

kriterier som manglende lærepladser på fartøjerne i medlemsstatens skibsregister.

I det omfang, den finansielle støtte ydes til uddannelse om bord, må praktikanten i princippet ikke være et aktivt medlem af besætningen, men skal være et ekstra medlem. Denne bestemmelse skal sikre, at nettølønssubsidier ikke kan betales for søfolk, der udfører sædvanlige besætningsaktiviteter.

Der kræves ligeledes en yderligere omfattende forsknings- og udviklingsindsats, som fokuserer på kvalitet, produktivitet, sikkerhed og miljøbeskyttelse, med henblik på at bevare og udvikle Fællesskabets ekspertise på søfartsområdet og fællesskabsskibsfartens konkurrencefordel. Statsstøtte inden for de i traktaten fastsatte lofter kan godkendes til sådanne projekter.

Støtte, hvis formål er at forbedre og vedligeholde Fællesskabets officerers kvalifikationer, kan tildeles i hele deres karriere. Støtten kan bestå i et bidrag til uddannelsesomkostningerne og/eller en lønkomensation til officeren i uddannelsesperioden. Ordningen skal imidlertid være udformet sådan, at uddannelsesstøtten hverken direkte eller indirekte kan omdannes til tilskud til officerernes løn.

Støtte til faglig omskoling af havfiskere, der ønsker at arbejde som sømænd, kan også tillades.

8. OMSTRUKTURERINGSSTØTTE

Skønt Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til omstrukturering og redning af kriseramte virksomheder¹⁹⁾ kun gælder for transportområdet i det omfang, der tages hensyn til sektorens særlige karakter, vil Kommissionen anvende disse rammebestemmelser eller alle andre fællesskabsinstrumenter, der erstatte dem, i forbindelse med vurdering af omstrukturingsstøtte inden for den maritime sektor.

9. FORSYNINGSPLIGT OG FORSYNINGSPLIGTKONTRAKTER

Inden for cabotageejlads kan der pålægges forsyningspligt eller indgås forsyningspligtkontrakter, for at få udført de tjenester, som nævnes i artikel 4 i forordning (EØF) nr. 3577/92. Sådanne tjenesteydelser (forsyningspligt og forsyningspligtkontrakter) og den komensation, der ydes herfor, skal opfylde betingelserne i den på-

gældende bestemmelse og i traktatens regler og procedurer for statsstøtte i henhold til Domstolens fortolkning.

Kommissionen accepterer, at hvis en international transportforbindelse er påkrævet til at opfylde absolut nødvendige behov for offentlig transport, kan der pålægges forsyningspligt eller indgås en forsyningspligtkontrakt, forudsat at al komensation er underlagt de ovennævnte regler og procedurer i traktaten.

Kontraktperioden for forsyningspligttydelser skal være rimelig og ikke for lang (normalt omkring seks år), da kontrakter for betydeligt længere perioder indebærer en risiko for at skabe et (privat) monopol.

10. STØTTE TIL NÆRSKIBSFART

Der findes ingen juridisk definition på »nærskibsfart«. Men Kommissionens meddelelse om udviklingen af short sea shipping i Europa²⁰⁾ af 29. juni 1999 indeholder en arbejdsdefinition, hvorefter nærskibsfart (= short sea shipping) betyder »transport af gods og passagerer ad søvejen mellem havne i det geografiske område Europa eller mellem disse havne og havne beliggende i ikke-europæiske lande med kyststrækninger langs indelukkede have ved Europas grænser.«²¹⁾ I denne meddelelse fremhævede Kommissionen denne transportforms rolle med henblik på at fremme bæredygtig og sikker mobilitet, styrke samhørigheden inden for Fællesskabet og øge transporteffektiviteten som et led i en intermodal fremgangsmåde. Kommissionen erkender også, at nærskibsfart bør fremmes på alle niveauer, det være sig på EU-plan, på nationalt eller regionalt plan.

Da støtten til denne form for nærskibsfart går ud på at forbedre den intermodale transportkæde og fjerne trængsel fra vejene i medlemsstaterne, bør definitionen i meddelelsen fra 1999 i nærværende meddelelse begrænses til transport mellem havne beliggende inden for medlemsstaternes område.

Kommissionen erkender, at oprettelse af nærskibsfartsforbindelser kan være forbundet med store økonomiske vanskeligheder, som medlemsstaterne kan nære ønske om at mildne for at fremme sådanne forbindelser.