 100% του πλοίου να είναι στην ιδιοκτησία εταιρείας με έδρα σε ΕΕ/ΕΟΧ και η λειτουργία του πλοίου να γίνεται από μόνιμη εγκατάσταση στη Γαλλία. - Η γαλλική νομοθεσία θέτει ως όρο οι επενδύσεις από μέρη εκτός ΕΕ/ΕΟΧ να μην είναι κάτω του 50% των συνολικών μετοχών εφόσον η εταιρεία ή το πλοίο θεωρείται γαλλικό.	Το νηολόγιο TAAF είναι παρεμφερές με το 1ο νηολόγιο.	- Εκπτώσεις για τους πλοιοκτήτες. - Επιστροφή φόρων στις ναυτιλιακές εταιρείες. - Φορολογικά κίνητρα για τις νέες εταιρείες (ανεξαρτήτως οικονομικού κλάδου). - Νέα φορολογικά μέτρα: το πρόγραμμα "quirit" καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε το 1998 από την Φορολογία του Ομίλου Οικονομικού Συμφέροντος (EIG).
Γερμανία	Περιορισμένη Ρυθμίζεται από το άρθρο.5: Παράγραφοι 2, 3 “Gesetz über die küsten-schiffahrt” (Νόμος περί παράκτιας ναυσιπλοΐας). Τα πλοία που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο το μεγαλύτερο μέρος του οικονομικού έτους πρέπει να είναι νηολογημένα στο νηολόγιο ISR. (Flaggenrechtsgesetz).	Το άρθρο 5 of the “Gesetz über Änderung der Rechtsvorschrift en auf dem Gebiet der Seeschiffahrt” (που τέθηκε σε ισχύ στις 23 Ιουλίου 1994) επέφερε συμμόρφωση με το άρθρο 5 του κανονισμού 3577/92	Το άρθρο 2.2 and 2.3 του τροποποιηθέντος “νόμου περί παράκτιας ναυσιπλοΐας” προβλέπει ότι οι πλοία εκτός ΕΕ χορηγούνται μόνον εφόσον δεν υπάρχουν πλοία ΕΕ ή εφόσον διατίθενται υπό πολύ δυσμενείς όρους. - Οι παρεκκλίσεις χορηγούνται επίσης επί τη βάση της αμοιβαιότητας.	- Οι απαιτήσεις για τα πληρώματα είναι εκείνες του “Schiffsbesetzungs ordnung” και είναι ίδιες για όλα τα γερμανικά πλοία: ο Πλοίαρχος πρέπει να είναι γερμανός υπήκοος, 1 ή 2 αξιοματικοί γερμανοί ή υπήκοοι ΕΕ. Το λοιπό πλήρωμα οιασδήποτε υπηκοότητας.	Τρεις αλλά: - Στα πλοία του καταλόγου ISR, (λιγότερο του εξαμήνου στις διεθνείς μεταφορές) μπορούν όλοι οι εργαζόμενοι να είναι ξένοι. - Στα πλοία που λιγότερο του εξαμήνου χρησιμοποιούνται στην ακτοπλοία δεν μπορούν να εγγραφούν στον κατάλογο ISR και μπορούν να απασχολούνται ξένοι μόνον εφόσον δεν διατίθενται υπήκοοι.	>50% πλοιοκτησίας/έλεγχου από υπηκόους της Γερμανίας ή της ΕΕ με αντιπροσώπους κατοίκους της Γερμανίας ή από εταιρείες της Γερμανίας ή της ΕΕ με έδρα, κεντρικά γραφεία ή κύριο τόπο δραστηριότητας στην ΕΕ. (Άρθρο 1 & 2 του: “flaggenrechtsgesetz”)	Το νηολόγιο ISR ίδιο με το 1ο νηολόγιο.	- Πλοία μόνον στην ακτοπλοία: χωρίς φορολογική ελάφρυνση επί του εισοδήματος και χωρίς επιχορηγήσεις. Τα πλοία που μετέχουν στις διεθνείς μεταφορές μπορούν να επιλέγουν μεταξύ της κανονικής φορολογίας ή του φόρου επί της χωρητικότητας. - Έχουν επίσης 40% μείωση του φόρου εισοδήματος.

Χώρα	Βασική αρχή για την ακτοπλοία	Σχόλιο	Σύστημα παρεκκλίσεων	Απαιτήσεις υπηκοότητας του πληρώματος		Απαιτήσεις πλοιοκτησίας		Φορολογικό καθεστώς
				1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	
Ελλάδα	Περιορισμένη: Ρυθμίζεται από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ). Το νομοθετικό διάταγμα 187/73, άρθρα 165 και 166 επιτρέπει την επιβατική και εμπορευματική ακτοπλοία μόνον στα ελληνικά πλοία. Το νομοθέτημα αυτό έχει προσαρμολωθεί εν μέρει στον κανονισμό 3577/92. Με την πράξη 2932/2001 η ακτοπλοία στην Ελλάδα θα ελευθερωθεί πλήρως από το Νοέμβριο του 2002 (14 μήνες ενωρίτερα).	Με το Προεδρικό διάταγμα 215/94 εναρμονίσθηκε εν μέρει το ελληνικό δίκαιο στον κανονισμό 3577/92. - Επιτρέπεται η πρόσβαση άλλων σκαφών της ΕΕ σε μη στρατηγικής σημασίας γραμμές με την ηπειρωτική χώρα χωρητικότητας >650 GT. Τα Προεδρικά Διατάγματα 117/97 και 84/98 προσάρμοσαν ακόμη περισσότερο την ελληνική νομοθεσία στον κανονισμό 3577/92.	Παρεκκλίσεις επιτρέπονται μόνον επί τη βάσει αμοιβαιότητας: - Άρθρο 1696 του ΚΔΝΔ.	100% του πληρώματος υπήκοοι ΕΕ/ΕΟΧ.	Δεν ισχύει.	Άρθρο 5 του ΚΔΝΔ (όπως τροποποιήθηκε από το Προεδρικό Διάταγμα αριθ. 27-1-2000): >50% των μετοχών του πλοίου πρέπει να ανήκει σε Έλληνες ή υπηκόους ή εταιρείες του ΕΟΧ. Η διαχείριση των πλοίων πρέπει να γίνεται από την Ελλάδα.	Δεν ισχύει.	Οι αξιωματικοί καταβάλλουν φόρο εισοδήματος 9%. Τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος 6%. - Μειωμένες εισφορές κοινωνικής ασφάλισης. - Ο φόρος χωρητικότητας επιβάλλεται στα ελληνικά πλοία που εξυπηρετούν λιμένες εκτός Ελλάδας.
Ιρλανδία	Δεν περιορίζεται	-	Δεν ισχύει.	- Οι αξιωματικοί υπήκοοι της Ιρλανδίας, ΗΒ και άλλων χωρών της ΕΕ ή της Κοινοπολιτείας. - Βαθμοφόροι: Ιρλανδοί, Βρετανοί ή υπήκοοι άλλων χωρών της ΕΕ.	Δεν ισχύει.	Μετά την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 12ης Ιουνίου 1997 στην υπόθεση C-151/97, η Ιρλανδία εξέδωσε το 1998 την Merchant Shipping Act (Διάφορες διατάξεις). Τα πλοία πρέπει να ανήκουν σε υπηκόους της ΕΕ ή συνεταιριστικό φορέα ιδρυθέντος με βάση το δίκαιο κράτους μέλους και υποκείμενου σε αυτό, ο οποίος έχει τον κύριο επιχειρηματικό χώρο του σε κράτος μέλος.	Δεν ισχύει.	- Φόρος 10% επί των κερδών του συνεταιρισμού, - Μέθοδος σταθερής απόσβεσης 15%, για τα πρώτα 6 έτη, 10% για το 7ο έτος. - Ειδική μείωση του φόρου εισοδήματος των ναυτικών που ταξινομούνται επί τουλάχιστον 196 ημέρες ετησίως. - Επιστροφή των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης που καταβάλλει ο εργαζόμενος σε πλοίο νηολογημένο σε κράτος μέλος.

Χώρα	Βασική αρχή για την ακτοπλοία	Σχόλιο	Σύστημα παρεκκλίσεων	Απαιτήσεις πληρότητας του πληρώματος		Απαιτήσεις πλοιοκτησίας		Φορολογικό καθεστώς
				1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	
Ιταλία	Περιορισμένη Ρυθμίζεται από το άρθρο 224 του “Codice della Navigazione” (Ναυτικός Κώδικας). Όπως τροποποιήθηκε από το νόμο 30/98 που περιορίζει την ακτοπλοία στα κοινοτικά πλοία. -Η εγκύκλιος της 25ης Νοεμβρίου 1999 ορίζει τους κανόνες της χώρας υποδοχής για τους πλοιοκτήτες που επιθυμούν να συμμετέχουν στην ιταλική ακτοπλοία.	- Το αναθεωρημένο άρθρο 224 επιτρέπει πλοία άλλων χωρών της ΕΕ στην ιταλική ακτοπλοία σύμφωνα με τον κανονισμό 3577/92.	Το Υπουργείο Μεταφορών/Ναυτιλίας χορηγεί παρεκκλίσεις κατά περίπτωση με ειδική άδεια.	- Ο πλοίαρχος και ο πρώτος αξιωματικός πρέπει να είναι ιταλοί υπήκοοι, - Τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος ιταλοί ή υπήκοοι χώρας της ΕΕ. Άρθρο 318 του “Codice della Navigazione”.	Το 2ο νηολόγιο καθιερώθηκε με το νόμο 30/98· τα πλοία του δεύτερου νηολογίου δεν έχουν πρόσβαση στην εμπορική ακτοπλοία.	Άνω του 50% των μετοχών του πλοίου πρέπει να ανήκει σε ιταλό/κοινοτικό υπήκοο ή σε ιταλική/κοινοτική εταιρεία. Άρθρο 143 του CDN, όπως τροποποιήθηκε από το νόμο 30 της 27ης Φεβρουαρίου 1998.	Το 2ο νηολόγιο δεν ισχύει για τα πλοία που εκτελούν ακτοπλοϊκές γραμμές.	Φορολογικές εκπτώσεις για μια τριετία (1999-2001). Μερική απαλλαγή από τις επιβαρύνσεις κοινωνικής ασφάλισης.
Λουξεμβούργο	Δεν υπάρχει ακτοπλοία	-	Δεν ισχύει.	Το ανεξάρτητο νηολόγιο χρησιμοποιείται κυρίως από τους βέλγους πλοιοκτήτες. Ο πλοίαρχος υπήκοος χώρας της ΕΕ, του οποίου η άδεια αναγνωρίζεται από το Λουξεμβούργο. Το πλήρωμα σύμφωνο με τα πρότυπα STCW.	Δεν ισχύει.	Πλοιοκτησία > 50% από υπηκόους της ΕΕ ή εμπορικές εταιρείες με έδρα την ΕΕ, εφόσον σημαντικό μέρος της διαχείρισης πραγματοποιείται από το Λουξεμβούργο.	Δεν ισχύει.	- Μειωμένος φόρος εισοδήματος για τους ναυτικούς.
Κάτω Χώρες	Δεν περιορίζεται.	-	Δεν ισχύει.	Ο πλοίαρχος ολλανδός υπήκοος και το υπόλοιπο πλήρωμα πρέπει να έχει πιστοποιητικά προτύπων σύμφωνων προς τη STCW αναγνωρισμένα από τις αρχές των Κάτω Χωρών.	Δεν ισχύει.	Το πλοίο πρέπει να ανήκει κατά τα 2/3 σε ολλανδό υπήκοο ή νομικές οντότητες εθνικότητας ΕΕ/ΕΟΧ. Μεγάλο μέρος της (επιχειρησιακής) διαχείρισης πρέπει να πραγματοποιείται από τις Κάτω Χώρες. Ρύθμιση του Εμπορικού Κώδικα των Κάτω Χωρών, άρθρο 311.	Δεν ισχύει.	- Παρακράτηση των φόρων και κοινωνικών εισφορών που καταβάλλει συνήθως ο πλοιοκτήτης / εργοδότης - Επιλογή μεταξύ φόρου χωρητικότητας και φόρου απόδοσης.

Χώρα	Βασική αρχή για την ακτοπλοία	Σχόλιο	Σύστημα παρεκκλίσεων	Απαιτήσεις υπηκοότητας του πληρώματος		Απαιτήσεις πλοιοκτησίας		Φορολογικό καθεστώς
				1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	
Πορτογαλία	Περιορισμένη: Ρυθμίζεται από το νομοθετικό διάταγμα 194/98. Το νομοθετικό διάταγμα 331/99 της 20ής Αυγούστου, επιτρέπει την πρόσβαση των πλοίων του νηολογίου MAR στη νησιωτική ακτοπλοία της Πορτογαλίας και καθορίζει τους κανόνες της χώρας υποδοχής.	Νομοθετικό διάταγμα 331/99 της 20ής Αυγούστου -Ανακλήθηκε από το νομοθετικό διάταγμα 31/97. -Ανασυντάχθηκε το άρθρο 15 του νομοθετικού διατάγματος 96/89 και τα άρθρα 4 και 6 του νομοθετικού διατάγματος 194/98 της 10ης Ιουλίου.	Το άρθρο 5 του νομοθετικού διατάγματος 194/98 επιτρέπει - κατόπιν αδείας της Γενικής Διεύθυνσης (DGPNTM) – τη χρήση άλλων πλοίων εφόσον δεν διατίθενται πλοία της ΕΕ.	100% πορτογάλοι ή υπήκοοι της ΕΕ. Ο πλοίαρχος/υποπλοίαρχος πορτογάλος εκτός εάν δοθεί άδεια υπό ειδικούς όρους.	Νηολόγιο Μαδέρας (MAR): Ο πλοίαρχος + 50% του πληρώματος πορτογάλοι ή υπήκοοι ΕΕ. Εξαίρεσεις κατόπιν αδείας εάν δεν διατίθενται.	Ρυθμίζεται από το νομοθετικό διάταγμα 196/98, το οποίο καθορίζει το ρυθμιστικό και νομικό πλαίσιο της ναυτιλίας: Ο πλοιοκτήτης πρέπει να έχει τόπο κατοικίας ή την έδρα του και την κύρια εγκατάστασή του στην εθνική επικράτεια και να είναι εγγεγραμμένος στο DGPNTM.	Νηολόγιο Μαδέρας: - Γραφείο (υποκαταστήματος) ή νόμιμη αντιπροσωπία στη Μαδέρα.	-Φόρος εισοδήματος 30% επί των κερδών του πλοιοκτήτη. -Δεν υπάρχει φόρος απόδοσης στα διεθνή ύδατα. - Αφορολόγητα αποθέματα. -Πλήρης απαλλαγή των εργαζομένων από το φόρο εισοδήματος (MAR).
Ισπανία	Περιορισμένη – Ρυθμίζεται από το νομοθετικό διάταγμα 27/1992 για τους κρατικούς λιμένες και την εμπορική ναυτιλία. Τα πλοία του νηολογίου REC έχουν απεριόριστη πρόσβαση στην ακτοπλοία. Η Εντολή του Υπουργού Μεταφορών της 22ας Ιουλίου 1999 καθορίζει τους κανόνες του κράτους υποδοχής για τα πλοία στη νησιωτική ακτοπλοία της Ισπανίας.	Το ΒΔ 2221/98, της 416 Οκτωβρίου 1998, επιτρέπει τα πλοία του νηολογίου REC να συμμετέχουν σε όλες τις εμπορικές ακτοπλοϊκές γραμμές της Ισπανίας (και της νησιωτικής).	- Το άρθρο 81 του νόμου 27/1992 ρυθμίζει τη δυνατότητα παρεκκλίσεων κατ'εξάιρεση, σε περίπτωση που δεν διατίθενται ισπανικά (ΕΕ) πλοία.	- Ο πλοίαρχος και ο 1ος αξιωματικός ισπανοί υπήκοοι. - Το υπόλοιπο πλήρωμα υπήκοοι της ΕΕ.	Νηολόγιο Καναρίων Νήσων (REC): - Ο πλοίαρχος και ο 1ος αξιωματικός ισπανοί υπήκοοι., -Το υπόλοιπο πλήρωμα τουλάχιστον κατά 50% υπήκοοι ΕΕ, παρέκκλιση δυνατή για πρόσθετο πλήρωμα εκτός ΕΕ εφόσον δεν διατίθενται υπήκοοι ΕΕ. - Έως την 1.1.99, εφόσον δεν πρόκειται για ελευθερωμένες εμπορικές γραμμές το πλήρωμα πρέπει να είναι υπήκοοι της ΕΕ.	Ισπανός ή υπήκοος της ΕΕ ή εταιρεία με αντιπρόσωπο διορισμένο στην Ισπανία. (Άρθρο 76 του νόμου 27/92)	Οιαδήποτε ναυτιλιακή εταιρεία, εγκατεστημένη στην Ισπανία, την ΕΕ ή τρίτη χώρα μπορεί να εγγράψει πλοίο στο νηολόγιο REC εφόσον η διαχείριση του πλοίου γίνεται από τις Καναρίους Νήσους ή εφόσον έχει μόνιμο τόπο εγκατάστασης τις Καναρίους Νήσους.	Ο νόμος 19/1994, όπως τροποποιήθηκε τελευταία το Δεκέμβριο του 1996, επιτρέπει φορολογικές ελαφρύνσεις για τα πλοία του νηολογίου REC. -Μείωση 90% των κοινωνικών εισφορών που καταβάλλει ο εργοδότης. -Μείωση 90% του φόρου απόδοσης. -Απαλλαγή 50% από το φόρο εισοδήματος των ναυτικών.

Χώρα	Βασική αρχή για την ακτοπλοία	Σχόλιο	Σύστημα παρεκκλίσεων	Απαιτήσεις υπηκοότητας του πληρώματος		Απαιτήσεις πλοιοκτησίας		Φορολογικό καθεστώς
				1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	
Σουηδία	Περιορισμένη Το τροποποιημένο διάταγμα 235/75 της 1ης Ιουλίου 1995 επιτρέπει την πρόσβαση των πλοίων της ΕΕ.	Οι γραμμές έχουν ελευθερωθεί για τα πλοία της ΕΕ σύμφωνα με τον κανονισμό 3577/92 από την 1.1.95 (προσχώρηση). Η διμερής συμφωνία με τη Νορβηγία (1989) ισχύει για το νηολόγιο NIS.	- Εξαίρεσεις επιτρέπονται από τη Swedish Maritime Administration εάν δεν διατίθενται κατάλληλα πλοία της Σουηδίας/ΕΕ. Επιτρέπονται περίπου 20 εξαίρεσεις ετησίως	- Ο πλοίαρχος σουηδός (ανεξαιρέτως). Χωρίς άλλους περιορισμούς. - Όλο το πλήρωμα προσλαμβάνεται με βάση συλλογική σύμβαση ανεξάρτητα από την υπηκοότητά του.	Δεν ισχύει.	- Διέπεται από την (1994/1009). >50% πρέπει να ανήκει σε σουηδό πολίτη/συνεταίρισμό. - Η κυβέρνηση διατηρεί το δικαίωμα να επιτρέπει σε ξένα πλοία να φέρουν τη σουηδική σημαία όταν η λειτουργία τους είναι υπό σουηδικό έλεγχο και φαίνεται ότι ο πλοιοκτήτης έχει μόνιμο τόπο κατοικίας στη Σουηδία. >50% της πλοιοκτησίας από υπήκοο του ΕΟΧ ή εταιρείες που έχουν την έδρα τους, την κεντρική τους διοίκηση ή κέντρο των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων στον ΕΟΧ και τα πλοία των οποίων η λειτουργία ελέγχεται από τη Σουηδία μπορούν να εγγραφούν στο σουηδικό νηολόγιο.	Δεν ισχύει.	- Αφορολόγητη. -Πλήρης έκπτωση για τους πλοιοκτήτες για τον καταβαλλόμενο φόρο επί του εισοδήματος των ναυτικών συν πρόσθετη απαλλαγή SEK 58.000 ανά πλήρωα απασχολούμενο εργαζόμενο για το κόστος των κοινωνικών εισφορών -Το ειδικό φορολογικό καθεστώς για τους ναυτικούς καταργήθηκε το 1998. Οι ναυτικοί καταβάλλουν πλήρη φόρο εισοδήματος επί των μικτών κερδών.
Ηνωμένο Βασίλειο	Δεν περιορίζεται.	-	Δεν ισχύει.	- Για “στρατηγικούς” τύπους πλοίων: ο πλοίαρχος πρέπει να είναι βρετανός υπήκοος, της Κοινοπολιτείας, του ΕΟΧ ή χώρας του NATO. - Για τα υπόλοιπα πλοία δεν υπάρχουν απαιτήσεις για την υπηκοότητα.	Δεν ισχύει.	>50% της πλοιοκτησίας από πολίτη ή συνεταίριστικούς φορείς της ΕΕ ή των Εξαρτημένων Εδαφών του ΗΒ.	Δεν ισχύει.	- Φοροαπαλλαγή -Εξαίρεσεις για τους ναυτικούς του ΗΒ που δεν κατοικούν στο ΗΒ για περισσότερο από 183 ημέρες ετησίως. -Προαιρετικός φόρος χωρητικότητας που αντικαθιστά το φόρο απόδοσης.

Χώρα ¹²	Βασική αρχή για την ακτοπλοία	Σχόλιο	Σύστημα παρεκκλίσεων	Απαιτήσεις υπηκοότητας του πληρώματος		Απαιτήσεις πλοιοκτησίας		Φορολογικό καθεστώς
				1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	
Ισλανδία	Δεν περιορίζεται: Ανοικτή ακτογραμμή	- Πρακτικά απεριόριστο πεδίο για τα ξένα εμπορικά πλοία μεταξύ των λιμένων της Ισλανδίας. - Από τις 5.10.97 ισχύει το CR 3577/92 (Απόφαση Κοινής Επιτροπής αριθ. 70/97)	Δεν ισχύει.	- Από την προσχώρηση στον ΕΟΧ, όλοι οι πολίτες του ΕΟΧ μπορούν να προσληφθούν στα πληρώματα. - Βάσει της Πράξης 26/1987 για τα Δικαιώματα Εργασίας των Αλλοδαπών, όλα τα μέλη των πληρωμάτων εκτός ΕΟΧ πρέπει να έχουν άδεια εργασίας από το Υπουργείο Κοινωνικών Υποθέσεων για να απασχοληθούν στα πλοία.	Δεν ισχύει.	- Διέπεται από την Registration of ships Act 115/1985 , η οποία πριν περιόριζε τη νηολόγηση στους ισλανδούς υπηκόους /κατοίκους. - Η τροποποιητική πράξη 62/1992 δίνει το δικαίωμα νηολόγησης σε υπηκόους /συνεταίρισμους χωρών του ΕΟΧ.	Δεν ισχύει.	- Οι ναυτικοί έχουν τα εξής φορολογικά προνόμια: - Μείωση του φόρου εισοδήματος κατά ISK 685 (US 10.4) x 1,49 για κάθε ημέρα στη θάλασσα. - Οι πλοιοκτήτες δεν έχουν έκπτωση/επιστροφή των εξόδων κοινωνικών εισφορών.
Νορβηγία ¹³	Δεν περιορίζεται: - Ανοικτή ακτογραμμή - Τα πλοία του νηολογίου NIS αποκλείονται κατ'αρχήν αλλά επιτρέπονται τα 'φορτηγά πλοία εφόσον πληρούνται ορισμένες απαιτήσεις	Βάσει της Public Transportation Act του 1976, όλοι οι μεταφορείς που εκμεταλλεύονται πλοία στις τακτικές επιβατικές παράκτιες γραμμές πρέπει να έχουν άδεια από την MOTC. Από τις 5.10.97 το CR 3577/92 ισχύει για όλα τα μέλη ΕΕΑ (Απόφαση Κοινής Επιτροπής αριθ. 70/97)	- Τα πλοία του νηολογίου NIS μπορούν να εκτελούν ορισμένες εμπορευματικές γραμμέςvessels can en. Τα πλοία αυτά περιλαμβάνονται σε κατάλογο της Maritime Directorate. Ο κατάλογος σήμερα περιλαμβάνει 16 άκρως ειδικευμένα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου.	- Καμιά, εκτός του πλοιάρχου που πρέπει να είναι νορβηγός. Η απαίτηση αυτή πρόκειται να αλλάξει - Όλο το απασχολούμενο πλήρωμα πληρώνεται βάσει συλλογικών συμφωνιών.	Νηολόγιο NIS: - Γενική ο απαίτηση ο πλοίαρχος νορβηγός. Υπάρχουν όμως σήμερα εξαιρέσεις για άλλες εθνικότητες.	- Το σύνθηδες νορβηγικό νηολόγιο (NOR) διέπεται από την Maritime Transportation Act. - Ανοικτό μόνον στους υπηκόους/κατοίκους του ΕΟΧ ή απεριόριστη εταιρική σχέση όταν τουλάχιστον το 60% της πλοιοκτησίας ανήκει σε πολίτες του ΕΟΧ ή εάν ο πλοιοκτήτης είναι εταιρεία περιορισμένης ευθύνης της οποίας τουλάχιστον το 60% του κεφαλαίου και η λειτουργία ανήκει σε υπηκόους του ΕΟΧ.	Το νηολόγιο NIS τέθηκε σε λειτουργία με την Norwegian International Ship Register Act της 12.6.1987. - Ίδιες απαιτήσεις πλοιοκτησίας με το NOR. Εάν δεν πληρούνται οι όροι εθνικότητας, η νηολόγηση επιτρέπεται σε εταιρεία περιορισμένης ευθύνης ή εταιρική σχέση με έδρα τη Νορβηγία, ή πλοιοκτήτρια κοινοπραξία με βάση διαχείρισης τη Νορβηγία ή εάν ο πλοιοκτήτης έχει ανθυπόσωπο εντεταλμένο να δέχεται εντολές για λογαριασμό του πλοιοκτήτη.	- Όλα τα μέλη των πληρωμάτων πλοίων των νηολογίων NOR/NIS δικαιούνται ειδικής μείωσης του φόρου έως 30% του μικτού εισοδήματός τους αλλά όχι>Nkr 70.000 ανά έτος. Μόνον για τους ναυτικούς που είναι στη θάλασσα για μια ελάχιστη περίοδο. - Το σύστημα έκπτωσης των φόρων αναθεωρήθηκε την άνοιξη του 1998. - Στους πλοιοκτήτες επιστροφή του 12% του φόρου που καταβάλλουν για τους μικτούς μισθούς των ναυτικών. Εκπτώσεις μόνον για τα μέλη πληρώματος κατοίκους / φορολογούμενους στη Νορβηγία. Μόνον για τα πλοία NOR που πληρούν τις αναγκαίες απαιτήσεις κατοικίας /ευθύνης. -Σύστημα φορολόγησης της χωρητικότητας από τον Ιούλιο του 1996.

¹² Η απόφαση της Κοινής Επιτροπής ΕΟΧ αριθ. 70/97, της 4ης Οκτωβρίου 1997 (ΕΕ L 30, 5.2.98), τροποποίησε το Παράρτημα ΙΙΙ (Μεταφορές) της συμφωνίας ΕΟΧ έτσι ώστε να επιτευχθεί πλήρης εφαρμογή του κανονισμού 3577/92.

¹³ Η Norwegian Maritime Directorate πρότεινε να τροποποιηθεί επίσημα του “Regulation of 29 April 1998 n° 398 Concerning Qualifications, Requirements, Issue of Certificates Rights for Personnel on Norwegian Ships”. Η τροποποίηση θα επιβεβαιώσει επίσημα την υπάρχουσα πρακτική, η οποία παρέχει ίση μεταχείριση όλων των υπηκόων του ΕΟΧ, ακόμη και για τη θέση του πλοιάρχου στα πλοία του νορβηγικού νηολογίου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4 Μεταφερθέντες τύποι εμπορευμάτων στα κράτη μέλη

Ταξινόμηση ανά τύπο φορτίου (εκατ. τόνοι)									
Φορτίο	Ξηρό χύδην			Υγρό χύδην			Γενικό φορτίο		
Έτος	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Αυστρία	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Βέλγιο	-	-	-	0,05	0,05	0,05	-	-	-
Δανία	5,9	5,7	4,7	3,8	3,9	2,3	9,5	9,7	5,8
Φινλανδία	1,3	1,3	2,5	4,5	5,7	4,0	0,1	0,1	0,1
Γερμανία	0,8	1,25	2,25	2,85	2,45	2,7	0,25	0,3	0,4
Ιρλανδία	0,05	0,05	0,03	0,65	0,7	0,81	-	-	0,01
Λουξεμβούργο	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Κάτω Χώρες	0,04	0,04	0,04	-	-	-	-	-	-
Σουηδία	5,6	5,15	3,1	7,7	7,45	7,4	0,3	0,35	2,7
Ηνωμένο Βασίλειο	7,7	4,7	1,3	62,5	67,7	63,8	7,3	8,8	18,2
Σύνολο βορείων χωρών	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
Γαλλία	1,8	1,9	1,5	5,3	5,1	6,3	0,8	0,8	0,8
Ελλάδα	10,1	9,25	9,8	9,0	7,9	8,5	2,8	3,9	4,2
Ιταλία	18,7	19,2	19,8	27,5	31,4	30,8	14,1	17,4	15,6
Πορτογαλία	0,3	0,3	1,0	4,7	4,0	4,3	1,0	1,2	1,4
Ισπανία	4,9	4,7	6,8	21,9	19,9	13,8	11,4	12,5	14,2
Σύνολο νοτίων χωρών	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,7	30,1	35,8	36,2
Σύνολο	57,19	53,54	52,82	150,45	156,25	144,76	47,55	55,05	63,41

Πηγή :PWC

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5 Όγκοι μεταφερθέντες το 1999 ανά τύπο εμπορεύματος και με
διαχωρισμό ηπειρωτικής και νησιωτικής ακτοπλοΐας (σε εκατ. τόνους)**

Χώρα	Ξηρό χύδην		Υγρό χύδην		Διάφορα εμπορεύματα		Σύνολο
	Νησιωτική	Ηπειρωτική	Νησιωτική	Ηπειρωτική	Νησιωτική	Ηπειρωτική	
Γαλλία	0,2	1,3	0,2	6,1	0,8	0	8,6
Ελλάδα	5	4,8	2,1	6,4	3,8	0,4	22,5
Ιταλία ¹⁴	14,1	5,7	26,8	4,0	11,1	4,5	66,2
Πορτ/λία	0,7	0,3	0,5	3,8	1,4	0	6,7
Ισπανία	2,48	4,32	6,15	7,68	13,97	0,25	34,85
Σύνολο	22,48	16,42	35,75	27,98	31,07	5,15	138,85

¹⁴

Για το ξηρό εμπόρευμα χύδην και τα διάφορα εμπορεύματα, πρόκειται για εκτιμήσεις με βάση συγκεντρωτικό αριθμό των δύο τύπων εμπορευμάτων (25,2 εκατ. τόνοι για τη νησιωτική ακτοπλοΐα και 10,2 εκατ. τόνοι για την ηπειρωτική ακτοπλοΐα).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6 Σύγκριση του κόστους πληρώματος στα εμπορικά πλοία

Κόστος επάνδρωσης στα φορτηγά πλοία (Ευρώ/μήνα)			
	Γενικού φορτίου 1500GT	Ξηρού χύδην 3000 GT	Υγρού χύδην 9000 GT
Φινλανδία	72.140	72.140	103.378
Ισλανδία	66.912	66.912	84.111
NOR	64.821	64.821	122.299
Σουηδία	62.730	62.730	78.530
Δανία	58.548	58.548	112.169
Γαλλία	54.366	54.366	69.157
Βέλγιο	52.275	52.275	63.985
Κάτω Χώρες	51.230	51.230	78.216
Kerguelen	50.184	50.184	59.288
Ηνωμένο Βασίλειο	48.093	48.093	58.809
Γερμανία	41.820	41.820	57.027
Πορτογαλία	41.820	48.100	69.300
NIS	40.775	40.775	77.964
DIS	40.775	40.775	76.184
ISR	39.729	39.729	63.414
Ισπανία	37.638	55.093	57.821
Ιρλανδία	35.547	35.547	44.111
Ιταλία	30.738	30.738	48.741
Ελλάδα	30.612	30.612	48.753
REC	26.300	40.580	53.100
MAR	23.675	27.500	39.750

Πηγή PWC

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7 Σύγκριση του κόστους πληρώματος στα επιβατικά πλοία

Κόστος επάνδρωσης στα επιβατικά πλοία (Ευρώ/μήνα)			
	Υδροπτέρυγα 1500GT	Πορθμεία 5000 GT	Κρουαζιερόπλοια 20.000 GT
Φινλανδία	80.627	160.311	631.754
Ισλανδία	75.178	152.782	535.507
NOR	73.210	151.969	809.891
Σουηδία	71.217	150.901	540.112
Δανία	66.814	144.418	800.139
Γαλλία	62.361	137.425	510.993
Βέλγιο	60.270	135.334	489.130
Κάτω Χώρες	59.367	135.760	617.906
Ηνωμένο Βασίλειο	56.297	133.324	494.649
Γερμανία	49.200	118.490	494.234
Πορτογαλία	49.446	139.223	618.310
NIS	48.450	120.513	715.536
DIS	48.690	123.005	718.669
ISR	47.675	122.277	614.411
Ισπανία	45.387	172.931	574.998
Ιρλανδία	43.075	113.750	449.932
Ιταλία	37.428	100.240	509.614
Ελλάδα	37.455	101.700	522.199
REC	32.334	137.296	582.330
MAR	29.246	94.722	446.083

Πηγή : PWC