



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 24.4.2002
COM(2002) 203 definitief

VERSLAG VAN DE COMMISSIE

Vierde verslag over de tenuitvoerlegging van Verordening 3577/92 van de Raad houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten in het zeevervoer (cabotage in het zeevervoer) (1999-2000)

VERSLAG VAN DE COMMISSIE

Vierde verslag over de tenuitvoerlegging van Verordening 3577/92 van de Raad houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten in het zeevervoer (cabotage in het zeevervoer) (1999-2000)

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	4
1. Ontwikkeling van de wetgeving.....	5
1.1. Ontwikkeling van de wetgeving in de 15 lidstaten	5
1.1.1. Toegang tot maritiem cabotagevervoer	5
1.1.1.1. De geliberaliseerde diensten	5
1.1.1.2. Diensten die nog beschermd zijn.....	6
1.1.2. De regels op het gebied van bemanning	7
1.1.3. Openbare dienstverplichtingen.....	7
1.2. Ontwikkeling van de wetgeving in de EVA-landen.....	9
2. Marktontwikkeling	9
2.1. De ontwikkeling van het maritiem vervoer	9
2.1.1. Goederenvervoer	9
2.1.1.1. Totaalbeeld.....	9
2.1.1.2. De categorieën vervoerde vracht.....	11
2.1.1.3. Onderscheid eiland/vastelandvervoer.....	12
2.1.2. Personenvervoer	12
2.1.2.1. Totaalbeeld.....	12
2.1.2.2. Cruises	13
2.2. Respectieve marktaandelen van de eerste en tweede registers	14
2.3. Marktpenetratie door buitenlandse vlaggen.....	14
3. Bemanningskosten.....	15
4. Conclusies	16
4.1. Het effect van de liberalisering van de cabotage	16
4.2. Oproep tot overleg over de inhoud van de volgende verslagen over de toepassing van de cabotageverordening.	16

BIJLAGE 1 Bemanningsvoorschriften krachtens artikel 3 van de cabotageverordening.....	18
BIJLAGE 2 Openbare dienstverplichtingen in de lidstaten	19
BIJLAGE 3 Overzicht van de cabotagebepalingen in de EU-lidstaten en de EVA-landen.....	22
BIJLAGE 4 In de lidstaten vervoerde soorten goederen.....	30
BIJLAGE 5 In 1999 vervoerde volumes per soort goederen. Verdeling tussen vasteland- en eilandcabotage (miljoen ton).....	31
BIJLAGE 6 Vergelijking van de bemanningskosten van vrachtschepen	32
BIJLAGE 7 Vergelijking van de bemanningskosten van passagiersschepen	33

SAMENVATTING

Dit verslag is het vierde tweejaarlijks verslag over de toepassing van de cabotageverordening. Het beslaat de jaren 1999-2000. Evenals de vorige verslagen is het opgesteld op basis van een voor rekening van de Commissie uitgevoerde studie.

Sinds 1 januari 1999 zijn bijna alle cabotagediensten in Europa geliberaliseerd. De laatste tot nu toe gedeeltelijk beschermde markt van Griekenland zal op 1 november 2002 voor de EU-reders worden opengesteld. De lidstaten zullen binnenkort de aanpassing van hun wetgevingen aan de cabotageverordening hebben voltooid.

Het eerste deel van het verslag geeft een stand van zaken wat de wetgevingen betreft. Het vermeldt welke tweede communautaire registers aan cabotage mogen deelnemen. Op het ogenblik hebben van de in de lidstaten geregistreerde schepen alleen de schepen van het tweede Italiaanse register en de passagiersschepen van het tweede Deense register geen toegang tot communautaire cabotage. Italië en Denemarken laten niet toe dat deze schepen cabotage bedrijven in hun land. Verder geeft het rapport bijzonderheden over de regels op het gebied van bemanning die door bepaalde lidstaten worden opgelegd aan schepen die eilandcabotage verrichten. Tenslotte wordt voor het eerst in een bijlage een overzicht gegeven van de door de lidstaten voorziene openbare dienstverplichtingen.

De nieuwe fase van liberalisering heeft niet geleid tot verstoring van de markt. De goederenvolumes (260,99 miljoen ton in 1999) en het aantal vervoerde passagiers (152 miljoen in 1999) zijn relatief constant gebleven. De vijf bij deze nieuwe liberaliseringsfase betrokken lidstaten (Spanje, Frankrijk, Griekenland, Italië en Portugal) zijn deze fase ingegaan met verbetering van de kwaliteit van hun vloten. De penetratie van buitenlandse schepen in de nationale cabotage blijft in de meeste lidstaten beperkt.

Het tweede gedeelte van het verslag bevat gedetailleerde statistieken per land, met een uitsplitsing van de vervoerde soorten goederen naar eilandcabotage en vastelandcabotage. De grootste goederenvervoermarkt is die van het Verenigd Koninkrijk, gevolgd door de Italiaanse markt. Van de vervoerde goederensoorten komt de vloeibare lading op de eerste plaats. Het personenvervoer is het omvangrijkst in Griekenland, Italië en het Verenigd Koninkrijk.

Het laatste deel van het verslag vermeldt tenslotte de bemanningskosten voor drie types vrachtschepen en drie types passagiersschepen. Het duurste register is dat van Finland. Het tweede Portugese register, het MAR-register, is het goedkoopste van Europa.

Omdat de liberalisering van de markt weldra voltooid zal zijn, en vanwege de moeilijkheden die zij heeft ondervonden bij het verzamelen van de voor dit verslag benodigde statistische gegevens vraagt de Commissie zich in haar conclusies af welke vorm de toekomstige cabotageverslagen moeten krijgen. Volgens haar kunnen de toekomstige verslagen worden opgesteld op basis van antwoorden van de lidstaten op een vragenlijst die de Commissie hen voorlegt. Dit is een veel voordeliger oplossing, omdat dan de vaak kostbare studies worden vermeden. Er zou dan een betrouwbare en homogene database over dit onderwerp kunnen worden samengesteld die voor iedereen toegankelijk is. De Commissie verzoekt de lidstaten en de betrokken personen hun mening hierover te geven.

VERSLAG

Dit verslag bestaat uit drie hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de ontwikkeling op het gebied van de wetgeving in de 15 lidstaten en de EVA-landen. Het tweede deel behandelt de ontwikkeling van de markt in die landen. Het derde deel geeft een samenvatting van de bemanningskosten in de verschillende registers van de EER.

1. Ontwikkeling van de wetgeving

1.1. Ontwikkeling van de wetgeving in de 15 lidstaten

1.1.1. Toegang tot maritiem cabotagevervoer

Sinds 1 januari 1999 is bijna alle maritiem cabotagevervoer opengesteld voor de doelgroep van Verordening nr. 3577/92. Dit zijn overeenkomst artikel 1 van de verordening *"reders uit de Gemeenschap die met in hun lidstaat geregistreerde schepen varen welke de vlag van een lidstaat voeren, mits de schepen voldoen aan alle eisen voor toelating tot cabotage van die lidstaat"*.

Met genoemde datum 1 januari 1999 begint de voorlaatste etappe van de liberalisering van de EU-cabotage. **Deze geldt voor het geregeld personenvervoer en de veerdiensten, en voor de eilandcabotage in vijf lidstaten** (Spanje, Frankrijk, Griekenland, Italië en Portugal).

De liberalisering van de maritieme cabotage zal volledig zijn zodra **in Griekenland** de twee volgende **eilandcabotagediensten** geliberaliseerd zijn: geregeld personenvervoer en veerdiensten, en de door schepen van minder dan 650 BT verrichte diensten.

1.1.1.1. De geliberaliseerde diensten

Wat de geliberaliseerde diensten betreft is er op het gebied van de wetgeving sinds het laatste cabotageverslag weinig veranderd.

Na de vaststelling van wet 2001-43 van 16 januari 2001, is de Franse wetgeving nu conform de verordening. Daarentegen lopen er nog steeds inbreukprocedures tegen Spanje (Koninklijk Besluit 1466/1997) en Portugal (Wetsbesluit 194/98 van 10 juli 1998, gewijzigd bij Wetsbesluit 331/99 van 20 augustus 1999) en Griekenland (artikel 165, leden 1 en 6 van het Griekse maritieme wetboek en de circulaires van 4 augustus 1998, 18 december 1998 en 21 december 1998).

Het Spaanse Koninklijk Besluit 1466/97 is aangevochten voor het Spaanse gerecht, dat aan het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen een prejudiciële vraag heeft voorgelegd. Het arrest van het Hof is gewezen op 20 februari 2001 (zaak C-205/99).

De eerste registers van de lidstaten hebben allemaal toegang tot cabotage. Wat de toegang van de tweede registers van de lidstaten tot cabotage in de EU betreft, is de situatie gelijk aan die van het vorige cabotageverslag. Zie voetnoot¹

De verordening bepaalt dat om te worden toegelaten tot cabotage in een andere lidstaat een schip van een lidstaat eerst moet voldoen aan alle eisen die gelden voor toelating tot cabotage in de lidstaat waarin het is geregistreerd.

Dit geldt voor onderstaande schepen, welke voldoen aan alle voorwaarden voor volledige deelname aan cabotage in de lidstaten van de EU:

- de in het REC-register van Spanje geregistreerde schepen;
- de in het MAR-register van Portugal geregistreerde schepen;
- de in het DIS-register van Denemarken geregistreerde koopvaardij schepen;

De schepen die geregistreerd zijn in het Duitse ISR en de Finse schepen die ingeschreven staan op de "lijst van koopvaardij schepen voor de internationale handel" hebben slechts beperkte toegang tot cabotage: zij mogen geen geregelde, het gehele jaar durende diensten aanbieden.

De in het tweede Italiaanse register geregistreerde schepen en de in het tweede Deense register geregistreerde passagiersschepen hebben geen toegang tot EU-cabotage.

1.1.1.2. Diensten die nog beschermd zijn

Zoals reeds gezegd is de liberalisering van de maritieme cabotage pas volledig wanneer in **Griekenland** de twee volgende categorieën **eilandcabotagediensten** zijn geliberaliseerd: geregeld personenvervoer en veerdiensten, en de door schepen van minder dan 650 BT verrichte diensten. Op grond van de cabotageverordening geldt voor deze diensten een afwijking tot 2004.

De grootste vooruitgang die sinds het laatste cabotageverslag op juridisch gebied is geboekt is nu juist met betrekking tot deze diensten. **Griekenland heeft besloten om deze diensten reeds vóór 2004 open te stellen voor reders uit de EU**. Deel I van wet 2932/2001 van 27 juni 2001 bepaalt dat zij op **1 november 2002** zullen worden geliberaliseerd. Oplegging van openbare dienstverplichtingen blijft echter wel mogelijk. De wet is innovatief, omdat zij een onafhankelijke instantie belast met de controle over de sector.

Overeenkomstig artikel 9 van de cabotageverordening hebben de Griekse autoriteiten de wetstekst medegedeeld aan de diensten van de Commissie. De diensten van de Commissie hebben vragen aan de Griekse autoriteiten voorgelegd, met name het punt dat enkele bepalingen van de wetstekst in 2004 niet in overeenstemming zullen zijn met de cabotageverordening.

¹ Ter herinnering: de schepen van de «off shore»-registers van de lidstaten vallen niet onder de cabotageverordening (register Kerguelen - Franse Zuidpoolgebieden -, register Nederlandse Antillen - register van het eiland Man, de Bermuda's en de Caymaneilanden).

1.1.2. De regels op het gebied van bemanning

Slechts vijf lidstaten hebben de bepalingen van artikel 3, lid 2 van de cabotageverordening willen toepassen. Volgens dit artikel mag de staat waarin het schip een zeevervoerdienst verricht (staat van ontvangst) regels vaststellen voor de bemanning van schepen die cabotage met eilanden verrichten en van schepen van minder dan 650 ton, behalve in het geval van goederenvervoer, wanneer de betreffende reis volgt op of vooraf gaat aan een reis naar of vanuit een andere lidstaat.

De volgende nationale wetsteksten met betrekking tot de voorschriften van de staat van ontvangst op het gebied van bemanning zijn conform de cabotageverordening geacht: het Franse decreet nr. 99/195 van 16 maart 1999, de Spaanse verordening van 22 juli 1999, het Italiaanse decreet en circulaire van 25 november 1999. De voornaamste regels in deze wetsteksten staan vermeld in bijlage 1.

Daarentegen is een inbreukprocedure ingesteld tegen de Portugese wetgeving (wetsbesluit nr. 194/98 van 10 juli 1998, gewijzigd bij Wetsbesluit nr. 331/99 van 20 augustus 1999) en de Griekse regelgeving (circulaire van 21 december 1998). Voor de Portugese inbreuk is een oplossing in zicht.

Volgens de cabotageverordening had de **definitieve regeling inzake bemanning** vóór 1 januari 1999 door de Raad moeten worden vastgesteld op basis van een voorstel van de Commissie, na grondig onderzoek naar de economische en sociale gevolgen van de liberalisering van de eilandcabotage. De Commissie heeft hierover op 17 juni 1997 bij de Raad verslag uitgebracht en op 29 april 1998 een voorstel voor een verordening ingediend (COM(1998)251 def.). Volgens dit voorstel zou in het algemeen de vlaggenstaat de verantwoordelijkheid op het gebied van bemanning krijgen. De staat van ontvangst behield een resterende bevoegdheid inzake schepen van minder dan 650 BRT en de vaststelling van het vereiste percentage ingezetenen van EU-landen van de bemanning van schepen die geregeld personenvervoer en veerdiensten onderhouden (gemengde diensten en geregelde diensten met cruiseschepen inbegrepen). De uit derde landen afkomstige zeelieden aan boord van dit soort schepen moesten dezelfde arbeidsvoorwaarden genieten als ingezetenen van lidstaten. De lidstaten hebben het voorstel van de Commissie niet gunstig onthaald. Daarom heeft de Commissie op 11 december 2001 voorgesteld het in te trekken.

1.1.3. Openbare dienstverplichtingen

Op grond van artikel 4 van de verordening mag een lidstaat openbare dienstverplichtingen opleggen en openbare dienstcontracten sluiten voor geregelde diensten vanuit, tussen en naar eilanden voor zover die verplichtingen noodzakelijk zijn en op niet-discriminatoire grondslag aan alle reders in de EU worden opgelegd.

Slechts vier van de vijftien lidstaten leggen geen openbare dienstverplichtingen op. Dit zijn in de eerste plaats Luxemburg en Oostenrijk, uiteraard om geografische redenen en anderzijds België en Nederland die geen openbaar zeevervoer hebben.

Van die lidstaten die openbare dienstverplichtingen opleggen hebben enkele gekozen dit te doen volgens een vergunningen- of licentiesysteem. Dit is momenteel het geval in Griekenland (licentieverlening), in Spanje, Portugal en Zweden (vergunningenstelsel voor bepaalde diensten).

Het door de verordening opgelegde beginsel van non-discriminatie is juridisch bindend geworden voor alle lidstaten (met uitzondering van bepaalde diensten in Griekenland) op 1 januari 1999, de datum waarop de eilandcabotage volledig werd geliberaliseerd. Als gevolg hiervan zijn in de meeste lidstaten openbare inschrijvingsprocedures gestart voor de selectie van de exploitanten die met de openbare dienst moesten worden belast.

De bepalingen van de verordening op het gebied van openbare dienst worden in de praktijk nog niet volledig toegepast. Bepaalde vóór 1 januari 1993 (datum van inwerkingtreding van de verordening) gesloten openbare dienstcontracten zijn nog niet afgelopen. In de verordening wordt bepaald dat de contracten tot aan **het einde van hun geldigheidsduur van kracht mogen blijven**². Bepaalde lidstaten houden zich nog niet helemaal niet aan de bepalingen van de verordening. Na klachten heeft de Commissie meerdere inbreukprocedures moeten instellen.

Het Hof van Justitie, aan wie een prejudiciële vraag was gesteld, heeft voor de eerste maal op 20 februari 2001 arrest gewezen inzake de interpretatie van de bepalingen van de verordening inzake de openbare diensten. Het heeft daarbij een standpunt ingenomen inzake de wettigheid van een systeem van voorafgaande vergunningen en de mogelijkheid om op dezelfde route een contract en openbare dienstverplichtingen naast elkaar te laten bestaan.

Ten aanzien het eerste punt heeft het Hof verklaard dat de verordening alleen dan toestaat dat vóór verrichting van geregeld maritiem cabotagevervoer naar, vanuit en tussen eilanden een voorafgaande administratieve vergunning vereist is indien,

- kan worden aangetoond dat er werkelijk behoefte bestaat aan openbaar vervoer, omdat de geregelde vervoerdiensten in een vrije concurrentiesituatie ontoereikend zijn;
- er ook wordt aangetoond dat het stelsel van voorafgaande administratieve vergunningen nodig is en in verhouding staat tot het beoogde doel;
- een dergelijk stelsel gebaseerd is op objectieve niet-discriminerende criteria waarvan de betrokken ondernemingen van tevoren op de hoogte zijn.

Ten aanzien van het tweede punt heeft het Hof verklaard dat de verordening zo moet worden geïnterpreteerd dat zij een lidstaat toestaat om op een zelfde lijn of traject overzee openbare dienstverplichtingen op te leggen aan scheepvaartondernemingen en tegelijkertijd met andere ondernemingen openbare dienstcontracten af te sluiten voor deelname aan datzelfde geregelde vervoer naar, vanuit en tussen de eilanden, voor zover er kan worden aangetoond dat er werkelijk behoefte bestaat aan openbaar

²

Zie bijvoorbeeld de overeenkomst die de Franse autoriteiten in 1976 hebben gesloten met de maatschappij SNCM inzake de scheepvaartverbinding met Corsica die op 31 december 2001 is afgelopen, of de overeenkomsten die in 1991 zijn gesloten tussen de Italiaanse autoriteiten en de ondernemingen van de groep Tirrenia, en die aflopen op 31 december 2008.

vervoer, en indien de gelijktijdige toepassing plaatsvindt op non-discriminatoire grondslag en met betrekking tot de nagestreefde doelstelling van openbaar belang gerechtvaardigd is.

De tabel in bijlage 2 geeft een overzicht van de situatie in de verschillende lidstaten op het gebied van openbare dienstverplichtingen.

1.2. Ontwikkeling van de wetgeving in de EVA-landen.

De voorwaarden voor markttoegang in de EVA-landen zijn in de betrokken periode niet veranderd.

Omdat het hier gaat om wetgeving op het gebied van vestiging, nationaliteit van bemanningen en fiscale regelgeving die voor ieder register gelden, is deze wetgeving opgenomen in de tabel van bijlage 3.

2. Markontwikkeling

Om te beginnen vermelden wij hier even de moeilijkheden die de Commissie heeft ondervonden bij het verzamelen van de voor dit verslag benodigde gegevens. De gegevens die de lidstaten verzamelen zijn tegenwoordig niet meer zo gedetailleerd als in het verleden. De gegevens over het jaar 2000 waren ook niet altijd beschikbaar.

De liberalisering op 1 januari 1999 van de tot dan toe beschermde cabotagediensten (geregeld personenvervoer en veerdiensten, en de eilandcabotagediensten in Spanje, Frankrijk, Italië, Portugal en voor een deel in Griekenland) hebben niet geleid tot een toename van het verkeer of een aanzienlijke penetratie van de nationale markten met onder buitenlandse vlag varende schepen. De kwaliteit van de dienstverlening schijnt echter wel te zijn verhoogd.

2.1. De ontwikkeling van het maritiem vervoer

2.1.1. Goederenvervoer

2.1.1.1. Totaalbeeld

Zoals onderstaande tabel laat zien, was het in cabotage vervoerde goederenvolume in de landen van de Europese Unie in 1999 gestegen tot 260,99 miljoen ton.

Het goederenvolume dat is vervoerd in de vijf lidstaten voor wie de op 1 januari 1999 ingegane liberaliseringsfase gold (Spanje, Frankrijk, Griekenland, Italië en Portugal) ligt iets boven het vervoerde goederenvolume in de tien lidstaten waar het goederenverkeer al geliberaliseerd was). De markt lijkt momenteel gestabiliseerd.

De liberalisering van de eilandcabotage in de vijf bovengenoemde staten heeft geen nieuwe goederenstromen gegenereerd. Deze markt lijkt in tegenstelling tot de vastelandcabotage geen grote groeimogelijkheden te bezitten.

Totaal volume (in miljoenen ton)			
	1995	1997	1999
Subtotaal landen waar de cabotage op 1/1/1999 is geliberaliseerd	120,89	125,39	122,19
Subtotaal landen waar de cabotage op 1/1/1999 is geliberaliseerd	134,3	139,45	138,8
Totaal	255,19	264,84	260,99

Bron : PWC

De grootste vervoermarkt is die van het Verenigd Koninkrijk (bijna een derde van de totale markt). 70% van de in de noordelijke lidstaten vervoerde goederen wordt in dit land vervoerd. Daarna komt Italië³, met een kwart van het totale vervoer. Wat volume betreft neemt Italië bijna de helft van de in de zuidelijke lidstaten vervoerde goederen voor zijn rekening.

Totaal volume (in miljoenen ton)				
	1995	1997	1999	2000
Oostenrijk	-	-	-	-
België	0,05	0,05	0,05	Na
Denemarken	19,2	19,3	12,8 ⁴	Na
Finland	5,9	7,1	6,6	Na
Duitsland	3,9	4,0	5,35	5
Ierland	0,7	0,75	0,85	Na
Luxemburg	-	-	-	-
Nederland	0,04	0,04	0,04	Na
Zweden	13,6	12,95	13,2	Na
Verenigd Koninkrijk ⁵	77,5	81,2	83,3	Na
Totaal noordelijke landen	120,89	125,39	122,19	Na
Frankrijk	7,9	7,8	8,6	9
Griekenland	21,9	21,05	22,5	Na
Italië	60,3	68,0	66,2	Na
Portugal	6,0	5,5	6,7	5,7
Spanje	38,2	37,1	34,8	38
Totaal zuidelijke landen	134,3	139,45	138,8	Na
Totaal	255,19	264,84	260,99	Na

Bron: PWC

³ Indien het off-shorevervoer in het Verenigd Koninkrijk buiten beschouwing wordt gelaten, komt de Italiaanse markt op de eerste plaats.

⁴ Deze daling is het gevolg van de openstelling van een vaste verbinding tussen Kopenhagen en het vasteland.

⁵ Off-shorevervoer inbegrepen.

Wat de EVA-landen betreft, in IJsland is het vervoer constant, maar zeer beperkt. Het in Noorwegen vervoerde vrachtvolume is groot. Het varieert naar gelang van de off-shore vervoerde olie

Totaal volume (in miljoenen ton)			
	1995	1997	1999
IJsland	0,4	0,45	0,4
Noorwegen	39,9 (17.9)	48 (20)	46 (20)

Bron : PWC - *De cijfers tussen haakjes geven de vervoerde volumes zonder off-shore transport aan.*

2.1.1.2. De categorieën vervoerde vracht

Kijkend naar de aard van de vervoerde goederen, stellen wij vast dat vloeibare lading steeds op de eerste plaats komt. Zij vertegenwoordigt gemiddeld 55% van het totale vervoer (76% in het Verenigd Koninkrijk, maar slechts 18% in Denemarken). Het aandeel van droge lading en stukgoed is in het zuiden groter dan in het noorden.

Indeling in soorten vracht (miljoenen ton)									
Vracht	Droge bulk			Vloeibare bulk			Stukgoed		
Jaar	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Totaal noordelijke landen	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
Totaal zuidelijke landen	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,7	30,1	35,8	36,2
Totaal	57,19	53,54	52,82	150,45	156,25	144,76	47,55	55,05	63,41

Bron: PWC

Voor de gegevens per land zie bijlage 4 .

Wat de EVA-landen betreft, in Noorwegen komt het vervoer van droge lading op de eerste plaats. Heel belangrijk is wel het off-shore vervoer in dat land (zie tabel 2.1.1.1 hierboven), omdat het de volumes « traditionele goederen » overtreft.

Indeling in soorten vracht in de EVA-landen in 1999 (miljoenen ton)				
Vracht	Droge bulk	Vloeibare bulk	Stukgoed	Totaal
IJsland	0,05	0,3	0,05	0,4
Noorwegen	15,1	4,0	0,9	20
Totaal	15,15	4,3	0,95	20,4

Bron: PWC

2.1.1.3. Onderscheid eiland/vastelandvervoer

64 % van het goederenvervoer in de vijf lidstaten voor wie de liberalisering op 1 januari 1999 is ingegaan wordt verricht in eilandcabotage. Dit globale percentage verhult grote verschillen tussen de landen, want in Italië is 78% van de cabotage eilandcabotage is, terwijl in Frankrijk 86% van het goederenvervoer vastelandcabotage is tussen twee op het vasteland gelegen havens.

In 1999 in de vijf zuidelijke lidstaten vervoerde volumes. Verdeling tussen vastelandcabotage en eilandcabotage (percentages afgerond)						
Landen	Frankrijk	Grieken-land	Italië	Portugal	Spanje	Totaal 5 landen
Eiland-cabotage	14	52	78	39	65	64
Vasteland-cabotage	86	48	22	61	35	36

Wanneer we de analyse verfijnen en kijken naar de soorten vervoerde goederen, blijkt dat het stukgoedvervoer vooral plaatsvindt in eilandcabotage (ongeveer 86%). Het vervoer van droge en vloeibare lading is evenwichtiger verdeeld tussen eilandcabotage en vastelandcabotage.

Totale in 1999 vervoerde volumes in de vijf zuidelijke lidstaten per soort goederen. Verdeling tussen vasteland-en eilandcabotage (percentages afgerond)			
Vracht	Droge bulk	Vloeibare bulk	Stukgoed
Eilanden	58	56	86
Vasteland	42	44	14

Deze tabellen zijn gebaseerd op de statistieken per land (zie bijlage 5).

2.1.2. Personenvervoer

2.1.2.1. Totaalbeeld

Evenals in het goederenvervoer is ook in het personenvervoer de situatie stabiel. In 1999 zijn 152 miljoen personen vervoerd, waarvan 60% in de vijf lidstaten voor wie de liberalisering op 1 januari 1999 inging. De grootste nationale markt voor personenvervoer is de Griekse markt (bijna 30% van het totaal), gevolgd door de Italiaanse en de Britse markt (elk ongeveer een kwart van het totaal).

In de zuidelijke landen is de vraag in de betreffende periode gestegen. Dat lijkt voor een deel te danken te zijn aan een betere dienstverlening. Daartegenover staat een daling van het aantal passagiers in het Noorden. De vermindering van het personenvervoer in Denemarken is het gevolg van de ingebruikname van de brug tussen Kopenhagen en het vasteland.

Vervoerde personen (miljoenen)				
	1995	1997	1999	2000
Oostenrijk	-	-	-	-
België	-	-	-	-
Denemarken	21,5	16,4	10,5	Na
Finland	4,0	3,4	4,0	4,18
Duitsland	5,0	5,0	5,0	Na
Ierland	-	-	-	-
Luxemburg	-	-	-	-
Nederland	-	-	-	-
Zweden	1,1	1,1	1,2	1,3
Verenigd Koninkrijk ⁶	40	40	37,6	Na
Totaal noordelijke landen	71,6	65,9	58,3	Na
Frankrijk	1,3	1,28	1,5	1,39
Griekenland	36,0	41,3	44,1	Na
Italië	38,0	37,2	39,9	Na
Portugal	0,4	0,35	0,4	Na
Spanje	7,1	6,5	7,9	Na
Totaal zuidelijke landen	82,8	86,6	93,9	Na
Totaal	154,4	152,5	152,2	Na

Bron: PWC

Wat de EVA-landen betreft, in Noorwegen is het aantal vervoerde personen zeer hoog, hoger dan in Griekenland.

Vervoerde personen (miljoenen)			
	1995	1997	1999
IJsland	0,3	0,4	0,4
Noorwegen	43,2	44,6	46,0

Bron: PWC

2.1.2.2. Cruises

De totale capaciteit van de wereldvloot van cruiseschepen bedraagt ongeveer 8,5 miljoen bruto ton. Van die 8,5 miljoen ton vaart 2,5 miljoen (ongeveer 30%) onder EER-vlaggen. De meeste schepen in Europa varen onder Britse vlag (750.000 BT). Daarna komen Italië, Noorwegen en Nederland met elk ongeveer 500.000 BT.

Getalsmatig komen de internationale cruises op de eerste plaats.

Van de lidstaten die de bestemming zijn van de cruises komen Griekenland - wat het aantal aangedane plaatsen betreft en Italië wat het aantal inschepingen betreft op de eerste plaats.

⁶ Niet-officiële geschatte cijfers in het tweede verslag voor 1995 en het derde verslag voor 1997. Van de 37,6 miljoen in 1999 vervoerde personen zijn er 12 miljoen vervoerd door eilandcabotage.

2.2. Respectieve marktaandeelen van de eerste en tweede registers

De beschikbare gegevens met betrekking tot het relatieve belang van de eerste en tweede registers van de lidstaten in het cabotagevervoer staan in onderstaande tabel. De gegevens hebben op slechts vijf lidstaten en Noorwegen betrekking. Uit deze tabel blijkt duidelijk het belang van de eerste registers in het personenvervoer. De tendens is wel dat de tweede registers een steeds belangrijker rol spelen.

Incidentie van het tweede register (%vervoer door nationale schepen) in 1999								
Land	1e register				2e register			
	Passagiers	Droge bulk	Vloeiba- re bulk	Stukgoed	Passagiers	Droge bulk	Vloeiba- re bulk	Stuk- goed
Denemarken	100	100	-	40	-	-	100	60
Frankrijk	100	13	3	100	-	87	97	-
Italië	100	100	100	100	-	-	-	-
Portugal	80	70	7	100	20	30	93	-
Spanje	-	-	-	-	100	100	100	100
Noorwegen	100	100	10	100	0	0	90	0

Bron: PWC

2.3. Marktpenetratie door buitenlandse vlaggen

De liberalisering van de cabotage heeft in het algemeen niet geleid tot een sterke penetratie van de nationale markt door EER-vlaggen. De nationale markten hebben stand gehouden en hun concurrentievermogen versterkt. De liberalisering is gepaard gegaan met een kostenverlaging van de nationale registers en modernisering van de vloten. Op het ogenblik worden de markten van de lidstaten waar de liberalisering op 1 januari 1999 is ingegaan voor het overgrote deel gedomineerd door de nationale vloot: 98% van het vervoer in Griekenland⁷, ongeveer 90% van het vervoer in Italië, Portugal⁸ en Spanje. Van de betreffende vijf lidstaten staat de markt van Frankrijk het meest open voor niet-nationale schepen. 25% van de schepen vaart onder een EER-vlag en 7% onder een niet-EER-vlag. In de overige landen varieert de situatie nogal: in Finland vaart 90% van de schepen onder nationale vlag, in Ierland slechts 5%. De niet-EER-vlaggen zijn het talrijkst in het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Duitsland en Zweden.

⁷ Dit hoge cijfer valt te verklaren door de nog niet volledige liberalisering van de cabotage, de exentrische geografische ligging van Griekenland en het concurrentievermogen van de Griekse vloot.

⁸ Veel buitenlandse maatschappijen hebben ervoor gekozen hun schepen onder de zeer competitieve MAR-vlag te laten registreren.

Percentage van de vloot dat deelneemt aan cabotagevervoer									
Vracht	Nationale vlag			Andere EER-vlaggen			Andere niet-EER-vlaggen		
Jaar	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Oostenrijk	-	-	-	-	-	-	-	-	-
België	100	100	100	-	-	-	-	-	-
Denemarken	48	48	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Finland	86,4	88,1	89,9	12,7	11,9	9,8	0,9	0	0,3
Duitsland ⁹	83	68	69	15	9	9	2	23	22
Ierland	5	4	5	71	73	71	24	23	24
Luxemburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nederland	100	100	100	-	-	-	-	-	-
Zweden ¹⁰	84,6	79,2	48	NA	6,9	35	NA	13,9	17
Verenigd Koninkrijk	25,4	13,9	29	28,9	25,2	33	45,7	60,9	38
Frankrijk	85	73	68	7	21	25	8	6	7
Griekenland	99,5	99	98	0,25	0,5	1	0,25	0,5	1
Italië	99,5	98,5	91,7	0,2	1,2	4,1	0,3	0,3	4,2
Portugal ¹¹	28,3	99,0	91,2	70,1	0	4,1	1,6	1,0	4,7
Spanje	93,5	84,6	89,1	4,2	6,2	3,4	2,3	9,2	7,5

Bron: PWC

In de EVA-landen blijft de marktpenetratie door buitenlandse schepen beperkt.

Percentage van de vloot dat cabotagevervoer verricht				
		Nationale vlag	Andere EER-vlaggen	Andere niet-EER-vlaggen
IJsland		100	-	-
Noorwegen	Geladen	74,3	14,7	11,0
	Niet-geladen	78,3	11,3	10,4

Bron: PWC

3. Bemanningskosten

De bemanningskosten variëren naar gelang van de samenstelling van de bemanningen (aantal zeelieden aan boord, opleiding, nationaliteit) en de fiscale en sociale lasten die door de nationale autoriteiten worden opgelegd.

De bemanningskosten van koopvaardischepen liggen in Finland bijna driemaal zo hoog (het duurste register wat dat betreft) als in Portugal. Het tweede Portugese register, het MAR-register is het goedkoopste van Europa.

Omdat het hier om passagiersschepen gaat zijn de verschillen minder groot.

De bemanningskosten voor elk van de EU-registers staan vermeld in de bijlagen 6 en 7.

⁹ Ramingen gebaseerd op de ontwikkeling tot oktober 2000.

¹⁰ De veranderingen in 1999 zijn te wijten aan het feit dat de informatie met betrekking tot de Zweedse vloot door de Zweedse regering verstrekt is in de vorm van het aantal cabotageschepen en niet van de vervoerde tonnage.

¹¹ MAR is in 1995 niet als nationale vlag beschouwd, in 1997 wel.

4. Conclusies

4.1. Het effect van de liberalisering van de cabotage

De liberalisatie van de laatste nog beschermde cabotagediensten (de twee voornoemde Griekse marktsegmenten buiten beschouwing gelaten) heeft geleid tot de aanwezigheid van EU-ondernemers op de tot nu toe voor nationale maatschappijen gereserveerde markten. Het percentage niet-nationale maatschappijen op de markten van de landen voor wie de liberalisatie op 1 januari 1999 is ingegaan is echter nog steeds beperkt. De bepalingen van de verordening op het gebied van bemanning en openbare dienst hebben hier zeker matigend gewerkt.

De liberalisatie heeft overigens positief gewerkt, omdat de nationale vloten van de betrokken landen gemoderniseerd zijn om aan de scherpere concurrentie het hoofd te kunnen bieden.

Nu de liberalisatie bijna rond is en de markt gestabiliseerd lijkt, stelt zich de vraag wat er in de volgende verslagen over de toepassing van de cabotageverordening moet komen te staan.

4.2. Oproep tot overleg over de inhoud van de volgende verslagen over de toepassing van de cabotageverordening.

Wat het effect van de liberalisatie van de cabotage in Griekenland op 1 november 2002 zal zijn, zal niet vóór 2004 bekend zijn. Een en ander zal dus pas geanalyseerd kunnen worden in het tweejaarlijks verslag over 2003-2004.

Daarom moet er nu worden nagedacht over de inhoud van het verslag over de jaren 2001-2002 en de verslagen na het tweejaarlijks verslag 2003-2004. Moeten in deze verslagen alleen maar de steeds schaarser wordende cabotagestatistieken van EU-landen komen te staan, of moeten worden overgeschakeld van een kwantitatieve benadering naar een kwalitatieve beschouwing van de problemen bij de toepassing van de verordening en van de daarvoor gevonden oplossingen? Zo zou er bijvoorbeeld ook gedacht kunnen worden aan een langere tijd (drie of vier jaar) tussen de opeenvolgende verslagen.

Indien de kwantitatieve aanpak gehandhaafd blijft, en de Commissie deze interessant vindt, zal de manier van opstelling van een cabotageverslag moeten worden herzien. De lidstaten zullen statistische basisgegevens over de markten moeten verzamelen en deze mededelen aan de Commissie, die zal zorgen voor de verspreiding ervan.

Om de hele discussie wat helderder te maken, zou de Commissie willen weten welk soort statistische gegevens nog op nationaal niveau wordt verzameld en in hoeverre verspreiding daarvan onder alle lidstaten nuttig is. Verder verzoekt zij de lidstaten haar mede te delen wat er de komende jaren volgens hen in de cabotageverslagen moet komen te staan.

De opmerkingen van de lidstaten zullen vóór **31 mei 2002** in het bezit van de Commissie moeten zijn om er rekening mee te kunnen houden bij de opstelling van het tweejaarlijks verslag over 2001-2002. Zij moeten naar het volgende adres worden gezonden:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Vervoer en Energie
Directoraat Zeevervoer
Bureau DM 28 3/50
B-1049 Brussel

Tenslotte zou de Commissie ter gelegenheid van de verschijning van dit verslag willen aankondigen dat zij eind 2002 met een mededeling over de interpretatie van de cabotageverordening wil komen. Hierin zal de openbare dienstproblematiek aan de orde komen, zowel voor wat betreft de vastelandverbindingen als de verbindingen met kleine eilanden.

BIJLAGE 1 Bemanningsvoorschriften krachtens artikel 3 van de cabotageverordening

Land/Wets-tekst	EER-ingezetenen (percentage)	Sociale zekerheid		Scholing	Arbeidsvoorwaarden	
	Minimumbezetting	EU/EER-ingezetenen	Ingezetenen van derde landen		Arbeidstijd	Loon
Spanje Verordening 22/07/1999	Minimaal 50% van de bemanning plus de kapitein en de eerste officier Toepassing van het SOLAS-Verdrag	Dekking in een van de EU/EER-staten (Verordening EEG nr. 1408/1971)	Zelfde dekking als in Spanje voor wat betreft ongevallen, ziekte, zwangerschap, ouderdom, invaliditeit, werkloosheid.		Dezelfde werktijden als op nationale schepen die een vergelijkbare dienst onderhouden.	Minstens het in Spanje voorgeschreven minimumloon
Italië Decreet nr. 529 van 25/11/1999 Circulaire van 25/11/1999	100% EU/EER (uitzonderingen voorzien voor lager geschoold personeel) Toepassing van het SOLAS-Verdrag	Dekking in een van de EU/EER-staten		STCW Het met de veiligheid belast personeel moet voldoende kennis hebben van het Italiaans (toepassing van Richtlijn 94/58).	Dezelfde als op nationale schepen die een vergelijkbare dienst onderhouden.	Minstens het wettelijke en in collectieve overeenkomsten vastgestelde minimumloon
Frankrijk Besluit nr. 99-195 16/03/1999	100% EU/EER Toepassing van het SOLAS-Verdrag	Dekking in een van de EU/EER-staten		STCW Toepassing van Richtlijn 94/58	Dezelfde als op nationale schepen die een vergelijkbare dienst onderhouden.	Minstens het welvaartsvast minimumloon (SMIC maritime)

BIJLAGE 2 Openbare dienstverplichtingen in de lidstaten

Land	Route/gebied	Begindatum	Duur	Einddatum	Commentaar
Denemarken	Assens-Baago	1/1/01	5 jaar	31/12/05	Exploitatie door Assens-Baago Faergen A/S - Vergoeding: 1.578.690 DKK/jaar
	Boyden – Fyndshav	1/5/98	5 jaar	30/4/03	Exploitatie door Scandlines Sydfynske A/S - Vergoeding: 11.613.552 DKK/jaar
	Spodsbjerg – Tars	1/4/00	5 jaar	31/3/05	Exploitatie door Scandlines Sydfynske A/S - Vergoeding: 7.918.669 DKK/jaar
	Faaborg-Bjorno	1/1/01	5 jaar	31/12/05	Exploitatie door Bjorno Faergen – Vergoeding 1.000.000 DKK/jaar
	Faaborg-Lyo-Avernako				Exploitatie door O-Faergen A/S – Vergoeding 3.200.000 DKK/jaar
	Stryno- Rudkobing	1/1/01	5 jaar	31/12/05	Exploitatie door Stryno-Rudkobing Faergefart A/S - Vergoeding: 2.141.000 DKK/jaar
	Marstal-Birkholm	1/1/01	5 jaar	31/12/05	Exploitatie door Gustav Anneberg Jensen - Vergoeding: 310.000 DKK/jaar
	20 routes naar 26 eilanden				De exploitatie van deze routes is meestal in handen van de plaatselijke overheid
	2 extra routes naar Samsø	30/11/98	5 jaar	1/12/03	Exploitatie door Samsø Linien ApS
	Sjaelland:				Vergoeding: 16.304.220 DKK/jaar
	Jylland:	1/1/01	3 jaar	1/12/03	Vergoeding: 13.000.000 DKK/jaar
	1 route naar Havnso.	1/7/01	5 jaar	30/6/06	Vier veerboten
Finland	Zuidwestelijke archipel				Met 14 schepen
Frankrijk	Vasteland – Corsica	31/12/1976	25 jaar	31/12/01	Exploitatie door SNCM-CMN.
	(verschillende routes)	1/01/02	5 jaar	31/12/06	Openbare dienstcontract Marseille-Corsica (exploitant: SNCM/CMN vergoeding: 414 miljoenFF) & lichte openbare dienstverplichtingen Nice-Corsica en Toulon-Corsica.
	Atlantische kust				Finistère – 4 eilanden, Morbihan – 6 eilanden, Loire Atlantique – 1 eiland, Charente maritime – 1 eiland.

Land	Route/gebied	Begindatum	Duur	Einddatum	Commentaar
Duitsland	Neder-Saksen (5 routes)	1/01/1997	15	31/12/2011	Geen aanbesteding
Griekenland	Ministerie Aegeïsche Zee 31 routes		1 jaar		Frequentie: max.8 maal per week. Vergoeding: Variërend van 35.000 drachme/jaar tot 9.500.000 drachme/jaar
	Ministerie van koopvaardij 11 routes		1 jaar		Frequentie max. éénmaal: daags. Vergoeding: Variërend van 420.000 drachme/maand tot 2.550.000 drachme/maand
Italië	19 nationale routes 11 naar Sardinië 6 naar Sicilië 2 naar Sardinië & Sicilië			31/12/08	
	46 locale routes naar eilanden				
Ierland			1 tot 4 jaar		Gunning van diensten bij aanbesteding.
Portugal	Vasteland Portugal naar Madeira en de Azoren		De continuïteit van de dienst moet voor minstens een jaar gewaarborgd zijn		Openbare dienstverplichtingen alleen voor vrachtschepen Vergunningenstelsel..
Spanje	9 + 1 lijnen vasteland-Canarische eilanden/Balearen/Ceuta / Melilla		Normale contractduur 3 ½ jaar		Veerdiensten en passagiersvervoer – Vergoeding: 5,7 miljoen €/jaar
	Tussen Canarische eilanden onderling 5 routes		Maximaal 5 jaar		Bij aanbesteding door de regionale regering

Land	Route/gebied	Begindatum	Duur	Einddatum	Commentaar
Zweden	Vasteland – Gotland 2 routes: Visby – Nynäshamn Visby – Oskarshamn	1/1/98	4+2 jaar	31/12/03	Exploitatie door Destino Gotland AB
Verenigd Koninkrijk	Noord Ierland Ballycastle – Rathlin Island – 1 route	1/4/97	5 jaar	31/3/02	
	Noordelijke eilanden Vasteland –Orkney/ Shetlands – 2 routes	1/10/1997	5 jaar	1/10/2002	Exploitatie door P&O Scottish Ferries. Vergoeding: 11 miljoen pond/jaar
	Clyde en Westelijke eilanden:-28 routes	1960 (meest recente onderneming: 1995)	Onbepaalde duur	Geen	Exploitatie door staatsbedrijf (CalMac). Vergoeding: 20 miljoen pond/jaar Aanbesteding in voorbereiding om aan de EU-voorschriften te voldoen..

BIJLAGE 3 Overzicht van de cabotagebepalingen in de EU-lidstaten en de EVA-landen

Land	Basisprincipe inzake cabotage	Commentaar	Ontheffingen	Voorschriften inzake nationaliteit van de bemanning		Voorschriften inzake eigendom van de schepen		Fiscaal stelsel
				1e register	2e register	1e register	2e register	
Oostenrijk	Geen maritieme cabotage	-	niet van toepassing	Geen, per schip afzonderlijk overeen te komen	niet van toepassing	Schip eigendom van/beheerd door een in Oostenrijk gevestigd ingezetene/bedrijf uit de EU	niet van toepassing	Geen stelsel van toepassing op de scheepvaart
België	Niet beperkt	-	niet van toepassing	Kapitein moet Belgisch staatsburger zijn; ontheffingen verleend in geval van onbeschikbaarheid.	niet van toepassing	Schip eigendom van in België/EU gevestigd ingezetene of niet-EU-ingezetene gevestigd in België of van bedrijf dat zijn zetel heeft in de EU. Schip moet vanuit België worden beheerd.	niet van toepassing	Vrijstellingen van sociale bijdragen (totale vrijstelling voor werkgeversbijdrage en gedeeltelijke vrijstelling voor bijdragen van zeevarenden op EU-schepen)
Denemarken	Niet beperkt, behalve voor DIS-passagiersschepen Voor micro-cabotage was er een officiële beperking, die is opgeheven bij Besluit 658/94.- - Besluit 658/94 staat deelname van alle buitenlandse schepen toe.	Krachtens Wet 464 van 12 juni 1996 werden DIS-vrachtschepen toegelaten tot Deense cabotage vanaf 1 december 1996. Passagiersschepen blijven van Deense cabotage uitgesloten.	niet van toepassing	- Kapitein moet Deen zijn. Ingezetenen van derde landen kunnen onder Deense voorwaarden in dienst worden genomen.	DIS-register: - Kapitein moet Deens staatsburger zijn. - Ingezetenen van derde landen kunnen onder lokale loonvoorwaarden in dienst worden genomen.	Schip eigendom van Deense of EU-staatsburgers of bedrijven beheerd vanuit Denemarken	DIS-register: zie 1e register	Belastingvermindering voor herinvestering Zeevarenden aan boord van DIS-schepen zijn vrijgesteld van belastingen en krijgen nettolonen uitbetaald.

Land	Basisprincipe inzake cabotage	Commentaar	Ontheffingen	Voorschriften inzake nationaliteit van de bemanning		Voorschriften inzake eigendom van de schepen		Fiscaal stelsel
				1e register	2e register	1e register	2e register	
Finland	Beperkt Cabotage geregeld bij Deel 4 van de Wet inzake handelsbeperkende praktijken - Niet-EU- schepen krijgen in het algemeen geen toegang tot de binnenlandse kustvaart. Schepen op de Lijst van koopvaardijsschepen in de internationale handel hebben beperkte toegang tot cabotage.	Bij wet (1362/ 94) van 22 december 1994 tot wijziging van de Wet inzake handelsbeperkende praktijken zijn de beperkingen met betrekking tot cabotage voor schepen uit de EU afgeschaft met ingang van 1 januari 1995 (toetreding). - Bilaterale overeenkomst met Noorwegen vanaf 1 januari 1997 van toepassing op NIS.	Cabotage met vasteland: - Speciale vergunningen kunnen worden verkregen bij het Ministerie van Handel voor niet-EU-schepen in cabotage met het vasteland, als er geen geschikt ander schip beschikbaar is. - Vergunningen worden verleend voor maximaal één jaar aan buitenlandse schepen die varen tussen Åland en het vasteland.	Gezagvoerder moet Fins staatsburger zijn. Geen andere beperkingen	- Gezagvoerder moet Fins staatsburger zijn. - Bemanning moet voor ten minste de helft uit EER-/EU-ingezetenen bestaan. - Aanwerving van niet-EER-bemanningsleden is onder bepaalde voorwaarden toegestaan bij wijze van uitzondering op de gebruikelijke collectieve arbeidsovereenkomsten .	- Registratie geregeld bij de Wet inzake de scheepsregistratie (512/1993) en de Finse zeevaartcode (674/1994). (wijzigingen in werking getreden in januari 2000). - Minstens 60 procent van het schip moet eigendom zijn van Finse staatsburgers of Finse geregistreerde ondernemingen. - Het Ministerie van Handel staat ook registratie van buitenlandse schepen in het Finse register toe, mits de persoon of het bedrijf die/dat het schip voor minstens 60% in eigendom heeft, is gevestigd in de EER.	- Lijst van vrachtschepen in de internationale vaart (Wet Nr. 1707/1991) - Vrachtschepen of voornamelijk voor vrachtvervoer gebruikte schepen krijgen toegang als ze zijn geregistreerd in het 1e Finse register, als ze voornamelijk voor buitenlands verkeer worden gebruikt en als ze minder dan twintig jaar oud zijn. Registratie niet toegestaan voor passagiers-/autoveerboten of schepen die alleen aan cabotage doen. Alleen passagiersschepen die varen tussen derde landen en die niet geregeld tussen Scandinavische havens varen, krijgen toegang.	Speciale verlagingen van de inkomstenbelasting voor zeelieden voor schepen onder Finse vlag (verlaging van de gemeentelijke belasting van 18% en van de nationale belasting van 30%). De overheid neemt ook deel in de pensioenuitkeringen aan zeelieden. Een verlaging van de inkomstenbelasting voor zeelieden en gedeeltelijke terugbetaling van sociale bijdragen aan de werkgever. Dit geldt voor schepen die zijn opgenomen in het Internationaal Register.

Land	Basisprincipe inzake cabotage	Commentaar	Ontheffingen	Voorschriften inzake nationaliteit van de bemanning		Voorschriften inzake eigendom van de schepen		Fiscaal stelsel
				1e register	2e register	1e register	2e register	
Frankrijk	Beperkt - Art. 257 van de 'Code Des Douanes' van 11 mei 1977: -schepen uit de EE/EER worden gelijkgesteld met Franse schepen. -Decret 99-195 bevat de regels van de staat van ontvangst voor schepen onder de 650 BT in de vastelandcabotage en voor schepen in de eilandcabotage, uitgezonderd schepen die geregelde diensten onderhouden.		Er kunnen ontheffingen worden verleend aan niet-EU-schepen. (Art. 257 van de 'Code des Douanes').	1e Register (Metropolitan register): - gezagvoerder en eerste stuurman moeten Frans staatsburger zijn; - andere bemanningsleden moeten ingezetenen zijn van de EU of EER.	Taaf (Kerguelen) Register: 35% van de bemanning moet Frans staatsburger zijn, incl. kapitein en eerste officier-werktuigkundige.	- Schip moet voor 50% eigendom zijn van een natuurlijke persoon die ingezetene is van de EU/EER of - Schip moet voor 100% eigendom zijn van een bedrijf dat zijn zetel heeft in de EU/EER en vanuit een permanente vestiging in Frankrijk opereert. -Volgens de Franse wetgeving moeten de investeringen door partijen uit landen buiten de EU/EER minder dan 50% van de alle aandelen bedragen, wil de maatschappij of het schip nog als Frans worden beschouwd..	TAAF-register: zie 1e register.	-Belasting-aftrekposten voor reders. -Belastingrestitutie voor scheepvaartondernemingen/bedrijven -Fiscale stimulering voor nieuwe bedrijven (in elke willekeurige economische sector) . -Nieuwe belastingmaatregelen: het Quiratsysteem is afgeschaft en in 1998 vervangen door de belasting van Europese Economische samenwerkingsverbanden (EIG)
Duitsland	Beperkt Geregeld in art.5: Paragraaf 2.3 “Gesetz über die küsten-schiffahrt” (Kustvaartwet) Schepen die het grootste deel van het financiële jaar in de internationale handel worden gebruikt, moeten worden geregistreerd in het ISR-register (Flaggenrechtsgesetz). (Flaggenrechtsgesetz).	Artikel 5 van de 'Gesetz über Änderung der Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschiffahrt' (die op 23 juli 1994 van kracht werd) bracht Art. 5 in overeenstemming met Verordening 3577/92.	De artikelen 2.2 en 2.3 van de geamendeerde kustvaartwet bepalen dat ontheffingen voor niet-EU-schepen alleen mogen worden verleend, als geen EU-schepen beschikbaar zijn of als ze wel beschikbaar zijn maar tegen zeer ongunstige voorwaarden. - Ontheffingen kunnen ook op basis van wederkerigheid worden verleend.	- Voorschriften voor bemanningsleden zijn volgens de 'Schiffsbesetzungsordnung' voor alle Duitse schepen hetzelfde: gezagvoerder moet Duits staatsburger zijn, 1 of 2 officieren moeten Duits staatsburger of EU-ingezetene zijn. Voor de rest van de bemanning gelden geen bepalingen.	Dezelfde voorschriften behalve: - op schepen op de ISR-lijst, (die > half jaar in de internationale vaart actief zijn) mogen buitenlanders in dienst zijn; - Schepen die die de helft van het jaar in cabotage varen komen niet op de ISR-lijst en mogen alleen buitenlanders in dienst nemen, als er geen Duitsers beschikbaar zijn.	> 50% eigendom van/beheerd door Duits staatsburger of EU-ingezetene met in Duitsland gevestigde vertegenwoordiger of Duits of EU-bedrijf met zetel, centrale administratie of hoofdvestiging in de EU (Art. 1 en 2 van het 'Flaggenrechtsgesetz'). (Art. 1& 2 van het : “Flaggenrechtsgesetz”)	ISR, zie 1e register.	- Schepen die <u>alleen</u> in cabotage varen: geen vermindering van inkomstenbelasting en geen subsidies. - Schepen die in de internationale vaart actief zijn, kunnen kiezen tussen normale belasting of tonnagebelasting. - Ze genieten ook een vermindering van de inkomstenbelasting van 40%.

Land	Basisprincipe inzake cabotage	Commentaar	Ontheffingen	Voorschriften inzake nationaliteit van de bemanning		Voorschriften inzake eigendom van de schepen		Fiscaal stelsel
				1e register	2e register	1e register	2e register	
Griekenland	Beperkt: - Geregeld bij de scheepvaartwet. Krachtens de artikelen 165 en 166 van Wetsbesluit 187/73 is Grieks cabotage-passagiers- en -goederenvervoer voorbehouden aan Griekse schepen. Deze wetgeving is gedeeltelijk aangepast aan Verordening Reg. 3577/92. Bij Wetsbesluit 2932/2001 zal de Griekse cabotage met ingang van november 2002 volledig geliberaliseerd worden (14 maanden vroeger).	Bij Presidentieel Decreet 215/94 is de Griekse wetgeving gedeeltelijk geharmoniseerd overeenkomstig Verordening 3577/92. - Deelname van andere EU-schepen in niet-strategische diensten met het vasteland is toegestaan met schepen > 650 bruto ton. Bij Presidentiële Decreten 117/97 en 84/98 is de Griekse wetgeving verder gedeeltelijk aan Verordening 3577/92 aangepast.	Ontheffingen kunnen worden verleend op voorwaarde van wederkerigheid: - Art. 1696 van de Griekse wet voor de openbare zeevaart (KDND)	de bemanning moet voor 100% uit EU-ingezetenen bestaan.	niet van toepassing	Artikel 5 van de KDND (gewijzigd bij Presidentieel Decreet n° 27-1-2000): >50% van de aandelen van het schip moet in handen zijn van Griekse of EER-ingezetenen dan wel Griekse of EER-rechtspersonen, Het beheer van de schepen moet vanuit Griekenland gebeuren.	niet van toepassing	Officieren betalen 9% inkomstenbelasting. Andere bemanningsleden 6%. - Verlaagd tarief van sociale bijdragen. - Tonnagebelasting wordt geheven op Griekse schepen die op havens buiten Griekenland varen.
Ierland	Niet beperkt	-	niet van toepassing	- Officieren moeten Iers, UK-, EU- of Commonwealth-ingezetene zijn. - Bemanning: Iers, UK- of EU-staatsburger.	niet van toepassing	Overeenkomstig het vonnis van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van 12 juni 1997 in Zaak C-151/97 heeft Ierland in 1998 de Merchant Shipping (Miscellaneous provisions) Act (koopvaardijwet (diverse bepalingen)) goedgekeurd. 1998. Schepen moeten eigendom zijn van EU-ingezetenen of van een bedrijf dat is gevestigd krachtens en onderworpen aan de wet van een lidstaat, en dat zijn hoofdvestiging in een lidstaat heeft.	niet van toepassing	- 10% vennootschapsbelasting - 15% lineaire afschrijving voor de eerste 6 jaar, 10% voor het 7e jaar - Speciale vermindering van inkomstenbelasting voor zeevarenden die ten minste 196 dagen per jaar op zee verblijven. - Terugbetaling van door werkgevers betaalde sociale lasten voor zeevarenden op een in een lidstaat geregistreerd schip.

Land	Basisprincipe inzake cabotage	Commentaar	Ontheffingen	Voorschriften inzake nationaliteit van de bemanning		Voorschriften inzake eigendom van de schepen		Fiscaal stelsel
				1e register	2e register	1e register	2e register	
Italië	Beperkt Geregeld in Artikel 224 van de "Codice della Navigazione" (-Wetboek van scheepvaart). Als gewijzigd bij Wet 30/98, die de cabotage beperkt tot EU-schepen. -De Circulaire van 25 november 1999 bevat de regelgeving van de staat van ontvangst voor reders die in Italië cabotagevervoer willen verrichten	- Krachtens herziening van Art. 224 is deelname van andere EU-schepen in Italiaanse cabotage toegestaan in overeenstemming met Verordening 3577/92.	Het Ministerie van Transport/Scheepvaart kan via een speciale vergunning in afzonderlijke gevallen ontheffingen verlenen.	- Gezagvoerder en hoofdofficier moeten Italiaans ingezetene zijn. - Andere bemanningsleden moeten Italiaans of EU-ingezetenen zijn (Artikel 318 van de 'Codice della Navigazione').	2e register, ingesteld krachtens Wet 30/98; schepen van het 2e register hebben geen toegang tot cabotagediensten.	Meer dan 50% van de scheepsaandelen moet in handen zijn van Italiaanse/EU-staatsburgers of van Italiaanse of EU-bedrijven. Art. 143 van de CDN, als gewijzigd bij wet 30 van 27 februari 1998.	2e Register niet van toepassing op schepen die cabotagevervoer verrichten	Tijdelijke belastingvrijdom voor de periode (1999-2001). Gedeeltelijke vrijstelling van sociale lasten.
Luxemburg	Geen cabotage in het zeevervoer	-	niet van toepassing	Onafhankelijk register voornamelijk gebruikt door Belgische reders. Kapitein moet EU-ingezetene zijn, licentie erkend door Luxemburg. Bemanning overeenkomstig STCW-normen	niet van toepassing	Voor > 50% eigendom van EU-ingezetenen of ondernemingen met in de EU geregistreerde zetel, indien een groot deel van het beheer vanuit Luxemburg plaatsheeft.	niet van toepassing	- Voor zeevarenden geldt een verlaagd tarief van de inkomstenbelasting.
Nederland	Niet beperkt	-	niet van toepassing	Kapitein moet Nederlands staatsburger zijn, andere bemanning overeenkomstig STCW-normen; certificaten erkend door Nederlandse overheid.	niet van toepassing	2/3 van het schip moet eigendom zijn van Nederlandse staatsburgers of rechtspersonen met EU-/EER-nationaliteit. Groot deel van operationeel beheer moet vanuit Nederland plaatsvinden. Geregeld bij Nederlandse Handelswet, Art. 311.	niet van toepassing	- Feitelijke vrijstelling van belasting en sociale lasten die normaal door reder/werkgever moeten worden betaald. - Keuze tussen tonnagebelasting en belasting op bedrijfsresultaten.

Land	Basisprincipe inzake cabotage	Commentaar	Ontheffingen	Voorschriften inzake nationaliteit van de bemanning		Voorschriften inzake eigendom van de schepen		Fiscaal stelsel
				1e register	2e register	1e register	2e register	
Portugal	Beperkt: Geregeld bij Wetsbesluit 194/98: Wetsbesluit 331/99 van 20 augustus, geeft in het MAR geregistreerde schepen toegang tot de Portugese eilandcabotage en bevat de regels van de staat van onatvangst-	Wetsbesluit 31/97 ingetrokken bij Wetsbesluit 331/99 van 20 augustus, dat artikel 15 van Wetsbesluit 96/89 en de artikelen 4 en 6 van Wetsbesluit 194/98 van 10 juli herzie.	Art. 5 van Wetsbesluit 386/93 staat het gebruik toe van andere schepen in geval er geen EU-schepen beschikbaar zijn, mits daartoe vergunning is verleend door het Algemeen Directoraat (DGPNTM).	100% Portugese of EU staatsburgers. De kapitein/hoofdofficier moeten Portugees zijn, tenzij in bijzondere omstandigheden ontheffing is verleend.	Madeira (MAR) register: Kapitein + 50% van de bemanning Portugese of EU-staatsburgers. Ontheffing kan worden toegestaan, indien er geen Portugees of EU-personeel beschikbaar is.	Voorschriften in Wetsbesluit 196/98, waarin het regulatorische en wettelijke kader voor de maritieme vervoersactiviteiten is vastgelegd: Reder moet adres of hoofdkantoor en hoofdvestiging hebben op Portugees grondgebied en geregistreerd zijn in het DGPNTM	Madeira-register: - filiaal of wettelijke vertegenwoordiging op het eiland Madeira.	-Inkomstenbelasting op 30% van de winst van de reder. - Geen vennootschapsbelasting in internationale wateren (MAR). -Belastingvrije reservering -Volledige vrijstelling van inkomstenbelasting voor zeelieden(MAR).
Spanje	Beperkt - geregeld bij Wet 27/1992 inzake rijkshavens en koopvaardij. REC-schepen hebben onbeperkte toegang tot cabotage. Bevel van minister van vervoer van 22 juli 1999 bevat regelgeving van de staat van ontvangst voor de schepen die in Spaanse eilandcabotage actief zijn.	Krachtens KB 2221/98 van 16 oktober 1998 mogen REC-schepen deelnemen in alle Spaanse cabotagediensten (met inbegrip van cabotage met eilanden).	- Art. 81 van Wet 27/1992 regelt de mogelijkheid van ontheffingen bij uitzondering, in geval er geen Spaanse of EU-schepen beschikbaar zijn.	- kapitein en eerste officier moeten Spaanse staatsburgers zijn; - Andere bemanningsleden moeten EU-ingezetenen zijn.	Register van de Canarische Eilanden (REC): - kapitein en eerste officier moeten Spaanse staatsburgers zijn; - andere bemanningsleden: 50% moet EU-ingezetene zijn, mogelijke ontheffing voor extra niet-EU-bemanning als geen EU-ingezetenen beschikbaar zijn. - Tot 1 januari 1999 gold dat voor niet-geliberaliseerde diensten de gehele bemanning uit EU-ingezetenen moest bestaan.	Iedere Spaanse of EU-ingezetene of onderneming met in Spanje benoemde vertegenwoordiger (Artikel 76 van Wet 27/92).	Iedere scheepvaartonderneming gevestigd in Spanje, de EU of een derde land mag een schip in het REC registreren, als het schip wordt beheerd vanuit de Canarische Eilanden of als de onderneming een permanente vestiging op de Canarische Eilanden heeft.	Wet 19/1994, het laatst gewijzigd in december 1996, staat belastingvermindering toe voor schepen in het REC-register. - 90% vermindering op de sociale bijdragen van de werkgever; - 90% vermindering van de vennootschapsbelasting; - vrijstelling van inkomstenbelasting voor 50% van het inkomen van zeevarenden.

Land	Basisprincipe inzake cabotage	Commentaar	Ontheffingen	Voorschriften inzake nationaliteit van de bemanning		Voorschriften inzake eigendom van de schepen		Fiscaal stelsel
				1e register	2e register	1e register	2e register	
Zweden	Beperkt Besluit van 1 juli 1995 gewijzigd. 235/75. Geeft toegang aan EU-schepen	Diensten zijn geliberaliseerd voor EU-schepen in overeenstemming met Verordening 3577/92 sinds 1 januari 1995 (toetreding). Bilaterale overeenkomst met Noorwegen (1989) voor NIS.	- Ontheffingen worden verleend door de Nationale Dienst voor de Zeevaart in gevallen waarin geen geschikt Zweeds of EU-schip beschikbaar is. Elk jaar worden ongeveer twintig ontheffingen verleend.	- Kapitein moet Zweeds staatsburger zijn (geen uitzonderingen). Geen andere beperkingen. - Alle bemanningsleden worden in dienst genomen met collectieve loonovereenkomsten, ongeacht hun nationaliteit.	niet van toepassing	- Geregeld bij de Zeevaartwet (1994:1009). > 50% moet eigendom zijn van Zweedse staatsburgers/bedrijven. - De regering behoudt zich het recht voor buitenlandse schepen toe te staan de Zweedse vlag te voeren, mits het beheer ervan in Zweedse handen is en de eigenaar permanent in Zweden is gevestigd. Schepen die voor meer dan 50% eigendom zijn van EER-ingezetenen of bedrijven die hun zetel, centrale administratie of hoofdvestiging in de EER hebben en vanuit Zweden worden beheerd, mogen in het Zweeds register worden ingeschreven.	niet van toepassing	-Reserveringen belastingvrij . -- Reders krijgen de belasting die ze op het inkomen van de zeevarenden hebben betaald, volledig terug plus een extra uitkering van 58.000 per fulltimewerknemer voor sociale bijdragen. - Het speciale belastingstelsel voor zeevarenden is in 1998 afgeschaft. Zeevarenden betalen nu volledige inkomstenbelasting op hun brutoverdiensten.
Verenigd Koninkrijk	Niet beperkt	-	niet van toepassing	- Voor 'strategische' scheepstypen: gezagvoerder moet Brits staatsburger zijn of ingezetene van een Commonwealth-, EER- of NAVO-land. - Voor andere schepen gelden geen voorschriften.	niet van toepassing	Schip > 50% eigendom van staatsburgers of rechtspersonen gevestigd in de EU of in tot het Verenigd Koninkrijk behorende gebiedsdelen.	niet van toepassing	- Belastingvermindering voor herinvestering - Vrijstellingen voor zeevarenden uit het Verenigd Koninkrijk die langer dan 183 per jaar niet in het Verenigd Koninkrijk wonen. -Facultatieve tonnagebelasting komt in de plaats van vennootschapsbelasting

Country ¹²	Basisprincipe inzake cabotage	Commentaar	Ontheffingen	Voorschriften inzake nationaliteit van de bemanning		Voorschriften inzake eigendom van de schepen		Fiscaal stelsel
				1e register	2e register	1e register	2e register	
IJsland	Niet beperkt: open kust	- Vrijwel onbeperkte mogelijkheden voor buitenlandse koopvaardischepen om tussen IJslandse havens te varen. - Vanaf 5.10.97 is Verordening 3577/92 van toepassing (Besluit nr. 70/97 van het Gemengd Comité).	niet van toepassing	- Sedert de EER komen alle EER-ingezetenen in aanmerking als bemanningslid. - Krachtens Wet 26/1987 inzake de arbeidsrechten van buitenlanders moeten alle bemanningsleden van buiten de EER bij het Ministerie van Sociale Zaken een arbeidsvergunning aanvragen om aan boord in dienst te kunnen treden.	niet van toepassing	- Geregeld bij de Wet inzake scheepsregistratie 115/1985, voorheen registratie beperkt tot IJslandse staatsburgers of ingezetenen. - Amenderende wet 62/1992 geeft staatsburgers en bedrijven uit EER-landen het recht op registratie.	niet van toepassing	- Zeevarenden genieten de volgende belastingvoordelen: - aftrek van inkomstenbelasting van 685 ISK (10,4 USD) x 1,49 voor elke dag op zee; - reders ontvangen geen verminderingen/terugbetalingen voor sociale bijdragen.
Noorwegen ¹³	Niet beperkt: - open kust; - NIS-schepen zijn in principe uitgesloten, maar vergunning wordt verleend voor vrachtschepen, indien aan bepaalde voorwaarden is voldaan.	Krachtens de Wet van 1976 inzake het openbaar vervoer moeten alle exploitanten van schepen op geregelde kustvaartdiensten voor passagiers een vergunning aanvragen bij het Ministerie van Openbaar Vervoer. Vanaf 5.10.97 is Verordening 3577/92 van toepassing op alle EER-leden (Besluit nr. 70/97 van het Gemengd Comité).	- NISSchepen hebben toegang tot cabotagevervoer van bepaalde goederen. Deze schepen komen op een lijst van het Directoraat zeevervoer. Op de huidige lijst staan nu 16 veelal hoog gespecialiseerde gastankers.	- Geen, behalve dat de gezagvoerder Noors staatsburger moet zijn. Dit voorschrift zal binnenkort worden veranderd. - Alle bemanningsleden zijn in dienst op basis van collectieve loonovereenkomsten.	NIS-register: - Algemene eis dat de kapitein Noors moet zijn. Ontheffingen voor andere nationaliteiten. zijn echter gemakkelijk te krijgen..	- Eerste Noors register (NOR) geregeld bij de Wet inzake het zeevervoer.. - Alleen open voor Noorse staatsburgers/ingezetenen of onbeperkt partnerschap, wanneer ten minste 60% in handen is van Noorse staatsburgers of wanneer de eigenaar een vennootschap is, waarvan ten minste 60% van het kapitaal en het bedrijfsvermogen in Noorse handen is.	NIS-register van kracht geworden uit hoofde van de Wet inzake het Noors Internationaal Scheepsregister van 12 juni 1987. - Voorschriften voor eigendom als voor het NOR. Als niet aan de nationaliteitsvoorwaarden is voldaan, staat registratie ook open voor vennootschappen of partnerschappen met hoofdkantoor in Noorwegen, of gedeeld scheepseigendom met in Noorwegen gevestigd eigenaar/directeur, of eigenaar met benoemd vertegenwoordiger, die gemachtigd is om namens de eigenaar dagvaardingen in ontvangst te nemen.	- Alle bemanningsleden aan boord van NOR-/NIS-schepen hebben recht op een bijzondere belastingvermindering van ten hoogste 30% van hun bruto-inkomen, maar niet meer dan 70.000 NOK per jaar. Beperkt tot zeevarenden die gedurende een minimumvaarperiode werken. - Het stelsel van belastingverminderingen is in de lente van 1998 herzien. - Reders krijgen terugbetaling van 12% van de belastingen die ze over de brutolonen van de zeevarenden hebben betaald. - Verminderen gelden alleen voor bemanningsleden die in Noorwegen woonachtig of belastingplichtig zijn. Beperkt tot Noorse schepen die aan de nodige eisen wat betreft woon/verblijfplaats/aansprakelijkheid voldoen. - Stelsel van tonnagebelasting. Ingevoerd in juli 1996.

¹² Bij Besluit Nr. 70/97/EER van het gemengd comité van de EER van 4 oktober 1997 (PB L 30 van 5.2.98) is Bijlage XIII (Vervoer) bij de EER-Overeenkomst in die zin gewijzigd dat Verordening 3577/92 ook op IJsland en Noorwegen van toepassing is.

¹³ Het Noorse Directoraat zeevervoer heeft een officiële wijziging voorgesteld van “Reglement n° 398 van 29 april 1998 betreffende kwalificaties, vereisten, uitreiking van certificaten en personeelsrechten op Noorse schepen”. Deze wijziging, die een officiële bevestiging is van de bestaande praktijk, voorziet in gelijke behandeling van alle EER-ingezetenen en regelt verder de positie van de kapitein op in noorwegen geregistreerde schepen.

BIJLAGE 4 In de lidstaten vervoerde soorten goederen

Indeling naar vrachtsoort (miljoenen ton)									
Vracht	Droge bulk			Vloeibare bulk			Stukgoed		
Jaar	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Oostenrijk	-	-	-	-	-	-	-	-	-
België	-	-	-	0,05	0,05	0,05	-	-	-
Denemarken	5,9	5,7	4,7	3,8	3,9	2,3	9,5	9,7	5,8
Finland	1,3	1,3	2,5	4,5	5,7	4,0	0,1	0,1	0,1
Duitsland	0,8	1,25	2,25	2,85	2,45	2,7	0,25	0,3	0,4
Ierland	0,05	0,05	0,03	0,65	0,7	0,81	-	-	0,01
Luxemburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nederland	0,04	0,04	0,04	-	-	-	-	-	-
Zweden	5,6	5,15	3,1	7,7	7,45	7,4	0,3	0,35	2,7
Verenigd Koninkrijk	7,7	4,7	1,3	62,5	67,7	63,8	7,3	8,8	18,2
Totaal noordelijke	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
Frankrijk	1,8	1,9	1,5	5,3	5,1	6,3	0,8	0,8	0,8
Griekenland	10,1	9,25	9,8	9,0	7,9	8,5	2,8	3,9	4,2
Italië	18,7	19,2	19,8	27,5	31,4	30,8	14,1	17,4	15,6
Portugal	0,3	0,3	1,0	4,7	4,0	4,3	1,0	1,2	1,4
Spanje	4,9	4,7	6,8	21,9	19,9	13,8	11,4	12,5	14,2
Totaal zuidelijke	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,7	30,1	35,8	36,2
Totaal	57,19	53,54	52,82	150,45	156,25	144,76	47,55	55,05	63,41

Bron: PWC

**BIJLAGE 5 In 1999 vervoerde volumes per soort goederen. Verdeling
tussen vasteland- en eilandcabotage (miljoen ton)**

Land	Droge lading		Vloeibare lading		Stukgoed		Totaal
	Eiland	Vasteland	Eiland	Vasteland	Eiland	Vasteland	
Frankrijk	0.2	1.3	0.2	6.1	0.8	0	8.6
Grieken- land	5	4.8	2.1	6.4	3.8	0.4	22.5
Italie ¹⁴	14.1	5.7	26.8	4.0	11.1	4.5	66.2
Portugal	0.7	0.3	0.5	3.8	1.4	0	6.7
Spanje	2.48	4.32	6.15	7.68	13.97	0.25	34.85
Totaal	22.48	16.42	35.75	27.98	31.07	5.15	138.85

¹⁴

Wat de droge lading en het stukgoed betreft gaat het hier om ramingen op basis van een globaal cijfer, dat beide soorten goederen omvat (25.2 miljoen ton voor de eilandcabotage en 10.2 miljoen ton voor de vastelandcabotage).

BIJLAGE 6 Vergelijking van de bemanningskosten van vrachtschepen

Bemanningskosten van vrachtschepen(euros/maand)			
	Stukgoed 1500 BT	Droge bulk 3000 BT	Vloeibare bulk 9000 BT
Finland	72.140	72.140	103.378
IJsland	66.912	66.912	84.111
NOR	64.821	64.821	122.299
Zweden	62.730	62.730	78.530
Denemarken	58.548	58.548	112.169
Frankrijk	54.366	54.366	69.157
België	52.275	52.275	63.985
Nederland	51.230	51.230	78.216
Kerguelen	50.184	50.184	59.288
Verenigd Koninkrijk	48.093	48.093	58.809
Duitsland	41.820	41.820	57.027
Portugal	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
Spanje	37.638	55.093	57.821
Ierland	35.547	35.547	44.111
Italië	30.738	30.738	48.741
Griekenland	30.612	30.612	48.753
REC	26.300	40.580	53.100
MAR	23.675	27.500	39.750

Bron PWC

BIJLAGE 7 Vergelijking van de bemanningskosten van passagiersschepen

Bemanningskosten van passagiersschepen (euros/maand)			
	Jet foil 1500 BT	Ferry 5000 BT	Cruise 20.000 BT
Finland	80.627	160.311	631.754
IJsland	75.178	152.782	535.507
NOR	73.210	151.969	809.891
Zweden	71.217	150.901	540.112
Denemarken	66.814	144.418	800.139
Frankrijk	62.361	137.425	510.993
België	60.270	135.334	489.130
Nederland	59.367	135.760	617.906
Verenigd Koninkrijk	56.297	133.324	494.649
Duitsland	49.200	118.490	494.234
Portugal	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
Spanje	45.387	172.931	574.998
Ierland	43.075	113.750	449.932
Italië	37.428	100.240	509.614
Griekenland	37.455	101.700	522.199
REC	32.334	137.296	582.330
MAR	29.246	94.722	446.083

Bron: PWC