



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 24.02.2000

COM(2000) 99 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO

**TERCEIRO RELATÓRIO SOBRE A EXECUÇÃO DO REGULAMENTO n° 3577/92
DO CONSELHO RELATIVO À APLICAÇÃO DO PRINCÍPIO DA LIVRE
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS AOS TRANSPORTES MARÍTIMOS INTERNOS NOS
ESTADOS-MEMBROS (CABOTAGEM MARÍTIMA) (1997-1998)**

RELATÓRIO DA COMISSÃO

TERCEIRO RELATÓRIO SOBRE A EXECUÇÃO DO REGULAMENTO nº 3577/92 DO CONSELHO RELATIVO À APLICAÇÃO DO PRINCÍPIO DA LIVRE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS AOS TRANSPORTES MARÍTIMOS INTERNOS NOS ESTADOS-MEMBROS (CABOTAGEM MARÍTIMA) (1997-1998)

ÍNDICE

RESUMO	4
1. INTRODUÇÃO	7
2. EVOLUÇÃO JURÍDICA NA UE	8
2.1. Legislação relativa ao acesso à prestação de serviços de cabotagem marítima	8
2.2. Situação do direito de acesso de navios dos registos principais e secundários da UE à cabotagem	9
2.3. Adopção de disposições em matéria de imposição das regras do Estado de acolhimento às tripulação dos navios em determinados tráfegos de cabotagem ...	10
3. EVOLUÇÃO DO MERCADO NOS 15 ESTADOS-MEMBROS DA UE.....	10
3.1. Tráfego de cabotagem.....	10
3.2. Estados-Membros do Sul: segmento carga	12
3.2.1. Tráfegos liberalizados em 31.12.1997	13
3.2.2. Tráfegos não liberalizados em 31.12.1997.....	13
3.3. Participação de bandeiras estrangeiras na cabotagem dos Estados-Membros da UE	14
3.3.1. Participação de bandeiras estrangeiras nos segmentos liberalizados do tráfego de carga dos Estados-Membros do Sul.....	16
3.3.2. Participação de bandeiras estrangeiras nos segmentos não liberalizados do tráfego de carga dos Estados-Membros do Sul.....	16
3.3.3. Sistema de derrogações	17

3.3.4.	Participação de bandeiras estrangeiras nos Estados-Membros do Norte: segmento carga.....	18
3.3.5.	Participação de navios registados no DIS e no MAR	18
3.3.6.	Participação de bandeiras estrangeiras nos 15 Estados-Membros da UE: segmento passageiros.....	19
3.4.	Frotas de cabotagem dos Estados-Membros da UE	19
3.5.	Impacto da liberalização da cabotagem no emprego no período de referência.....	21
4.	ALARGAMENTO DO REGULAMENTO Nº 3577/92 DO CONSELHO AO EEE E EVOLUÇÃO DO MERCADO NOS PAÍSES DA EFTA.....	21
4.1.	Tráfego de mercadorias nos Estados da EFTA	22
4.2.	Tráfego de passageiros nos Estados da EFTA	22
4.3.	Penetração de bandeiras estrangeiras na EFTA.....	22
4.4.	Penetração de bandeiras da EFTA nos 15 Estados-Membros da UE.....	23
4.5.	Frotas de cabotagem dos Estados da EFTA	23
4.6.	Emprego relacionado com a cabotagem na Noruega e na Islândia.....	23
5.	CUSTOS COMPARATIVOS DE TRIPULAÇÃO NOS NAVIOS DE CARGA	23
Anexo I	Síntese das disposições relativas à cabotagem nos países da UE da EFTA.....	27
Anexo II	Síntese da evolução do mercado de cabotagem nos Estados-Membros da UE	37
Anexo III	Comparação dos custos de tripulação dos navios de carga.....	39

RESUMO

Este é o terceiro relatório bianual da Comissão sobre a execução do Regulamento nº 3577/92 do Conselho relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima), e abrange o período de 1997-1998. Tal como os relatórios anteriores, o presente relatório ocupa-se da evolução jurídica e do mercado nos Estados-Membros da UE e nos Estados da EFTA, do alargamento do Regulamento nº 3577/92 ao EEE e dos custos comparativos de tripulação dos navios de carga.

Relativamente à **evolução jurídica** nos diversos Estados-Membros, poderá referir-se que, nos termos do Regulamento, todos os navios dos registos principais dos Estados-Membros têm acesso à cabotagem na UE. No caso dos registos secundários, os navios registados no Registo Especial espanhol de navios e companhias de navegação das Ilhas Canárias (REC) e no Registo português da Madeira (MAR) têm acesso sem restrições. Até há muito pouco tempo (Agosto de 1999), os navios registados no MAR tinham acesso apenas à cabotagem continental. Os navios de carga registados no Registo Internacional de navios dinamarquês (DIS) têm acesso, mas não os navios de passageiros. O acesso dos navios registados no Registo Internacional de navios alemão (ISR) e no Registo Finlandês de navios mercantes no tráfego internacional era determinado caso a caso, não sendo permitido o acesso regular/todo o ano à cabotagem. Vários Estados-Membros adoptaram novos diplomas relativos ao acesso aos tráfegos de cabotagem ou adaptaram a legislação já existente ao Regulamento. Além disso, os cinco Estados-Membros do Sul adoptaram recentemente regulamentos que impõem a aplicação das suas condições de Estado de acolhimento, em todas as matérias relacionadas com a tripulação, a todos os navios que efectuem serviços de cabotagem insular nas suas águas e no que respeita a serviços efectuados com navios de menos de 650 GT (arqueação bruta).

Os Estados-Membros do Norte já tinham liberalizado completamente a cabotagem quando o Regulamento entrou em vigor, ou fizeram-no entretanto. Os Estados-Membros do Sul reservavam, tradicionalmente, os tráfegos de cabotagem internos para a bandeira nacional. Por conseguinte, o Regulamento prevê uma abertura gradual dos mercados de cabotagem dos Estados-Membros do Sul.

Durante o período de referência deste relatório, foram liberalizados dois segmentos da cabotagem nos Estados-Membros do Sul: os serviços de transporte de produtos estratégicos (hidrocarbonetos, produtos petrolíferos, água potável) e os serviços efectuados por navios com menos de 650 GT. Convém referir neste contexto que, no presente relatório, tal como em relatórios anteriores, a informação utilizada pela Comissão foi extraída de trabalhos realizados por um consultor. Quando o consultor recolheu o material para o presente relatório junto dos Estados-Membros, a informação necessária nem sempre estava disponível. Por conseguinte, alguma da informação utilizada baseia-se em estimativas. Nomeadamente, como para 1998, ano em que foram liberalizados os serviços efectuados por navios com menos de 650 GT, apenas havia estimativas, o presente relatório apenas contém dados sobre os volumes de cabotagem liberalizados referentes a 1997.

A liberalização das cargas estratégicas levou a um aumento considerável do volume de cargas liberalizadas (de 18,1 milhões de toneladas em 1995 para 43,15 milhões de toneladas em 1997), volume esse que mais do que duplicou, tendo aumentado de 13% do volume de tráfego total do Sul da Europa em 1993 para 31% em 1997. No entanto, durante o período de

referência do presente relatório, este aumento não foi acompanhado de um aumento semelhante da penetração de bandeiras não nacionais no mercado.

A **participação de bandeiras estrangeiras** (incluindo operadores comunitários não nacionais e operadores de países terceiros) no tráfego total de cabotagem dos Estados--Membros do Sul aumentou de 8,35 milhões de toneladas em 1995 para 9,05 milhões de toneladas em 1997.

A participação de operadores comunitários não nacionais no **sector da cabotagem liberalizado no Sul da Europa** com base no Regulamento diminuiu, em termos relativos, de 9,4% das cargas liberalizadas durante 1995 para 8,1% em 1997, mas, em termos do volume transportado, aumentou de 3 milhões de toneladas para 5,75 milhões de toneladas. Registou-se uma maior participação de outros navios da UE na cabotagem francesa de produtos líquidos, de navios registados no MAR pertencentes a armadores espanhóis na cabotagem espanhola, e de outros navios da UE no sector da cabotagem de carga especializada em Itália. Esta evolução não afectou substancialmente os mercados nacionais, uma vez que os mesmos navios já operavam antes na cabotagem francesa e espanhola ao abrigo de derrogações e que a frota italiana nunca teve navios especializados. A participação de operadores de países terceiros no sector liberalizado ao abrigo de derrogações diminuiu também em termos relativos, de 7% do total de cargas liberalizadas em 1995 para 5,2% em 1997, mas aumentou em termos de volume transportado de 1,3 para 2,25 milhões de toneladas, nomeadamente em Espanha.

Na **cabotagem não liberalizada do Sul da Europa**, o transporte ao abrigo de derrogações por navios não nacionais diminuiu de 5,35 milhões de toneladas em 1995 (tendo 0,5 milhões de toneladas sido transportados por operadores de países terceiros e 4,85 milhões de toneladas por operadores da UE) para 3,3 milhões de toneladas em 1997 (tendo 2,0 milhões de toneladas sido transportados por operadores de países terceiros e 1,3 milhões de toneladas por operadores da UE). No entanto, a participação de bandeiras não comunitárias nos tráfegos protegidos, ao abrigo de derrogações, quase quadruplicou durante esse período, nomeadamente, também, em Espanha.

Em 1997, foi movimentado, ao abrigo de **derrogações**, um total de 4,25 milhões de toneladas por operadores de países terceiros, em comparação com 1,8 milhões de toneladas em 1995, nos tráfegos de cabotagem do Sul da Europa.

No que se refere à **participação de navios registados no DIS e no MAR**, os navios MAR operam nos tráfegos de cabotagem português e espanhol. Os navios DIS operam noutros países da UE, em especial no tráfego *feeder* de contentores e com navios especializados. Não foi registado qualquer aumento da participação de navios registados no MAR noutros tráfegos da UE desde 1995. Não houve participação de navios de bandeiras não nacionais nos tráfegos de cabotagem de passageiros.

Prevê-se que a liberalização da cabotagem insular a partir de 1 de Janeiro de 1999, e, em particular, do segmento dos *ferries roll-on/roll-off*, venha a ter um impacto mais significativo no mercado em termos da participação de bandeiras não nacionais. Isto deve--se a duas razões: trata-se de um segmento de mercado relativamente importante e há uma série de contratos de fornecimento de serviços públicos, que actualmente beneficiam as empresas nacionais, que deverão atrair o interesse de empresas de outros Estados--Membros quando forem submetidos a concurso. Os primeiros resultados da liberalização da cabotagem insular e do segmento dos *ferries* serão tema do próximo relatório, que irá abranger os anos 1999-2000.

A liberalização dos produtos estratégicos e dos serviços efectuados por navios com menos de 650 GT não teve impacto visível no **emprego relacionado com a cabotagem nos Estados-Membros do Sul da Europa**, uma vez que não afectou o número de navios utilizados nesses tráfegos nem o número de marítimos comunitários em serviço.

Durante o período de referência, o **Regulamento nº 3577/92 foi finalmente alargado ao EEE**, por decisão do Comité Misto do EEE, com data de 4 de Outubro de 1997, que entrou em vigor em 1 de Agosto de 1998. Nos termos da referida decisão, os navios de bandeira norueguesa e islandesa passam a ter pleno acesso aos tráfegos de cabotagem da UE e os navios da UE passam a ter pleno acesso aos tráfegos de cabotagem norueguês e islandês. No entanto, os navios registados no Registo Internacional de navios norueguês (NIS) não têm acesso à cabotagem na UE nos termos do Regulamento nº 3577/92, pelo que não poderão efectuar serviços de cabotagem na UE com base no Regulamento. Nessa altura, a Noruega declarou não tencionar alterar a sua lei relativa ao Registo NIS no que se refere ao acesso dos navios registados no NIS à cabotagem norueguesa. A evolução ao nível das frotas apenas foi significativa relativamente à frota NIS, que aumentou 4% entre 1995 e 1997. À parte os navios NIS, os navios da EFTA continuam a ter apenas uma participação mínima nos tráfegos de cabotagem dos Estados-Membros da UE.

No que se refere aos **custos de tripulação dos navios de carga** referentes a 1998, o relatório revela que os registos secundários são os que continuam a registar os menores custos de tripulação. O registo MAR parece ser, com o DIS, o mais barato, seguidos de perto pelos registos holandês, NIS e REC. Os registos francês, sueco e belga são os mais caros, sendo os registos islandês e norueguês ligeiramente mais baratos. As alterações nos regimes de auxílios estatais aos vários registos durante o período de referência tiveram apenas uma influência mínima nas suas posições relativas entre os registos da UE e do EEE.

1. INTRODUÇÃO

1. Este é o terceiro relatório sobre a execução do Regulamento nº 3577/92¹ do Conselho, que entrou em vigor em 1 de Janeiro de 1993 e prevê a introdução gradual da liberdade de prestação de serviços de cabotagem marítima na UE. Nos termos do Regulamento, a Comissão deverá apresentar ao Conselho, de dois em dois anos, um relatório sobre a execução do Regulamento e, se for caso disso, as propostas necessárias. O Regulamento previa ainda que a Comissão realizasse uma análise em profundidade do impacto económico e social da liberalização da cabotagem insular e apresentasse um relatório ao Conselho até 1 de Janeiro de 1997, com base no qual apresentaria ao Conselho uma proposta que poderia incluir ajustamentos às disposições relativas à nacionalidade da tripulação previstas no Regulamento, de modo que o sistema definitivo pudesse ser aprovado pelo Conselho antes de 1 de Janeiro de 1999.

O **primeiro relatório**, que abrangeu o período de 1993-1994, foi apresentado ao Conselho em 7 de Setembro de 1995.

O **segundo relatório**, que abrangeu o período de 1995-1996, foi apresentado em 18 de Junho de 1997 e, tal como se prevê no Regulamento, incluía uma análise do eventual impacto económico e social da liberalização da cabotagem insular. Com base neste relatório, a Comissão adoptou, em 29 de Abril de 1998, e apresentou ao Conselho um pacote² constituído por:

- uma comunicação sobre uma política comum no que respeita à tripulação dos navios que efectuem serviços regulares de passageiros e *ferry* nos Estados-Membros e entre Estados-Membros;
- uma proposta de regulamento do Conselho destinado a alterar o Regulamento nº 3577/92 do Conselho; e
- uma proposta de uma directiva do Conselho relativa às condições aplicáveis às tripulações dos navios que efectuem serviços regulares de passageiros e *ferry* entre Estados-Membros.

A comunicação e propostas referidas, que estão actualmente a ser apreciadas pelo Conselho, não são analisadas no presente relatório.

2. Este **terceiro relatório** abrange o período de 1997-1998, durante o qual foram liberalizados mais dois tráfegos na cabotagem continental nos cinco Estados-Membros do Sul: o transporte de produtos estratégicos, a partir de 1.1.1997, e os serviços efectuados por navios com menos de 650 GT, a partir de 1.1.1998. O relatório trata das mesmas áreas de base que os dois relatórios anteriores:
 - Capítulo 2: Relatório sobre as disposições jurídicas introduzidas pelos Estados-Membros para darem execução ao Regulamento.
 - Capítulo 3: Evolução do mercado da cabotagem na UE.

¹ Regulamento No 3577/92 do Conselho de 7 de Dezembro de 1992 relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-membros (cabotagem marítima) JO L 364, de 12.12.92, p. 7.

² COM(1998) 251 final de 29.4.1998.

- Capítulo 4: Alargamento do Regulamento nº 3577/92 ao EEE pela Decisão 70/97 do Comité Misto do EEE e evolução do mercado nos sectores da cabotagem dos Estados da EFTA.
 - Capítulo 5: Custos de tripulação comparativos nos navios de carga.
3. O presente relatório é apresentado, para informação, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões.

2. EVOLUÇÃO JURÍDICA NA UE

2.1. Legislação relativa ao acesso à prestação de serviços de cabotagem marítima

Os Estados-Membros que têm legislação específica em matéria de cabotagem adaptaram as suas disposições nacionais, que restringiam tradicionalmente o acesso aos operadores nacionais, a fim de darem cumprimento ao regulamento (a Espanha pela Lei 27/92, Portugal pelo Decreto-lei 368/93, a Alemanha pela Lei de 15 de Julho de 1994). Está ainda pendente um processo por infracção movido pela Comissão contra a França, por este país ter mantido legislação nacional que não está em conformidade com o Regulamento. A Áustria e o Luxemburgo não têm legislação no domínio da cabotagem. O mesmo se passa com a Bélgica, a Dinamarca, a Irlanda, o Reino Unido e os Países Baixos, porque estes países praticam uma política de costa aberta. Após a sua adesão em 1 de Janeiro de 1995, a Finlândia adaptou a sua legislação ao Regulamento através da Lei 1362/94 de 22 de Dezembro de 1994, e a Suécia através do Decreto 1995:961 de 1 de Junho de 1995. O Anexo I contém uma síntese das principais disposições jurídicas e fiscais dos países da UE e da EFTA em matéria de acesso à cabotagem, à nacionalidade das tripulações nos registos principais e secundários, à propriedade dos navios e ao regime fiscal.

Durante o período de 1997-1998, verificou-se nos Estados-Membros a seguinte evolução jurídica:

A **Grécia** adaptou a sua legislação ao Regulamento através do Decreto Presidencial 117/97 e do Decreto Presidencial 84/98, no seguimento de um processo por infracção.

A **Itália** adaptou a sua legislação ('Codice della Navigazione') através da Lei 30/98 de 27 de Fevereiro de 1998, no seguimento de um processo por infracção.

A **Espanha** adoptou o Decreto Real 1466/1997, de 19 de Setembro de 1997, que define o quadro jurídico das linhas regulares de cabotagem marítima e os serviços marítimos de interesse público.

Portugal adoptou o Decreto-lei 194/98 de 10 de Julho de 1998, cujo texto foi parcialmente alterado pelo Decreto-lei de 20 de Agosto de 1999.

A compatibilidade dos diplomas de **Espanha** e **Portugal** com o Regulamento está a ser examinada pela Comissão, no contexto dos processos por infracção pertinentes.

2.2. Situação do direito de acesso de navios dos registos principais e secundários da UE à cabotagem

Nos termos das disposições nacionais dos Estados-Membros, não há quaisquer restrições ao acesso dos navios do registo principal aos respectivos mercados de cabotagem. A situação do acesso dos navios do registo secundário à cabotagem nacional é a seguinte:

Alemanha: Os navios utilizados no tráfego internacional durante a maior parte de um exercício financeiro têm de ser registados no registo internacional (ISR) e beneficiam de certas vantagens fiscais (lei da protecção da bandeira e lei do imposto sobre o rendimento com as alterações introduzidas pela lei que altera as condições técnicas e fiscais aplicáveis aos transportes marítimos para aplicar as normas internacionais, de 18 de Setembro de 1998).

Finlândia: Só os navios de carga ou principalmente de carga registados no registo principal finlandês, com menos de 20 anos e predominantemente utilizados no tráfego internacional, podem ser registados no “Registo de navios mercantes no tráfego internacional” (lei 170/1991 com as alterações introduzidas pela lei 1611/1992). Os navios de passageiros que preencham os requisitos supracitados e não operem regularmente entre portos nórdicos também podem ser registados no referido registo. Os navios utilizados exclusivamente na cabotagem nacional não podem.

A **Dinamarca** adoptou a Lei 464 de 12 de Junho de 1996, que altera a lei sobre o Registo Internacional de navios dinamarquês (DIS) de modo a permitir que os navios de carga nesse registo possam aceder aos tráfegos de cabotagem dinamarqueses. Os navios de passageiros registados no DIS não têm acesso à cabotagem dinamarquesa.

Durante o período de 1997-98, verificou-se a seguinte evolução jurídica:

Portugal adoptou o Decreto-lei 31/97, de 28 de Janeiro de 1997, que permitiu que os navios registados na Madeira (MAR) acedessem ao transporte marítimo entre os portos continentais. Pelo Decreto-lei 331/99, de 20 de Agosto de 1999, os navios registados no MAR passaram também a ter acesso aos tráfegos de cabotagem insular.

A **Espanha** adoptou o Decreto Real 2221/1998, de 16 de Outubro de 1998, que autoriza os navios e as empresas que se dedicam ao tráfego de cabotagem a registarem-se no registo especial de navios e companhias de navegação das Ilhas Canárias (REC). Este diploma conclui o processo de abertura faseada do acesso dos navios do registo REC aos tráfegos nacionais.

A **Itália** adoptou a Lei 30/98 de 27 de Fevereiro de 1998, que cria o registo internacional italiano para navios que efectuem tráfegos internacionais.

Nos termos do Regulamento, para serem admitidos aos mercados de cabotagem de outros Estados-Membros, os armadores comunitários têm de explorar navios registados num Estado-Membro e que arvore o pavilhão de um Estado-Membro, devendo os referidos navios satisfazer todas as condições aplicáveis ao acesso à cabotagem nesse Estado-Membro. Por outras palavras, os navios têm de ser admissíveis à cabotagem nacional do Estado-Membro em questão.

Todos os navios dos registos principais dos Estados-Membros da UE têm de preencher os requisitos previstos no Regulamento para serem admitidos à cabotagem noutra Estado-Membro. Dos navios registados nos registos secundários dos Estados-Membros da UE,

preenchem os requisitos necessários para efectuarem cabotagem noutros Estados--Membros da UE os seguintes:

- os navios registados no registo espanhol REC;
- os navios registados no registo português MAR;
- os navios de carga, mas não os navios de passageiros, registados no DIS;
- os navios no registo alemão ISR, numa base caso a caso, mas não na cabotagem regular/todo o ano;
- os navios finlandeses registados no “Registo de navios mercantes no tráfego internacional”, numa base caso a caso, mas não na cabotagem regular/todo o ano.

Os seguintes navios registados nos registos secundários dos Estados-Membros da UE não têm acesso à cabotagem noutros Estados-Membros da UE:

- os navios registados no registo secundário italiano.

2.3. Adopção de disposições em matéria de imposição das regras do Estado de acolhimento às tripulações dos navios em determinados tráfegos de cabotagem

Com vista a liberalizar a cabotagem insular em 1 de Janeiro de 1999 e a dar cumprimento ao artigo 3º do Regulamento, a **Itália, Espanha, Grécia, França e Portugal** adoptaram legislação ou disposições administrativas que impõem as suas regras de Estado de acolhimento às tripulações dos navios que efectuam cabotagem insular (excepto nos casos em que a viagem em causa se siga a, ou preceda, uma viagem com destino ou com origem noutro Estado) e aos navios com menos de 650 GT. A **França** adoptou o 'Decreto 99/195, de 16 de Março de 1999, relativo à aplicação das condições do Estado de acolhimento em conformidade com o Regulamento nº 3577/92 de 7 de Dezembro relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima)'. A **Espanha** adoptou o 'Decreto de 22 de Julho de 1999, que estabelece as condições em matéria de tripulação para os navios que efectuam cabotagem insular'. Estes diplomas foram considerados compatíveis com o Regulamento. A Comissão está neste momento a examinar outros diplomas nacionais.

3. EVOLUÇÃO DO MERCADO NOS 15 ESTADOS-MEMBROS DA UE

3.1. Tráfego de cabotagem

Os Estados-Membros do Norte (**Bélgica, Dinamarca, Finlândia, Alemanha, Irlanda, Países Baixos, Suécia e Reino Unido**) já liberalizaram inteiramente os tráfegos. Durante o período de referência deste terceiro relatório, foram liberalizados mais dois sectores da cabotagem, em conformidade com o Regulamento, nos Estados-Membros do Sul (**França, Grécia, Itália, Portugal e Espanha**): o transporte de produtos estratégicos (hidrocarbonetos, produtos petrolíferos e água potável), em 1 de Janeiro de 1997, e os serviços efectuados por navios com menos de 650 GT em 1 de Janeiro de 1998. Durante o período de referência, os serviços ainda não liberalizados nos Estados-Membros do Sul eram os seguintes:

Nos tráfegos continentais:

- serviços regulares de passageiros e *ferry*, protegidos até 1 de Janeiro de 1999.

Nos tráfegos insulares:

- cabotagem insular (nomeadamente Ceuta e Melilla e os departamentos ultramarinos franceses), protegidos até 1 de Janeiro de 1999.
- serviços regulares de passageiros e *ferry* efectuados na Grécia por navios com menos de 650 GT, que serão liberalizados em 1 de Janeiro de 2004.

Embora seja cada vez mais difícil obter dados fiáveis neste domínio, devido ao facto de determinados Estados-Membros terem deixado de registar dados sobre a cabotagem, calcula-se que o volume total dos tráfegos de cabotagem nos Estados-Membros da UE tenha aumentado de 239 milhões de toneladas em 1993 (UE 12: 221 milhões de toneladas, mais 18 milhões de toneladas da Finlândia e Suécia) para 262 milhões de toneladas (UE 15) em 1995 e 265,3 milhões de toneladas em 1997 (UE 15)³.

Deste último valor, 139,7 milhões de toneladas (52,7%) dizem respeito a tráfegos insulares e 125,6 milhões de toneladas a tráfegos continentais. Em 1993, os tráfegos insulares (UE 12) representaram 51% do volume total, tendo esta percentagem sido idêntica em 1995 (UE 15).

Do total de 265,3 milhões de toneladas dos tráfegos de cabotagem referentes a 1997, 125,85 milhões de toneladas dizem respeito à cabotagem do Norte da Europa e 139,45 milhões de toneladas à cabotagem do Sul da Europa.

Quadro 1 Resumo dos volumes de tráfego de carga de cabotagem nos países da UE no período de 1993-1997 (milhões de toneladas)

Zona	1993	1995	1997
Norte (Bélgica, Dinamarca, Finlândia, Alemanha, Irlanda, Luxemburgo, Países Baixos, Suécia, Reino Unido)	95,4	127,75	125,85
Sul (França, Grécia, Itália, Portugal, Espanha)	125,6	134,3	139,45
Total EU 12	221	n.a.	n.a.
Total EU 15	(239)	262,05	265,3

No Anexo II apresenta-se uma análise pormenorizada da evolução da cabotagem de mercadorias desde 1992. Não se verificou uma alteração significativa dos volumes de tráfego na maioria dos Estados-Membros.

³ No relatório anterior, os valores referentes a 1993 e 1995 eram ligeiramente diferentes devido a um erro de dupla contagem relativamente a um Estado-Membro (Alemanha), e ao facto de se confirmarem agora os dados provisórios.

No período de referência, os tráfegos de passageiros nos Estados-Membros do Norte foram liberalizados, continuando os do Sul da Europa protegidos com excepção dos serviços de cruzeiro continentais que foram liberalizados em 1.1.1995. Nos Países Baixos, Bélgica e Irlanda não há tráfego doméstico de passageiros. Este tráfego é importante no Reino Unido (estimado em 40 milhões de passageiros) e na Alemanha (estimado em 5 milhões de passageiros), mas deixaram de ser registados dados. A diminuição verificada na Dinamarca foi consequência da abertura de uma ligação fixa entre as ilhas de Fyn e Sjaeland em 1997. As flutuações em Itália e Espanha são atribuídas ao “clima económico”.

Os valores referentes a passageiros apresentados no Quadro 2 dizem respeito, principalmente, aos passageiros dos serviços de *ferry* que ligam dois portos. Estes valores incluem cerca de 500 000 passageiros de cruzeiros nacionais (de turismo), transportados em águas da Grécia durante 1997.

Quadro 2 Tráfego de passageiros na UE – 1997 (milhões de passageiros)

Norte da Europa (liberalizado)			Sul da Europa (protegido)		
País	1995	1997	País	1995	1997
Dinamarca	21,5	16,4	França –		
Finlândia	4,0	3,4	Córsega	1,3	1,28
Suécia	1,1	1,1	Outras ligações	1,95	2,0
Reino Unido ⁴	40,6	40,0	Grécia	36,0	41,3 ⁶
Alemanha ⁵	3,3	5,0	Itália	38,0	37,2
			Portugal	0,4	0,35
			Espanha	7,1	6,5
Total	70,5	65,9	Total	84,75	88,63

3.2. Estados-Membros do Sul: segmento carga

No período de referência, a liberalização em curso afectou apenas os Estados-Membros do Sul. As mercadorias estratégicas da cabotagem continental vieram juntar-se ao sector do tráfego liberalizado em 1.1.1997. Nesta altura, no total de 139,45 milhões de toneladas dos tráfegos de cabotagem do Sul da Europa, as cargas liberalizadas representavam 43,15 milhões de toneladas e as cargas não liberalizadas 96,3 milhões de toneladas.

Uma vez que apenas existem estimativas para as cargas continentais transportadas por navios com menos de 650 GT, que foram liberalizadas em 1 de Janeiro de 1998, **apenas é possível apresentar valores exactos para as cargas liberalizadas e as cargas protegidas em 31.12.1997.**

⁴ Estimativa do consultor.

⁵ Estimativa do consultor.

⁶ Longo curso: 13,8 milhões, travessias locais: 27 milhões; cruzeiros: 0,5 milhões.

3.3.1 Tráfegos liberalizados em 31.12.1997

Os tráfegos de cabotagem já liberalizados em 31.12.1997 incluíam todos as cargas continentais transportadas por navios com mais de 650 GT, e ascenderam a 43,15 milhões de toneladas. A liberalização do segmento da carga “estratégica” a partir de 1 de Janeiro de 1997 levou a um aumento considerável do volume de cargas liberalizadas, que mais do que duplicou entre 1993 e 1997 (13% dos volumes totais de tráfego do Sul da Europa em 1993 para 31% em 1997).

Quadro 3 Tráfegos de carga dos Estados-Membros do Sul liberalizados por segmentos de mercado em 1993, 1995 e 1997 (milhões de toneladas)

Categoria	Granéis sólidos			Granéis líquidos			Carga geral			Total		
	1993	1995	1997	1993	1995	1997	1993	1995	1997	1993	1995	1997
França	1,1	1,1	1,7	0,5	0,5	4,6	-	-	-	1,6	1,6	6,3
Grécia	1,9	2,8	2,8	-	0,5	5,9	0,2	0,1	0,1	2,1	3,4	8,8
Itália	5,1	4,9	6,1	0,6	0,6	4,2	2,1	3,6	4,6	7,8	9,1	14,9
Portugal	0,1	-	-	0,1	-	3,5	-	-	-	0,2	-	3,5
Espanha	3,7	3,2	2,7	0,8	0,55	6,7	0,3	0,25	0,25	4,8	4,0	9,65
Totais	11,9	12,0	13,3	2,0	2,15	24,9	2,6	3,95	4,95	16,5	18,1	43,15

3.3.2 Tráfegos não liberalizados em 31.12.1997

Os volumes de carga não liberalizada no Sul da Europa em 1997 incluíam os serviços continentais por navios com menos de 650 GT (liberalizados em 1 de Janeiro de 1998), os serviços continentais regulares de passageiros e *ferry* (liberalizados em 1 de Janeiro de 1999) e a cabotagem insular (liberalizada em 1 de Janeiro de 1999, com excepção dos serviços regulares de passageiros e *ferry* e dos serviços efectuados por navios com menos de 650 GT na cabotagem insular da Grécia). Do total de 96,3 milhões de toneladas de cargas de cabotagem protegidas em 1997, 92,9 milhões de toneladas referem-se a cabotagem insular e 3,4 milhões de toneladas a cabotagem continental.

Quadro 4 Tráfegos de carga dos Estados-Membros do Sul não liberalizados por segmentos do mercado em 1993, 1995 e 1997 (milhões de toneladas)

Categoria	Granéis sólidos			Granéis líquidos			Carga geral			Total		
	1993	1995	1997	1993	1995	1997	1993	1995	1997	1993	1995	1997
França	0,5	0,7	0,2	6,3	4,8	0,5	1,1	0,8	0,8	7,9	6,3	1,5
Grécia	6,8	7,3	6,9	7,5	8,5	2,75	2,9	2,7	2,6	17,2	18,5	12,25
Itália	13,5	13,8	13,1	27,1	26,9	27,2	10,4	10,5	12,8	51,0	51,2	53,1
Portugal	0,5	0,3	0,3	4,5	4,7	0,5	0,9	1,0	1,2	5,9	6,0	2,0
Espanha	1,2	1,7	2,0	15,6	21,35	13,2	10,3	11,15	12,25	27,1	34,2	27,45
Totais	22,5	23,8	22,5	61,0	66,25	44,15	25,6	26,15	29,65	109,1	116,2	96,3

O volume total de cargas protegidas transportadas por navios de < 650 GT ascendeu a 5,3 milhões de toneladas em 1997. A parte deste volume referente à cabotagem continental foi liberalizada em 1 de Janeiro de 1998, estimando-se que corresponda a cerca de 2,15 milhões de toneladas de carga.

3.3. Participação de bandeiras estrangeiras na cabotagem dos Estados-Membros da UE

Em 1995, a parte dos transportes não nacionais no volume total de carga no Sul da Europa foi de 8,35 milhões de toneladas, ou 6%. Devido à liberalização das cargas estratégicas, em 1997 essa parte aumentou para 9,05 milhões de toneladas (6,5% do volume total de carga do Sul da Europa). No Quadro 5 apresenta-se a repartição do tráfego total de cabotagem do Sul da Europa por bandeiras, com indicação da parte ainda protegida.

Quadro 5 Repartição do tráfego de cabotagem dos Estados-Membros do Sul por bandeiras (milhões de toneladas)

País/bandeira	1995				1997			
	Continente		Ilhas	Total	Continente		Ilhas	Total
	Total	Protegido ⁷			Total	Protegido ⁸		
França – Total	6,6	5,0	1,3	7,9	6,5	0,2	1,3	7,8
Nacional	5,5		1,25	6,75	4,6		1,1	5,7
Outras UE	0,5		0,05	0,55	1,4		0,2	1,6
Não UE	0,6		-	0,6	0,5		-	0,5
Grécia – Total	12,1	8,7	9,8	21,9	10,7	1,9	10,35	21,05
Nacional	12,0		9,8	21,8	10,5		10,35	20,85
Outras UE	0,05		-	0,05	0,1		-	0,1
Não UE	0,05		-	0,05	0,1		-	0,1
Itália – Total	14	4,9	46,3	60,3	15,9	1,0	52,1	68,0
Nacional	13,7		46,3	60,0	14,95		52,05	67,0
Outras EU	0,1		-	0,1	0,8		-	0,8
Não UE	0,2		-	0,2	0,15		0,05	0,2
Portugal – Total	4,3	4,3	1,7	6,0	3,6	0,1	1,9	5,5
Nacional ⁹	-		1,7	1,7	3,55		1,9	5,45
Outras UE ¹⁰	4,25		-	4,25	-		-	-
Não UE	0,05		-	0,05	0,05		-	0,05
Espanha – Total	13,9	9,9	24,3	38,2	9,85	0,2	27,25	37,1
Nacional ¹¹	11,8		23,9	35,7	7,0		24,4	31,4
Outras UE	1,4		0,2	1,6	1,4		0,9	2,3
Não UE	0,7		0,2	0,9	1,45		1,95	3,4
Total S. Europa	50,9	32,8	83,4	134,3	46,55	3,4	92,9	139,45
Nacional	43,0		82,95	125,95	40,6		89,8	130,4
Outras UE	6,3		0,25	6,55	3,7		1,1	4,8
Não UE	1,6		0,2	1,8	2,25		2,0	4,25

⁷ Tráfegos não liberalizados: cargas estratégicas, transportes com navios de <650 GT e serviços continentais de *ferry*.

⁸ Liberalizados, excepto no caso dos transportes com navios de < 650 GT e dos serviços continentais de *ferry*.

⁹ 1995: excluindo os navios do registo MAR que na altura operavam na cabotagem nacional ao abrigo de derrogações. 1997: incluindo os navios MAR.

¹⁰ Para 1995, incluindo os navios MAR.

¹¹ Incluindo os navios REC.

O Quadro 5 indica as alterações registadas entre 1995 e 1997 na participação das bandeiras nacionais, por Estado-Membro. Este quadro mostra claramente que a participação das bandeiras nacionais apenas registou decréscimos significativos em França e na Espanha. Em França, a quota-parte da bandeira nacional diminuiu 12% (1 milhão de toneladas) a favor de outras bandeiras da UE, cuja quota-parte aumentou de 4,5% em 1995 para mais de 20% em 1997. Este decréscimo diz respeito principalmente ao transporte de cargas estratégicas, que passou da bandeira francesa para outras bandeiras da UE depois da liberalização.

A quota-parte das bandeiras estrangeiras (incluindo operadores UE não nacionais e operadores de países terceiros) no tráfego total de cabotagem dos Estados-Membros do Sul da Europa aumentou de 8,35 milhões de toneladas em 1995 para 9,05 milhões de toneladas em 1997.

Em Espanha, a quota-parte da bandeira nacional (incluindo o registo REC) diminuiu 4,3 milhões de toneladas a favor de outros navios da UE (principalmente MAR), e, especialmente, de navios de países terceiros. Os navios do registo REC transportam a maior parte da carga de cabotagem. Em 1995, os navios REC transportaram 3 milhões de toneladas, na sua maioria cargas continentais. Durante 1997, a sua quota-parte aumentou para 16,8 milhões de toneladas, dos quais mais de 10 milhões correspondiam a cargas insulares. Os navios MAR utilizados em Espanha pertencem a armadores espanhóis e, em 1997, movimentaram 1,1 milhões de toneladas (3%) do volume total do tráfego de cabotagem em Espanha. No entanto, os navios de países terceiros transportaram 9% desse volume (principalmente navios de Malta, Chipre e Antígua e Barbuda), tanto no sector liberalizado como no sector não liberalizado.

Em Itália, embora a quota-parte da bandeira nacional apenas tenha registado um ligeiro decréscimo, verificou-se um aumento significativo da participação de outros navios da UE (de 0,1 para 0,8 milhões de toneladas) nos sectores liberalizados de cargas especializadas da Itália (por exemplo, cargas pesadas). Como não há navios especializados na frota italiana, o sector dos transportes marítimos italiano não foi afectado por este aumento.

No caso de Portugal, os volumes transportados pela frota do registo MAR em 1995 foram indicados no relatório anterior, tendo sido incluídos nos volumes transportados por navios UE não nacionais porque esses navios operavam na cabotagem portuguesa ao abrigo de derrogações. A partir de 1997, os navios MAR passaram a ter acesso à cabotagem continental portuguesa, estando, portanto, os volumes transportados por esses navios incluídos na quota-parte nacional referente a 1997.

A participação de navios suecos e finlandeses nos mercados do Sul da Europa é ocasional.

Quadro 6 Evolução da participação das bandeiras nacionais no tráfego de mercadorias por Estado-Membro do Sul (%) 1995-1997

País	1995	1997
França	85,4	73,1
Grécia	99,5	99,0
Itália	99,5	98,5
Portugal	28,3	34,2
MAR	70,0	64,0
Espanha (incl. REC)	93,5	84,5

3.3.1 Participação de bandeiras estrangeiras nos segmentos liberalizados do tráfego de carga dos Estados-Membros do Sul

Em 1997, dos 43,15 milhões de toneladas de tráfegos liberalizados, 5,75 milhões de toneladas, ou 13% das cargas liberalizadas, foram transportados por navios não-nacionais de outros registos da UE ou de registos de países terceiros. Em comparação com o valor correspondente referente a 1995 (3 milhões de toneladas em 1995, ou 16,6% das cargas liberalizadas), verificou-se um decréscimo na participação de navios não nacionais em termos relativos, mas houve um aumento em termos de volume.

A quota-parte dos operadores UE não nacionais no sector do mercado de cabotagem do Sul liberalizado com base no Regulamento diminuiu em termos relativos de 9,4% das cargas liberalizadas, em 1995, para 8,1% em 1997, mas aumentou, em termos de volume, de 3 milhões de toneladas para 5,75 milhões de toneladas. Houve uma maior participação de outros navios da UE na cabotagem francesa de produtos líquidos, de navios do registo MAR pertencentes a armadores espanhóis na cabotagem espanhola, e de outros navios da UE no sector italiano da cabotagem de cargas especializadas. Esta evolução não afectou substancialmente os mercados nacionais, uma vez que os mesmos navios estavam já a ser utilizados na cabotagem espanhola e francesa ao abrigo de derrogações e que a frota italiana nunca teve navios especializados. A participação de operadores de países terceiros no sector liberalizado ao abrigo de derrogações diminuiu também em termos relativos de 7% em 1995 para 5,2% do total de cargas liberalizadas em 1997, mas aumentou em termos de volume de 1,3 para 2,25 milhões de toneladas, principalmente em Espanha.

O Quadro 7 apresenta a participação das diferentes bandeiras nos segmentos liberalizados dos Estados-Membros do Sul da Europa.

Quadro 7 Participação das diferentes bandeiras nos tráfegos de carga liberalizados dos Estados-Membros do Sul (1995 – 1997) (milhões de toneladas)

País	Tráfego de cabotagem total		Tráfego liberalizado		Bandeiras UE		Bandeiras não UE		Participação total de bandeiras estrangeiras	
	1995	1997	1995	1997	1995	1997	1995	1997	1995	1997
França	7,9	7,8	1,6	6,3	0,25	1,2	0,3	0,5	0,55	1,7
Grécia	21,9	21,05	3,4	8,8	0,05	0,1	0,05	0,1	0,1	0,2
Itália	60,3	68,0	9,1	14,9	0,1	0,8	0,2	0,15	0,3	0,95
Portugal	6,0	5,5	-	3,5	-	-	0,05	0,05	0,05	0,05
Espanha	38,2	37,1	4,0	9,65	1,3	1,4	0,7	1,45	2,0	2,85
Total	134,3	139,45	18,1	43,15	1,7	3,5	1,3	2,25	3,0	5,75

3.3.2 Participação de bandeiras estrangeiras nos segmentos não liberalizados do tráfego de carga dos Estados-Membros do Sul

As cargas não liberalizadas, num total de 96,3 milhões de toneladas em 1997 (116,2 em 1995), estavam, em princípio, reservadas para as bandeiras nacionais. No entanto, em 1997, estima-se que 3,3 milhões de toneladas (3,4%) foram transportados por navios não nacionais ao abrigo de derrogações, nos casos em que não estavam disponíveis navios de bandeira

nacional, em comparação com 5,35 milhões de toneladas (4,6%) transportados ao abrigo de derrogações em 1995. Em 1997, dos 3,3 milhões de toneladas transportados ao abrigo de derrogações, 1,3 milhões de toneladas (1,3%) foram transportados por navios da UE não nacionais e 2,0 milhões de toneladas (2%) por navios de países terceiros. Em termos comparativos, em 1995, dos 5,35 milhões de toneladas transportados ao abrigo de derrogações, 4,85 milhões de toneladas (4,1%) foram transportados por navios da UE não nacionais (incluindo navios MAR) e 0,5 milhões de toneladas (0,4%) por navios de países terceiros.

Em comparação com o relatório anterior, o número de derrogações concedidas nos tráfegos não liberalizados diminuiu visivelmente em todos os Estados-Membros do Sul, com excepção de Espanha, e, em menor grau, Itália. Isto deveu-se inteiramente à liberalização do sector das cargas estratégicas. No entanto, a participação de bandeiras de países terceiros nos tráfegos não liberalizados ao abrigo de derrogações quase quadruplicou durante este período.

Há dois aspectos a assinalar a este respeito: a frota MAR, que desempenhou em 1995 um importante papel no sector não liberalizado ao abrigo de derrogações, desenvolveu grande actividade no sector liberalizado durante o período de referência. No entanto, a quota-parte das bandeiras de países terceiros aumentou significativamente nos tráfegos protegidos espanhóis, cifrando-se em quase 2 milhões de toneladas neste sector. Ao mesmo tempo, as bandeiras da UE triplicaram a sua quota-parte nos tráfegos espanhóis.

Quadro 8 Participação das diferentes bandeiras nos tráfegos de carga não liberalizados dos Estados-Membros do Sul (1995 – 1997) (milhões de toneladas)

País	Tráfego de cabotagem total		Tráfego não liberalizado		Bandeiras UE		Bandeiras não UE		Participação total de bandeiras estrangeiras	
	1995	1997	1995	1997	1995	1997	1995	1997	1995	1997
França	7,9	7,8	6,3	1,5	0,3	0,4	0,3	-	0,6	0,4
Grécia	21,9	21,05	18,5	12,25	-	-	-	-	-	-
Itália	60,3	68,0	51,2	53,1	-	-	-	0,05	-	0,05
Portugal	6,0	5,5	6,0	2,0	4,25	-	-	-	4,25	-
Espanha	38,2	37,1	34,2	27,45	0,3	0,9	0,2	1,95	0,5	2,85
Total	134,3	139,45	116,2	96,3	4,85	1,3	0,5	2,0	5,35	3,3

3.3.3 Sistema de derrogações

Apesar da liberalização, em 1997 os operadores de países terceiros movimentaram, ao abrigo de derrogações, um total de 4,25 milhões de toneladas (2,25 milhões no sector liberalizado e 2,0 milhões no sector não liberalizado), em comparação com 1,8 milhões de toneladas (1,3 milhões no sector liberalizado e 0,5 milhões no sector não liberalizado) em 1995, nos tráfegos de cabotagem dos Estados-Membros do Sul. Isto representa um aumento de 136% do volume movimentado por navios de países terceiros.

3.3.4 Participação de bandeiras estrangeiras nos Estados-Membros do Norte: segmento carga

Os tráfegos dos Estados-Membros do Norte estão inteiramente liberalizados e abertos a outras bandeiras da UE. Em alguns destes Estados-Membros (Finlândia, Alemanha, Suécia), os navios de países terceiros precisam de derrogações, a não ser que lhes tenha sido concedido acesso ao abrigo de acordos bilaterais. Noutros Estados-Membros do Norte, os navios de países terceiros podem participar nas mesmas condições que os navios da UE. O grau de participação estrangeira varia consideravelmente de um Estado-Membro para outro. Na Dinamarca, esta informação não é coligida, apenas existindo estimativas relativamente à participação da bandeira nacional. A Áustria e o Luxemburgo não têm tráfego de cabotagem. Os reduzidos volumes de tráfego da Bélgica e dos Países Baixos são inteiramente movimentados por navios da bandeira nacional. No Quadro 9 apresenta--se, resumidamente, a evolução da participação de bandeiras estrangeiras nos tráfegos de cabotagem dos Estados-Membros do Norte da Europa.

Quadro 9 Participação das diferentes bandeiras no tráfego total de cabotagem dos Estados-Membros do Norte - 1995 / 1997 (milhões de toneladas)

País/Bandeira	1995	1997	País/Bandeira	1995	1997
Finlândia – Total	5,9	7,15	Alemanha-Total	3,9	4,0
Nacional	5,1	6,3	Nacional	3,25	2,75
Outras UE	0,75	0,85	Outras UE	0,6	0,3
Não UE	0,05	-	Não UE	0,05	0,95
Irlanda – Total	0,7	0,75	Suécia – total	13,6	12,95
Nacional	0,03	0,03	Nacional	11,5	10,25
Outras UE	0,5	0,55	Outras UE	nd	0,9
Não UE	0,17	0,17	Não UE	nd	1,8
RU-Total ¹²	62,3	63,2	Dinamarca-Total	19,2	19,35
Nacional ¹³	15,8	8,8	Nacional	10,0	10,0
Outras UE	18,0	15,9	Outras UE	nd	nd
Não UE	28,5	38,5	Não UE	nd	nd

3.3.5 Participação de navios registados no DIS e no MAR

Em Portugal, o tráfego de hidrocarbonetos é actualmente dominado por 7 navios MAR (num total de 25 navios pertencentes a armadores portugueses). Os outros navios portugueses registados no MAR operam no tráfego mundial. Os navios MAR têm também uma presença significativa em Espanha. O número de navios espanhóis registados no MAR aumentou de

¹² Exclui o tráfego *offshore* de um porto (15 milhões de toneladas em 1995/18 milhões de toneladas em 1997) para o qual deixou de ser publicada informação sobre as bandeiras.

¹³ Incl. Gibraltar, ilhas do Canal da Mancha, ilha de Man.

34, em 1996, para 45, em 1998. Pelo menos metade são utilizados nos tráfegos nacionais espanhóis. Os restantes navios espanhóis registados no MAR operam no tráfego mundial.

A participação dos navios registados no DIS na cabotagem continua a estar limitada, principalmente, aos serviços *feeder* de contentores: 25 destes navios são utilizados nos tráfegos de cabotagem, metade deles nos Estados-Membros do Sul. Além disso, são utilizados nos tráfegos de cabotagem cerca de 50 navios de outros tipos, dos quais apenas 10-15 operam no Sul da Europa (navios-tanque de produtos químicos e gás e outros navios especializados). Desde o último relatório, não foi registado qualquer aumento da sua quota de mercado nos tráfegos de cabotagem.

3.3.6 Participação de bandeiras estrangeiras nos 15 Estados-Membros da UE: segmento passageiros

Relativamente ao período abrangido pelo relatório anterior, em 1997-1998 não houve qualquer participação de navios de bandeira estrangeira nos tráfegos nacionais de passageiros dos Estados-Membros da UE.

3.4. Frotas de cabotagem dos Estados-Membros da UE

Em muitos casos, é quase impossível identificar as frotas de cabotagem dos Estados-Membros do Norte, pelo que as frotas abaixo enumeradas incluem todos os navios que, potencialmente, poderão ter participado em actividades de cabotagem (frotas de pequeno curso de <10000 DWT), exceptuando as frotas dos registos principais dinamarquês e finlandês e a frota sueca, que apenas incluem navios utilizados na cabotagem. Há algumas frotas que não têm, ou praticamente não têm, qualquer importância ao nível da cabotagem: Áustria, Bélgica, DIS e Irlanda. As frotas da Alemanha, Países Baixos e Reino Unido participam ocasionalmente nos tráfegos de cabotagem do Norte.

Durante o período de referência, as frotas alemã e neerlandesa aumentaram significativamente. Na Bélgica, Irlanda e Reino Unido diminuíram. A frota registada no DIS não sofreu grandes alterações em termos de tonelagem. Ao todo, o número total de navios das frotas dos Estados-Membros do Norte da Europa apenas registou um aumento de 73 unidades, ao passo que a tonelagem de porte bruto (DWT) aumentou quase 4%.

Quadro 10 Frotas de cabotagem dos Estados-Membros do Norte (GT e DWT x 1000)

País	1996			1998		
	Número	GT	DWT	Número	GT	DWT
Áustria	29	60	100	22	68	94
Bélgica	17	66	36	7	6	10
Dinam. – convenc.	127	213	88	114	384	105
Dinam. – DIS	448	5318	7584	479	5318	7398
Finlândia	105	356	338	125	358	385
Alemanha ¹⁴	373	550	866	431	615	1113
Irlanda	49	98	134	35	88	120
Países Baixos	248	480	680	299	615	870
Suécia	152	103	150	144	104	155
Reino Unido	470	1365	956	435	964	1099
Total Norte da Europa	2018	8609	10932	2091	8520	11349

No caso dos Estados-Membros do Sul, as várias frotas também incluem navios que operam tanto nos tráfegos nacionais como internacionais.

As frotas dos Estados-Membros do Sul aumentaram significativamente: 14% em número de navios, 23% em arqueação bruta e 32% em tonelagem de porte bruto. A frota francesa praticamente duplicou. Devido à substituição de navios pequenos por navios grandes, a frota grega aumentou significativamente em tonelagem, embora o número de navios apenas tenha aumentado 10 unidades. A frota do registo principal espanhol diminuiu, mas a frota do registo REC aumentou em paralelo. A frota do registo MAR aumentou acentuadamente em número de navios (de 59 em 1996 para 105 em 1998). As tonelagens, porém, mantiveram-se, o que denota uma diminuição considerável no porte médio dos navios durante o período de referência (de 18 000 para 10 500 DWT).

¹⁴ Incluindo o registo ISR.

Quadro 11 Frotas de cabotagem dos Estados-Membros do Sul (GT e DWT x 1000)

País	1996			1998		
	Número	GT	DWT	Número	GT	DWT
França ¹⁵	27	196	310	43	500	619
Grécia	515	1900	563	525	2000	800
Itália ¹⁶	362	1036	1480	476	1668	2280
Portugal – convenc.	15	120	75	15	120	76
Portugal – registo MAR	59	650	1074	105	659	1106
Espanha	209	900	868	193	830	781
Espanha – registo REC	65	541	750	71	793	1110
Total Sul da Europa	1252	5343	5120	1428	6570	6772

3.5. Impacto da liberalização da cabotagem no emprego no período de referência

Em 1997, o emprego total relacionado com a cabotagem nos Estados-Membros do Norte cifrava-se em 17 460 postos de trabalho. 60% do pessoal de bordo dos navios de carga e 97% do pessoal de bordo dos *ferries* eram nacionais da UE. No sector da carga havia 2100 marítimos de países terceiros e no sector dos *ferries* ro-ro 229.

O número total de pessoas empregadas na cabotagem nos Estados-Membros do Sul era quase 50 000 em 1997 (todos nacionais da UE), o que representa uma diminuição de 1000 postos de trabalho desde 1995. Isto deveu-se em parte à racionalização efectuada em Itália e à diminuição da dimensão da frota do registo convencional em Espanha, que não foi inteiramente compensada por um aumento do emprego no registo REC espanhol.

A liberalização do segmento dos produtos estratégicos e dos serviços efectuados por navios com menos de 650 GT não teve impacto visível no emprego relacionado com a cabotagem nos Estados-Membros do Sul, uma vez que não teve qualquer incidência no número de navios utilizados nesses tráfegos nem no número de marítimos da UE empregados.

4. ALARGAMENTO DO REGULAMENTO Nº 3577/92 DO CONSELHO AO EEE E EVOLUÇÃO DO MERCADO NOS PAÍSES DA EFTA

Pela Decisão 70/97 do Comité Misto do EEE, com data de 4 de Outubro de 1997, o Regulamento nº 3577/92 do Conselho foi incorporado no Acordo EEE e alargado aos países da EFTA. A fim de levar em conta as preocupações dos Estados-Membros no que se refere a esse alargamento, foi incluída na acta da referida decisão do Comité Misto do EEE a seguinte declaração do Governo norueguês: “A Noruega não tenciona alterar a sua lei relativa ao

¹⁵ Os navios do registo francês TAAF (29 navios de 150 000 GT/206 000 DWT em 1998) não têm acesso à cabotagem e foram excluídos.

¹⁶ Os navios do registo secundário italiano não têm acesso aos tráfegos de cabotagem e não estão incluídos nos valores apresentados.

Norwegian International Ship (NIS) Register no que se refere ao acesso dos navios registados no NIS à cabotagem norueguesa”. Além disso, a decisão anteriormente referida foi discutida no Conselho “Transportes” de 11 de Dezembro de 1997, tendo sido incluída na acta do Conselho a seguinte declaração: “O Conselho e a Comissão afirmam que a declaração da Noruega relativa à Decisão 70/97 do Comité Misto do EEE constitui um elemento extremamente importante para a Comunidade no que se refere à sua posição sobre a extensão da aplicação do Regulamento (CEE) n° 3577/92 ao EEE. O Conselho e a Comissão reservam-se o direito de reanalisar essa posição e de recorrer aos procedimentos adequados previstos no Acordo EEE se a posição norueguesa, expressa na declaração, vier a modificar-se no tocante ao acesso à cabotagem norueguesa dos navios registados no Registo International de Navios Norueguês (NIS)”.

A Decisão 70/97 entrou em vigor em 1 de Agosto de 1998 após a conclusão dos procedimentos nacionais noruegueses, tendo passado a aplicar-se à Noruega e à Islândia. A referida decisão concede pleno acesso dos navios de bandeira norueguesa e islandesa aos tráfegos de cabotagem da UE e pleno acesso dos navios da UE aos tráfegos de cabotagem norueguês e islandês, em conformidade com o Regulamento n° 3577/92.

A legislação relativa ao NIS veda o acesso dos navios registados no NIS à cabotagem norueguesa. Assim sendo, esses navios não podem efectuar cabotagem nos Estados-Membros da UE com base no Regulamento n° 3577/92.

4.1. Tráfego de mercadorias nos Estados da EFTA

O tráfego de cabotagem de mercadorias nos países da EFTA – Islândia e Noruega – cresceu de 36 milhões de toneladas em 1993 para 40 milhões de toneladas em 1997. Mais de 28 milhões de toneladas deste último volume correspondem a petróleo bruto transportado da plataforma continental para a Noruega.

4.2. Tráfego de passageiros nos Estados da EFTA

Na Islândia, o número total de passageiros transportados pelos serviços domésticos de *ferry* ascendeu a 381 309 em 1997, em comparação com 356 280 em 1995. Na Noruega, em 1997, os serviços regulares de *ferry* transportaram 44,6 milhões de passageiros, em comparação com 46,5 milhões em 1994 e 43,214 milhões em 1995.

4.3. Penetração de bandeiras estrangeiras na EFTA

A participação de bandeiras estrangeiras mantém-se inalterada desde 1995 no caso da Islândia, já que, em 1997, 100% do tráfego de passageiros e carga foi movimentado por navios de bandeira nacional. Na Noruega, apenas existem dados referentes a 1997 para 14 portos principais. Os navios de bandeira norueguesa movimentaram mais de 77,2% do tráfego continental de carga com destino e origem nesses portos (incluindo navios NIS com derrogações) em comparação com 76% em 1996. Navios de outras bandeiras da UE movimentaram 12,2%, dos quais 6% por navios do Reino Unido, 3,6% por navios suecos, e 2,6% por navios de outras bandeiras da UE (Dinamarca, Alemanha, Finlândia, Grécia, Itália, Países Baixos). Os restantes 10% foram movimentados por navios de bandeiras de países terceiros. Todo o tráfego de passageiros na Noruega é assegurado por navios registados no NOR.

4.4. Penetração de bandeiras da EFTA nos 15 Estados-Membros da UE

À parte os navios NIS, os navios da EFTA têm uma participação reduzida nos tráfegos de cabotagem dos Estados-Membros da UE. Os navios NIS são uma excepção: os seus navios-tanque desempenham um importante papel nos tráfegos *offshore* de hidrocarbonetos do Reino Unido (e da Noruega).

Estimativas baseadas em dados de 1995 (os dados mais recentes sobre os tráfegos *offshore* já não são objecto de publicação) revelam que a participação de navios NIS nos tráfegos *offshore* do Reino Unido se cifrou em 1997 em aproximadamente 15% (cerca de 16,5 milhões de toneladas). Para além destes volumes, em 1997 os navios NIS movimentaram 10% do tráfego continental do Reino Unido (63 milhões de toneladas). Isto significa que, em 1997, os navios NIS transportaram aproximadamente 8,5 milhões de toneladas, distribuídas por 2,5 milhões de toneladas de tráfego *offshore* e 6 milhões de toneladas de cabotagem continental, tratando-se, em ambos os casos, principalmente de navios-tanque.

Para além destes tráfegos, os navios NIS efectuaram 9% da cabotagem alemã (4 milhões de toneladas) e movimentaram pequenos volumes de carga especializada em França em 1997.

Os navios islandeses não têm uma presença importante em qualquer dos outros tráfegos marítimos nacionais.

4.5. Frotas de cabotagem dos Estados da EFTA

Em 1 de Janeiro de 1998, a frota islandesa era constituída por 15 navios de 30 666 GT. Desde 1995, a frota perdeu duas unidades e 18 000 GT. Na mesma data, a frota registada no registo principal norueguês (NOR) compreendia 774 navios de 2,45 milhões GT (3,21 milhões DWT), em comparação com 772 navios de 2,08 milhões GT em finais de 1995. A maior parte destes navios são utilizados na cabotagem nacional. Na mesma data, a frota registada no NIS era constituída por 683 navios de 19,63 milhões GT (30,77 milhões DWT). Isto representa um aumento líquido de 13 navios e 4% de capacidade de carga desde finais de 1995. Esta frota não tem uma presença relevante na cabotagem nacional.

4.6. Emprego relacionado com a cabotagem na Noruega e na Islândia

Na Islândia, o número de postos de trabalho directa e indirectamente relacionados com o sector da cabotagem era 1249 em 1993. Não estão disponíveis dados mais recentes, mas considerando que a frota e os volumes de tráfego praticamente não se alteraram, não são de esperar grandes alterações. Na Noruega, o número de marítimos noruegueses empregados em navios registados na Noruega, em 1998, era 20 500. Estes navios, que são utilizados exclusivamente nos tráfegos nacionais, são todos tripulados por marítimos nacionais.

5. CUSTOS COMPARATIVOS DE TRIPULAÇÃO NOS NAVIOS DE CARGA

Nos dois relatórios anteriores, foi feita uma comparação dos custos de tripulação referentes a três tipos de navios, que se consideram representativos das operações de cabotagem de mercadorias. Os custos de tripulação foram calculados levando em conta a composição da tripulação, os requisitos de nacionalidade e os diferentes níveis salariais dos marítimos, bem como as normas nacionais específicas em matéria de imposto sobre o rendimento e contribuições para a segurança social aplicáveis aos marítimos. O Anexo III do relatório

contém três quadros em que se apresentam os principais custos para três tipos de cargueiros (navios de carga geral de 1500 GT, navios de carga sólida de 3300 GT e navios-tanque de produtos de 9000 GT). No Quadro 12 apresenta-se uma síntese dos resultados. Estes levam em conta tripulações médias em termos de número e nacionalidade que se consideram típicas das frotas dos diferentes países. Os valores apresentados correspondem a custos líquidos de tripulação para o armador, ou seja, custos de tripulação brutos menos os benefícios fiscais ou auxílios estatais relacionados com a mão-de-obra que se aplicavam nos vários países em 1998.

Quadro 12 Custos líquidos comparativos de tripulação (média da UE = 100): navio de carga geral de 1500 GT/navio de carga sólida de 3300 GT e navio-tanque de produtos de 9000 GT (1998)

Registo	Carga geral 1500 GT	Carga sólida 3300 GT	Navio-tanque de produtos 9000 GT
França	204	200	173
Islândia	142	120	119
Suécia	133	117	111
NOR	128	125	161
Bélgica	125	108	102
Kerguelen	113	109	89
Finlândia	112	123	107
Irlanda	110	105	91
Alemanha	110	83	100
Itália	105	111	111
Dinamarca	101	137	129
Reino Unido	92	88	75
DIS (máx)	91	124	116
Grécia	81	83	86
ISR	78	69	83
Portugal	69	61	70
Espanha	69	101	106
NIS	57	47	71
P. Baixos	56	47	57
Canárias	47	55	57
MAR	40	35	41
DIS (mín)	37	51	44

Desde o relatório anterior, foram introduzidas algumas alterações nos regimes de auxílios estatais aos armadores, que foram levadas em conta no estudo dos custos comparativos de tripulação. Embora, no passado, a existência de auxílios estatais tenha tido um impacto significativo nos custos líquidos dos armadores em vários Estados-Membros (por exemplo, NL, FIN, S, NOR e registos secundários), as alterações ao nível dos benefícios fiscais registadas durante o período de referência tiveram uma reduzida influência nas posições relativas das bandeiras afectadas face a outras bandeiras da UE/EEE. Entre as bandeiras afectadas incluem-se a **portuguesa, sueca, irlandesa, belga** e o **registo espanhol REC**. Os regimes introduzidos na **Alemanha** e em **França** aplicaram-se apenas a navios utilizados no tráfego internacional, e as posições concorrenciais destas bandeiras não foram afectadas. No caso de **Portugal**, as alterações nos regimes de auxílios estatais afectaram parte dos custos dos jovens oficiais e tiveram um impacto mínimo nos custos de tripulação globais. A **Associação de Armadores Sueca** informou que as alterações ao regime de auxílios estatais se traduziram em maiores economias globais nos custos brutos de tripulação, da ordem de 1-

2% em relação a 1996. Levando-o em conta na análise comparativa dos custos de tripulação na UE, verifica-se que a competitividade relativa da bandeira sueca em relação a outros registos da UE se manteve inalterada no caso dos navios de carga sólida de 1500 GT e 3300 GT, em comparação com 1996, tendo, no entanto, a sua posição melhorado ligeiramente em relação aos navios-tanque de produtos, categoria em que a Suécia passou de 5ª bandeira mais cara em 1996 para 6ª em 1998, juntamente com a Itália.

Na **Irlanda**, apesar do regime de reembolso dos encargos sociais suportados pelos armadores, os custos de tripulação aumentaram e a posição relativa da sua bandeira em comparação com outras bandeiras da UE também subiu ligeiramente desde 1996. O regime introduzido na **Bélgica** a partir de 1 de Janeiro de 1997 poderá traduzir-se em economias para os armadores da ordem de 20% dos custos brutos, considerando-se uma tripulação 100% belga. No entanto, estas economias poderão considerar-se teóricas, uma vez que, na prática, as tripulações dos navios belgas são frequentemente compostas por marítimos de outras nacionalidades e muitos dos navios são fretados a casco nu ao registo do Luxemburgo. Por último, a competitividade relativa do registo **REC** em relação a outros registos da UE não se alterou, já que a sua posição em 1998 é a mesma que tinha em 1996.

Outras diferenças registadas na classificação dos vários registos no que se refere ao relatório de 1997 devem-se a mudanças na fonte dos dados (**Islândia, Noruega, Bélgica**), à alteração de posições de outros registos (**Kerguelen**), a alterações nas taxas pagas (**França, Suécia, Itália**), à desvalorização da moeda em relação ao dólar (**Grécia, Espanha**) ou a mudanças na composição da tripulação utilizada nos cálculos (**Alemanha, REC**).

Os resultados dos cálculos dos custos de tripulação mostram que o registo MAR é sistematicamente um dos mais baratos para os três tipos de navios representativos, permitindo economias nos custos de tripulação da ordem dos 60% em comparação com a média de outras bandeiras da UE/EEE. O registo holandês é a opção de menor custo no que se refere às bandeiras nacionais, mas a diferença de custo a favor do registo MAR é de 13% a 17% para os três tipos de navios considerados.

As tripulações dos navios registados no DIS incluem um número considerável de marítimos de países terceiros, o que se traduz em vantagens ao nível dos custos. Este aspecto é referido nos quadros sob a designação de DIS (mínimo). Os resultados da análise mostram que os custos de tripulação dos navios DIS (mínimo) são inferiores à média da UE em 46% a 61%, consoante o navio considerado.

Vale a pena comparar o caso DIS (mínimo) com o do registo neerlandês. No caso do navio mais pequeno dos três considerados, era cerca de 20% mais barato tripular o navio DIS do que o navio de bandeira holandesa. No caso dos navios-tanque de produtos, esta diferença é de 14%, ao passo que no caso de navios de carga sólida de 3300 GT a bandeira holandesa envolve custos 4% inferiores aos do DIS.

Os resultados referidos devem ser interpretados com grande prudência, já que os custos de tripulação dos diferentes registos podem ser influenciados por alterações ao nível das disposições fiscais nacionais específicas. Além disso, tal como indicado no último relatório, os custos de tripulação correspondem apenas a uma percentagem dos custos totais de um navio de carga. Por conseguinte, os resultados apresentados nos quadros do Anexo III não devem ser considerados valores de referência para a determinação da posição concorrencial dos diferentes registos, mas apenas uma comparação dos custos de tripulação.

ANEXO I

Síntese das disposições relativas à cabotagem nos países da UE e da EFTA

País	Princípio de base da cabotagem	Observações	Sistema de derrogações	Requisitos de nacionalidade da tripulação		Requisitos de propriedade dos navios		Regime fiscal
				Reg. principal	Reg. secundário	Reg. principal	Reg. secundário	
Áustria	Não tem cabotagem marítima	-	Não se aplica	Nenhuns. Negociado para cada navio.	Não se aplica	Navios propriedade/geridos por cidadãos/empresas com domicílio /sede na Áustria.	Não se aplica	Nenhum aplicável à navegação.
Bélgica	Sem restrições	-	Não se aplica	O comandante tem de ser cidadão belga; são concedidas derrogações em caso de indisponibilidade.	Não se aplica	Navios propriedade de cidadãos belgas/UE, cidadãos de países terceiros residentes na Bélgica ou empresas com sede na UE. Os navios têm de ser geridos a partir da Bélgica.	Não se aplica	Isenções da segurança social (isenção total de contribuições do empregador e isenção parcial de contribuições dos marítimos a bordo de navios da UE).
Dinamarca	Sem restrições, com exceção dos navios de passageiros do DIS A reserva dos tráfegos com navios de menos de 500 TAB para os operadores nacionais foi revogada pelo decreto 658/94. - O decreto 658/94 autoriza a participação de todos os navios estrangeiros.	Pela Lei 464 de 12 de Junho de 1996, os navios do DIS passaram a ter acesso à cabotagem dinamarquesa a partir de 1 de Dezembro de 1996. Os navios de passageiros continuam excluídos da cabotagem dinamarquesa.	Não se aplica	- O comandante tem de ser dinamarquês. Podem ser contratados nacionais de países terceiros nas condições vigentes na Dinamarca.	Registo DIS: - O comandante tem de ser cidadão dinamarquês. - Podem ser contratados nacionais de países terceiros nas condições salariais vigentes nos respectivos países.	Navios propriedade de pessoas singulares ou companhias dinamarquesas ou da UE geridos a partir da Dinamarca.	Registo DIS: ver registo principal	Desagravamento renovável Os marítimos a bordo de navios do DIS estão isentos de impostos e recebem salários líquidos.

País	Princípio de base da cabotagem	Observações	Sistema de derrogações	Requisitos de nacionalidade da tripulação		Requisitos de propriedade dos navios		Regime fiscal
				Reg. principal	Reg. secundário	Reg. principal	Reg. secundário	
Finlândia	<p>Com restrições</p> <p>Cabotagem regulada pela Secção 4 da Lei reguladora das práticas restritivas de tráfegos.</p> <p>- Não é geralmente permitido o acesso à cabotagem costeira a navios de países terceiros.</p> <p>Os navios do Registo de navios mercantes no tráfego internacional têm acesso restrito à cabotagem.</p> <p>Cabotagem insular:</p> <p>- o acesso aos serviços efectuados nas ilhas Åland é reservado a navios registados com a bandeira de Åland.</p>	<p>A lei (1362/ 94) de 22 de Dezembro de 1994 que altera a Lei reguladora das práticas restritivas de tráfegos aboliu as restrições à cabotagem aplicáveis a navios da UE a partir de 1.1.1995 (adesão).</p> <p>- Acordo bilateral com a Noruega de 1.1.97 aplica-se ao registo NIS</p>	<p>Cabotagem continental:</p> <p>- São obtidas licenças especiais do Min. dos Transportes e Comunicações para navios de países terceiros dando acesso à cabotagem continental, sempre que não esteja disponível outro navio adequado</p> <p>- 4 licenças concedidas em 1997</p> <p>- São concedidas licenças por um máximo de 1 ano a navios estrangeiros utilizados no tráfego entre Åland e o continente.</p> <p>- Não foi concedida nenhuma licença em 1997.</p>	<p>Comandante tem de ser cidadão finlandês</p> <p>Não há outras restrições</p>	<p>- Comandante tem de ser cidadão finlandês</p> <p>- pelo menos metade da tripulação tem de ser composta por nacionais do EEE/UE</p> <p>- É permitido o recrutamento de marítimos não pertencentes ao EEE em certas condições, mediante derrogação às convenções colectivas de trabalho habituais.</p>	<p>Registo regulado pela Lei do registo marítimo (512/1993) e pelo código marítimo finlandês (674/1994)</p> <p>- >60 % do navio tem de ser propriedade de cidadãos finlandeses ou empresas registadas na Finlândia.</p> <p>- O Ministério dos Transportes e Comunicações permite que navios estrangeiros sejam registados no registo finlandês desde que a exploração do navio fique a cargo de um nacional ou empresa finlandesa e que essa empresa ou pessoa tenha sede ou domicílio no EEE.</p>	<p>- Registo de navios mercantes no tráfego internacional (Lei nº 1707/1991)</p> <p>- Os navios de carga ou principalmente de carga são admitidos se estiverem registados no registo principal finlandês, se foram utilizados principalmente no tráfego internacional e se tiverem menos de 20 anos.</p> <p>Não é permitido o registo de <i>ferries</i> de passageiros/veículos ou de navios que se dedicam exclusivamente à cabotagem.</p> <p>Só podem ser registados navios de passageiros que operem entre países terceiros e que não efectuem serviços regulares entre portos nórdicos.</p>	<p>Reduções especiais do imposto sobre o rendimento dos marítimos para os navios de bandeira finlandesa (redução de 18% do imposto municipal e 30% do imposto de Estado). O Estado também participa nas pensões pagas aos marítimos.</p> <p>É concedida ao empregador uma redução fiscal do imposto sobre o rendimento dos marítimos e um reembolso parcial dos custos da segurança social. Esta medida aplica-se a navios do Registo de navios mercantes no tráfego internacional.</p>

País	Princípio de base da cabotagem	Observações	Sistema de derrogações	Requisitos de nacionalidade da tripulação		Requisitos de propriedade dos navios		Regime fiscal
				Reg. principal	Reg. secundário	Reg. principal	Reg. secundário	
França	<p>Com restrições</p> <p>- Art.257º do 'Code Des Douanes' de 11/5/77:</p> <p>- Entre portos metropolitanos o acesso é reservado a navios de bandeira francesa</p> <p>- O art.258º alarga essa reserva às viagens entre portos de um DOM e entre portos de Guadalupe, Guiana e Martinica.</p> <p>O acesso à cabotagem está vedado aos navios TAAF.</p>	<p>Uma nota de rodapé do art. 257º na edição de Março de 1994 do 'Code des Douanes' refere o Regulamento nº 3577/92.</p>	<p>Podem ser concedidas derrogações a navios estrangeiros para viagens isoladas ou consecutivas caso a procura o justifique.</p> <p>(Art.257º, 'Code des Douanes').</p>	<p>Reg. Principal:</p> <p>- Comandante e imediato obrigatoriamente cidadãos franceses.</p> <p>- Outros tripulantes, nacionais da UE ou EEE.</p>	<p>Registo TAAF (Kerguelen): 35% da tripulação constituída por cidadãos franceses, incl. o comandante e o chefe de máquinas..</p>	<p>- 50% do navio tem de ser propriedade de uma pessoa singular que seja nacional da UE/EEE, ou</p> <p>- 100% do navio tem de ser propriedade de uma empresa com sede na UE/EEE e a sua exploração conduzida a partir de estabelecimento permanente localizado em França.</p>	<p>Registo TAAF semelhante ao registo principal.</p>	<p>- reembolso parcial do imposto sobre sociedades pago às autarquias (não se aplica à cabotagem pura).</p> <p>-reembolso parcial das contribuições para a segurança social no que se refere ao tráfego internacional.</p> <p>(ambos proporcionais à componente internacional do volume de negócios do armador).</p>

País	Princípio de base da cabotagem	Observações	Sistema de derrogações	Requisitos de nacionalidade da tripulação		Requisitos de propriedade dos navios		Regime fiscal
				Reg. principal	Reg. secundário	Reg. principal	Reg. secundário	
Alemanha	<p>Com restrições</p> <p>Regulado pelos n.ºs 2 e 3 do art. 5.º: 'Gesetz über die Küstenschiffahrt' (Lei sobre a navegação costeira).</p> <p>Os navios utilizados no tráfego internacional durante a maior parte do exercício tem de ser registados no ISR (Flaggenrechtsgesetz).</p>	<p>O art. 5.º da 'Gesetz über Änderung der Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschiffahrt' (que entrou em vigor em 23 de Julho de 1994) alinhou parcialmente o art. 5.º pelo Reg. 3577/92.</p>	<p>Os n.ºs 2 e 3 do art. 2.º da "Lei sobre a navegação costeira" alterada estipula que só poderão ser concedidas derrogações a navios não comunitários se não houver navios da UE disponíveis ou se estes estiverem disponíveis em condições muito desfavoráveis.</p> <p>- Podem também ser concedidas derrogações com base na reciprocidade.</p>	<p>-Os requisitos aplicáveis à tripulação obedecem à 'Schiffsbesetzungsordnung', e são idênticos para todos os navios alemães: o comandante tem de ser cidadão alemão, os 1.º e 2.º oficiais têm de ser nacionais da Alemanha ou da UE. O resto da tripulação pode ser de qualquer nacionalidade.</p>	<p>Os mesmos, mas</p> <p>- Os navios do ISR (que operem mais de 6 meses no tráfego internacional) podem ter tripulações estrangeiras.</p> <p>- Os navios utilizados mais de 6 meses na cabotagem não podem ser registados no ISR, e só podem contratar estrangeiros se não houver cidadãos nacionais disponíveis.</p>	<p>>50% propriedade/ controlo de nacionais alemães ou da UE, com</p> <p>representantes residentes na Alemanha, ou de empresa alemã ou da UE com sede, administração central ou principal local de actividade na UE (Art. 1.º e 2.º da 'Flaggen-rechtsgesetz').</p>	<p>ISR idêntico ao registo principal.</p>	<p>- Navios utilizados exclusivamente na cabotagem: não há desagravamento dos impostos sobre o rendimento nem subsídios.</p> <p>- Navios utilizados no tráfego internacional podem escolher entre atribuição normal ou o imposto sobre a tonelagem.</p> <p>-Também beneficiam de uma redução de 40% no imposto sobre o rendimento.</p>

País	Princípio de base da cabotagem	Observações	Sistema de derrogações	Requisitos de nacionalidade da tripulação		Requisitos de propriedade dos navios		Regime fiscal
				Reg. principal	Reg. secundário	Reg. principal	Reg. secundário	
Grécia	<p>Com restrições:</p> <p>- Regulado pelo Código de Direito Público Marítimo (CPML). O Decreto 187/73, artigos 165º e 166º, reserva a cabotagem grega de passageiros e carga para navios gregos. Este diploma foi parcialmente adaptado ao Reg. 3577/92.</p>	<p>O Decreto Presidencial 215/94 harmonizou parcialmente a lei com o Reg. 3577/92.</p> <p>- Permite o acesso de outros navios da UE aos tráfegos não estratégicos com navios >650 GT.</p> <p>Os Decretos Presidenciais 117/97 e 84/98 também adaptam parcialmente a legislação grega ao Reg. 3577/92.</p>	<p>Podem ser concedidas derrogações sob condição de reciprocidade:</p> <p>- Art.166º do CPML</p> <p>Em 1997/98 foram concedidas 18 derrogações.</p>	<p>O decreto Presidencial 12/92 estipula:</p> <p>100% da tripulação composta por nacionais da UE.</p>	<p>Não se aplica</p>	<p>Art. 5º do CPML:</p> <p>>50% das acções do navio têm de pertencer a nacionais ou a entidades jurídicas gregas, devendo mais de metade do capital destas últimas pertencer a cidadãos gregos.</p> <p>O Tribunal de Justiça condenou a Grécia por incumprimento das suas obrigações no seu acórdão de 27 de Novembro de 1997 (Processo C-62/96).</p>	<p>Não se aplica</p>	<p>Os oficiais pagam imposto sobre o rendimento de 9%.</p> <p>Outros tripulantes pagam imposto sobre o rendimento de 6%.</p> <p>-É aplicada uma taxa reduzida de contribuições para a segurança social.</p> <p>-É aplicado o imposto sobre a tonelagem aos navios gregos que servem portos fora da Grécia.</p>

País	Princípio de base da cabotagem	Observações	Sistema de derrogações	Requisitos de nacionalidade da tripulação		Requisitos de propriedade dos navios		Regime fiscal
				Reg. principal	Reg. secundário	Reg. principal	Reg. secundário	
Irlanda	Sem restrições	-	Não se aplica	<p>- Os oficiais têm de ser cidadãos da Irlanda, Reino Unido, UE ou Commonwealth</p> <p>- Marítimos da mestrança e marinagem: cidadãos da Irlanda, Reino Unido ou outro país da UE.</p>	Não se aplica	<p>Na sequência do acórdão do Tribunal de Justiça de 12 de Junho de 1997 no Processo C-151/97, a Irlanda adoptou o Merchant Shipping (Miscellaneous provisions) Act, 1998.</p> <p>Os navios têm de ser propriedade de nacionais da UE ou empresas estabelecidas nos termos de, e sujeitas às leis, de um Estado-Membro e que tenham o principal local de actividade num Estado-Membro.</p>	Não se aplica	<p>- imposto de 10% sobre os lucros das sociedades</p> <p>- 15% amortização a quotas constantes durante os primeiros 6 anos, 10% no 7º ano.</p> <p>- Redução especial do imposto sobre o rendimento dos marítimos em serviço no mar durante pelo menos 169 dias por ano.</p> <p>- Reembolso dos encargos sociais pagos pelos empregadores relativamente aos marítimos dos navios do registo MS.</p>

País	Princípio de base da cabotagem	Observações	Sistema de derrogações	Requisitos de nacionalidade da tripulação		Requisitos de propriedade dos navios		Regime fiscal
				Reg. principal	Reg. secundário	Reg. Principal	Reg. secundário	
Itália	Com restrições Regulado pelo art. 224º do 'Codice della Navigazione', alterado pela Lei 30/98. Reservada a navios da Comunidade.	- O art. 224º alterado permite que outros navios da UE participem na cabotagem italiana em conformidade com o Reg. 3577/92.	O Ministério dos Transportes/ Navegação pode conceder derrogações caso a caso mediante autorização especial.	- O comandante e o imediato têm de ser italianos - Outros tripulantes têm de ser cidadãos italianos ou da UE. Art. 318 º do 'Codice della Navigazione'.	Reg. secundário criado pela lei 30/98. Os navios do registo secundário não têm acesso aos tráfegos de cabotagem.	Mais de 50% das acções do navio têm de pertencer a nacionais/empresas italianas ou da UE. Art.143º do CDN, alterado pela Lei 30 de 27 de Fevereiro de 1998.	Idênticos aos do registo principal, mais navios fretados a casco nu pertencentes a nacionais de países terceiros.	Transferência dos lucros com a venda de navios para as reservas com isenção de impostos pode ser distribuída por 5 anos. Isenção parcial dos encargos com a segurança social.
Luxemburgo	Não há cabotagem marítima	-	Não se aplica	Registo independente utilizado sobretudo por armadores belgas. Comandante – cidadão da UE, licença reconhecida pelo Luxemburgo. Tripulação de acordo com as normas da STCW.	Não se aplica	>50% pertencente a nacionais/sociedades comerciais da UE com sede na UE, se uma parte significativa da actividade for gerida a partir do Luxemburgo.	Não se aplica	- taxa reduzida de imposto sobre o rendimento dos marítimos.
P. Baixos	Sem restrições	-	Não se aplica	Comandante tem de ser cidadão holandês, restante tripulação de acordo com as normas da STCW, sendo os certificados reconhecidos pelas autoridades holandesas.	Não se aplica		Não se aplica	- isenção efectiva de encargos fiscais e de segurança social normalmente devidos pelo armador/empregador - opção de aplicar o imposto sobre a tonelagem ou o imposto sobre as sociedades aos resultados da actividade.

País	Princípio de base da cabotagem	Observações	Sistema de derrogações	Requisitos de nacionalidade da tripulação		Requisitos de propriedade dos navios		Regime fiscal
				Reg. principal	Reg. secundário	Reg. Principal	Reg. secundário	
Portugal	<p>Com restrições:</p> <p>Regulamentado pelo Decreto-lei 194/98:</p> <p>Durante o período de referência, os navios MAR só tiveram acesso à cabotagem continental. Foi recentemente concedido a estes navios acesso à cabotagem insular. (Decreto-lei 331/99 de 20 de Agosto de 1999).</p>	O Decreto-lei 194/98 substituiu o Decreto-lei 386/93, liberalizando a cabotagem insular a partir de 1.1.1999.	O art.5º do mesmo diploma permite a utilização de outros navios, se não estiverem disponíveis navios da UE – sujeito a autorização da Direcção-Geral (DGPNTM).	100% nacionais portugueses ou da UE. Comandante/imediato português, salvo autorização em condições especiais.	Registo da Madeira (MAR): tripulação 100% portuguesa ou da UE para acesso aos tráfegos de cabotagem.	Regulamentado pelo Decreto-lei 196/98, que estabelece o quadro regulamentar e jurídico das actividades de transporte marítimo. Armador com residência ou sede e principal estabelecimento em território nacional, devendo registar-se na DGPNTM.	Registo da Madeira: - sucursal, escritórios ou representação legal na ilha da Madeira.	<p>- Imposto sobre 30% dos lucros do armador.</p> <p>- Não é aplicado imposto sobre as sociedades em águas internacionais (MAR)</p> <p>-Isenção de impostos para os lucros reinvestidos no prazo de 2 anos (MAR).</p> <p>- isenção total de encargos com a segurança social e imposto sobre o rendimento dos marítimos (MAR).</p>
Espanha	<p>Com restrições –</p> <p>Regulamentado pela Lei 27/1992 sobre os portos estatais e a marinha de comércio.</p> <p>Os navios do REC têm acesso à cabotagem sem restrições.</p>	DR 2221/98, de 16 de Outubro de 1998, permite que navios do REC participem em todos os tráfegos de cabotagem espanhóis (incluindo cabotagem insular).	-O art.81º da Lei 27/1992 regula a concessão de derrogações em casos excepcionais em que não haja navios espanhóis/UE disponíveis.	- Comandante e imediato devem ser nacionais espanhóis - O resto da tripulação, nacionais da UE	Registo das ilhas Canárias (REC): - Comandante e imediato devem ser nacionais espanhóis - outros tripulantes: 50% nacionais da UE, possíveis derrogações para outros tripulantes de países terceiros se não houver marítimos da UE disponíveis. -Até 1.1.99, no caso de tráfegos não liberalizados, todos os tripulantes tinham de ser nacionais da UE.	Qualquer nacional ou empresa da UE com representação em Espanha. (Art. 76º da Lei 27/92).	Qualquer companhia de navegação estabelecida em Espanha, na EU ou num país terceiro pode registar um navio no REC se o navio for gerido a partir das Canárias ou se tiver estabelecimento permanente nas ilhas Canárias.	<p>A Lei 19/1994, alterada em Dez. 1996, permite isenções fiscais para navios do registo REC.</p> <p>-redução de 90% das contribuições para a segurança social a cargo do empregador;</p> <p>-redução de 90% do imposto sobre as sociedades;</p> <p>-isenção do imposto sobre o rendimento relativamente a 50% do rendimento dos marítimos.</p>

País	Princípio de base da cabotagem	Observações	Sistema de derrogações	Requisitos de nacionalidade da tripulação		Requisitos de propriedade dos navios		Regime fiscal
				Reg. principal	Reg. secundário	Reg. principal	Reg. secundário	
Suécia	Com restrições Decreto de 1 de Junho de 1995 alterou o nº 235/75, concedendo acesso a navios da UE.	Tráfegos liberalizados para navios da UE nos termos do Reg. 3577/92 desde 1.1.95 (adesão) . Acordo bilateral com a Noruega (1989) aplica-se ao NIS.	-Isenções concedidas pela Administração Marítima Sueca em casos em que não haja navios suecos/UE adequados disponíveis. Aproximadamente 20 isenções concedidas por ano.	- Comandante tem de ser sueco (sem excepções). Não há outras restrições. - Todos os tripulantes são contratados nos termos de convenções salariais colectivas, independentemente da nacionalidade.	Não se aplica	-Regulado pela Lei Marítima (1994:1009). >50% pertencente a cidadão/empresa sueca. - O governo reserva-se o direito de permitir que navios estrangeiros explorados sob controlo sueco e cujo armador tenha residência permanente na Suécia arvozem a bandeira sueca. Os navios pertencentes em > 50% a nacionais ou empresas do EEE com sede, administração central, ou estabelecimento principal no EEE, cuja exploração seja controlada a partir da Suécia podem registar-se no registo sueco.	Não se aplica	- 25% dos lucros da empresa transferidos para reservas isentos de impostos até 5 anos. - Os armadores beneficiam de dedução total dos impostos pagos sobre o rendimento dos marítimos, mais uma dedução de SEK 58.000 por empregado a tempo inteiro relativamente às contribuições para a segurança social. - Regime fiscal especial para marítimos abolido em 1998. Os marítimos pagam agora a totalidade do imposto sobre o rendimento bruto.
Reino Unido	Sem restrições	-	Não se aplica	- Para tipos de navios “estratégicos”: comandante tem de ter nacionalidade britânica ou de um país da Commonwealth, EEE ou NATO. - Para outros navios não existem requisitos de nacionalidade.	Não se aplica	Navio >50% pertencente a cidadãos ou empresas constituídas na UE ou em territórios dependentes do Reino Unido.	Não se aplica	- Desagravamento renovável - isenções para marítimos do Reino Unido que não residam no país mais de 183 dias por ano.

OUTROS (Países do EEE)								
Islândia ¹	Sem restrições: Costa aberta.	- Acesso praticamente ilimitado para navios mercantes estrangeiros ao tráfego entre portos da Islândia. -A partir de 1.8.1998 aplica-se o Reg. 3577/92 (Decisão do Comité Misto nº 70/97)	Não se aplica	- Desde o Acordo EEE, todos os cidadãos do EEE são elegíveis para integrar a tripulação. - Nos termos da Lei 26/1987 sobre os direitos de trabalho de estrangeiros, todos os tripulantes não nacionais do EEE têm de obter uma licença de trabalho do Ministério dos Assuntos Sociais para trabalharem a bordo.	Não se aplica	- regulado pela Lei 115/1985 sobre o registo de navios; anteriormente o registo era permitido apenas a nacionais /residentes da Islândia. - A Lei de alteração 62/1992 concede o direito de registo a cidadãos/empresas de países do EEE.	Não se aplica	- Os marítimos usufruem das seguintes vantagens fiscais: - Dedução do imposto sobre o rendimento de ISK 685 (US 10,4) x 1,49 por cada dia no mar. - Armadores não beneficiam de deduções/reembolsos relativamente às contribuições para a segurança social.

¹ A Decisão nº 70/97 do Comité Misto do EEE, de 4 de Outubro de 1997 (JO L30, 5.2.98) alterou o Anexo XIII (Transportes) do Acordo EEE, alargando o Regulamento nº 3577/92 à Islândia e à Noruega.

País	Princípio de base da cabotagem	Observações	Sistema de derrogações	Requisitos de nacionalidade da tripulação		Requisitos de propriedade do navio		Regime fiscal
				Reg. principal	Reg. secundário	Reg. principal	Reg. secundário	
Noruega ¹	<p>Sem restrições:</p> <p>- Costa aberta.</p> <p>- Os navios do NIS estão, em princípio, excluídos, mas é concedida autorização aos navios de carga se forem preenchidos certos requisitos.</p>	<p>Nos termos da Lei dos Transportes Públicos de 1976, todos os operadores que explorem navios em serviços regulares costeiros de passageiros têm de obter uma licença do Ministério dos Transportes e Comunicações.</p> <p>A partir de 1.8.98, o Reg. 3577/92 aplica-se a todos os membros do EEE (Decisão nº 70/97 do Comité Misto)</p>	<p>-Os navios NIS podem participar em alguns tráfegos de cabotagem de carga. Estes navios são registados numa lista da Direcção Marítima.</p> <p>A actual lista inclui 16 navios, principalmente navios-tanque para gás altamente especializados.</p>	<p>- Nenhuns, excepto para o comandante, que tem de ser norueguês. Este requisito está a ser modificado.</p> <p>- Toda a tripulação é contratada nos termos de convenções salariais colectivas.</p>	<p>Registo NIS:</p> <p>- Requisito geral de comandante norueguês. No entanto, são facilmente concedidas isenções para outras nacionalidades.</p>	<p>- Norwegian Ordinary Register (NOR) regulado pela Lei dos Transportes Marítimos.</p> <p>- Aberto apenas a cidadãos/residentes da Noruega, ou sociedades de responsabilidade ilimitada em que pelo menos 60% do capital seja propriedade de cidadãos noruegueses, ou caso o armador seja uma sociedade de responsabilidade limitada em que pelo menos 60% do capital e poderes de exploração pertençam a noruegueses.</p>	<p>Registo NIS introduzido pela Lei que cria o Registo Internacional de Navios norueguês de 12.6. 1987.</p> <p>- Requisitos idênticos aos do NOR. Se não estiverem reunidas as condições de nacionalidade, o registo está também aberto a sociedades de responsabilidade limitada ou por quotas com sede na Noruega, ou a sociedades armadoras com gestor na Noruega ou armadores representados por pessoa autorizada a receber notificações em nome do armador.</p>	<p>- Todos os tripulantes de navios do NOR/NIS têm direito a uma dedução fiscal especial até 30% do rendimento bruto, mas não >Nkr 70000 por ano. Limitado a marítimos que trabalhem um período mínimo no mar.</p> <p>- Sistema de deduções fiscais revisto na Primavera de 1998. Prevê reembolsos aos armadores de 12% dos impostos pagos sobre os salários brutos dos marítimos. Deduções aplicáveis apenas a tripulantes residentes/ tributáveis na Noruega. Aplicável apenas a navios do NOR, excepto se toda a tripulação dos navios NIS satisfizer os necessários requisitos de residência/sujeição a imposto.</p> <p>- Regime fiscal baseado na tonelagem introduzido em Julho de 1996.</p>

Nota: Os seguintes países tinham acordos bilaterais e recíprocos de cabotagem com países da EFTA e/ou UE:

A Finlândia tem um acordo bilateral com a Noruega celebrado em 1.1.1997, que concede acesso a navios dos registos NOR e NIS.

A Suécia tem acordos bilaterais com: Noruega, incl. NIS, Islândia, Bélgica, Dinamarca (incl. DIS), Irlanda, P. Baixos, Portugal e Reino Unido.

A Noruega tem acordos bilaterais com: Finlândia (1997), Alemanha (1997) Suécia, Islândia, Dinamarca, Reino Unido e Portugal.

¹ Decisão nº 70/97 do Comité Misto do EEE, de 4 de Outubro de 1997 (JO L30, 5.2.98) alterou o Anexo XIII (Transportes) do Acordo EEE, alargando o Regulamento nº 3577/92 à Islândia e à Noruega.

ANEXO II

Síntese da evolução da cabotagem nos Estados-Membros da UE (milhões de toneladas)

Estado-Membro da UE	Granéis sólidos		Granéis líquidos		Carga geral		Total		Total	
	Conti-nente	Ilhas	Conti-nente	Ilhas	Conti-nente	Ilhas	Conti-nente	Ilhas		
Bélgica	1992	-	-	0,05	-	-	-	0,05	-	0,05
	1993	-	-	0,05	-	-	-	0,05	-	0,05
	1994	-	-	0,05	-	-	-	0,05	-	0,05
	1995	-	-	0,05	-	-	-	0,05	-	0,05
	1997	-	-	0,05	-	-	-	0,05	-	0,05
Dinamarca	1992 ^{b)}	5,25	2,05	0,55	2,65	-	8,2	5,8	12,9	18,7
	1993 ^{b)}	4,25	1,9	0,45	2,5	-	9,5	4,7	13,9	18,6
	1994 ^{b)}	4,2	1,85	0,5	2,75	-	9,5	4,7	14,1	18,8
	1995 ^{b)}	4,1	1,8	0,6	3,2	-	9,5	4,7	14,5	19,2
	1996 ^{b)}	4,0	1,75	0,6	3,3	-	9,7 ^{c)}	4,6	14,75	19,35
Finlândia	1992	0,6	0,55	4,1	0,05	-	0,1	4,7	0,7	5,4
	1993	0,55	0,45	4,1	0,05	-	0,1	4,65	0,6	5,25
	1994	0,7	0,45	4,75	0,05	-	0,1	5,45	0,6	6,05
	1995	0,8	0,5	4,45	0,05	-	0,1	5,25	0,65	5,9
	1997 ^{b)}	0,8	0,5	5,7	0,05	-	0,1	6,5	0,65	7,15
França ^{c)}	1992	1,6	0,3	6,8	0,3	-	0,9	8,4	1,5	9,9
	1993	1,6	0,2	6,5	0,3	-	0,9	8,1	1,4	9,5
	1994	2,0	0,2	5,7	0,45	-	0,85	7,7	1,5	9,2
	1995	1,6	0,2	5,0	0,3	-	0,8	6,6	1,3	7,9
	1996 ^{a)}	1,7	0,2	4,8	0,3	-	0,8	6,5	1,3	7,8
Alemanha	1992	0,7	-	3,7	0,05	-	0,25	4,4	0,3	4,7
	1993	0,5	-	3,1	0,05	-	0,25	3,6	0,3	3,9
	1994	0,45	-	2,8	0,05	-	0,2	3,25	0,25	3,5
	1995	0,8	-	2,8	0,05	-	0,25	3,6	0,3	3,9
	1997	1,25	-	2,4	0,05	-	0,3	3,65	0,35	4,0
Grécia	1992	3,7	4,9	6,0	2,2	0,4	3,1	10,1	10,2	20,3
	1993	3,7	4,1	6,0	2,0	0,4	2,4	10,1	8,5	18,6
	1994	4,0	4,4	5,0	1,7	0,35	3,1	9,35	9,2	18,55
	1995	4,9	5,2	6,8	2,2	0,4	2,4	12,1	9,8	21,9
	1996 ^{a)}	4,4	4,85	5,9	2,0	0,4	3,5	10,7	10,35	21,05
Irlanda	1992	0,15	-	0,55	-	-	-	0,7	-	0,7
	1993	0,3	-	0,55	-	-	-	0,85	-	0,85
	1994	0,1	-	0,6	-	-	-	0,7	-	0,7
	1995	0,05	-	0,65	-	-	-	0,7	-	0,7
	1997	0,05	-	0,7	-	-	-	0,75	-	0,75
Itália	1992	5,4	10,8	6,65	23,15	5,85	11,65	17,9	45,6	63,5
	1993	5,9	13,1	3,8	23,8	4,1	9,1	13,8	46,0	59,8
	1994	5,4	12,0	4,2	26,0	4,2	9,4	13,8	47,4	61,2
	1995	5,8	12,9	3,8	23,7	4,4	9,7	14,0	46,3	60,3
	1996 ^{c)}	6,1	13,5	4,2	26,1	5,6	12,5	15,9	52,1	68,0
Países Baixos	1992	0,3	-	-	-	-	-	0,3	-	0,3
	1993	0,4	-	-	-	-	-	0,4	-	0,4
	1994	0,4	-	-	-	-	-	0,4	-	0,4
	1995	0,4	-	-	-	-	-	0,4	-	0,4
	1997	0,4	-	-	-	-	-	0,4	-	0,4

Estado-Membro da UE	Granéis sólidos		Granéis líquidos		Carga geral		Total		Total	
	Conti-nente	Ilhas	Conti-nente	Ilhas	Conti-nente	Ilhas	Conti-nente	Ilhas		
Portugal	1992	0,1	0,5	5,0	0,4	-	0,8	5,1	1,7	6,8
	1993	0,1	0,5	4,3	0,4	-	0,8	4,4	1,7	6,1
	1994	-	0,5	4,3	0,4	-	1,0	4,3	1,9	6,2
	1995	-	0,3	4,3	0,4	-	1,0	4,3	1,7	6,0
	1997	-	0,3	3,6	0,4	-	1,2	3,6	1,9	5,5
Espanha	1992	4,9	1,2	11,65	6,65	0,3	9,8	16,85	17,65	34,5
	1993	4,25	0,95	9,5	6,4	0,35	10,15	14,1	17,5	31,6
	1994	4,65	0,85	8,15	8,45	0,25	11,05	13,05	20,35	33,4
	1995	3,95	0,95	9,7	12,2	0,25	11,15	13,9	24,3	38,2
	1997	2,75	1,95	6,8	13,1	0,3	12,2	9,85	27,25	37,1
Suécia	1992	3,55	1,85	6,9	0,1	-	0,1	10,45	2,05	12,5
	1993	3,55	1,7	7,15	0,1	-	0,1	10,7	1,9	12,6
	1994	3,55	1,4	7,15	0,45	-	0,1	10,7	1,95	12,65
	1995	3,75	1,8	7,6	0,15	0,3	-	11,65	1,95	13,6
	1997	3,4	1,75	7,3	0,15	0,3	0,05	11,0	1,95	12,95
Reino Unido (incl. Offshore)	1992	9,5	1,2	35,8	21,2	3,6	4,0	48,9	26,4	75,3
	1993	7,9	0,7	35,1	19,0	4,4	4,5	47,4	24,2	71,6
	1994	8,0	1,15	38,8	23,65	4,8	4,9	51,6	29,7	81,3
	1995	7,0	0,7	39,0	23,5	4,7	2,6	50,7	26,8	77,5
	1997	4,0	0,7	41,7	26,0	6,4	2,4	52,1	29,1	81,2
TOTALS	1992	31,6	20,95	76,75	56,6	10,15	38,7	118,5	116,25	234,75
	1993	28,9	21,45	69,35	54,45	9,25	37,6	107,5	113,5	221,0
	1994	33,45	22,8	82,0	63,95	9,6	40,2	125,05	126,95	252,0
	1995	33,15	24,35	84,75	72,25	10,05	37,5	127,95	134,1	262,05
	1996/7	28,85	25,5	83,75	71,45	13,0	42,75	125,6	139,7	265,3
ESTADOS EEE										
Islândia	1993	0,05	-	0,3	-	0,05	-	0,4	-	0,4
	1994	0,05	-	0,3	-	0,05	-	0,4	-	0,4
	1995	0,05	-	0,3	-	0,05	-	0,4	-	0,4
	1997 ^{a)}	0,05	-	0,35	-	0,05	-	0,45	-	0,45
Noruega	1993	8,0 ^{b)}	ND	4,55 ^{b)}	22	1,25 ^{b)}	ND	ND	ND	35,8
	1994	8,0	ND	4,5	27	1,2	ND	ND	ND	40,7
	1995	12,9	ND	4,0	22	1,0	ND	ND	ND	39,9
	1997 ^{a)}	14,3	ND	4,5	28	1,2	ND	ND	ND	48,0

- a. Estimativa do consultor.
- b. Os dados referentes ao volume de tráfego, às zonas de tráfego e à repartição por tipo de carga são estimativas.
- c. Apenas cabotagem europeia.

ANEXO III

Comparação dos custos de tripulação dos navios de carga em 1998

Custos líquidos comparativos de tripulação: navio de carga geral de 1500 GT

Registo	Tripulação		Tripulação total	Factor de reforço ^{a)}	Custo total tripulação/ano (US\$ '000)	Índice (Média 100)
	Oficiais	Marítimos da mestrança e marinagem				
França ^{b)}	6E+0F	6E+0F	12	1,5/1,5	1,500	204
Islândia	5E+0F	5E+0F	10	1,5/1,5	1,041	142
Suécia ^{b)}	4E+0F	5E+0F	9	2,0/2,0	974	133
NOR ^{b)}	4E+0F	3E+0F	7	2,0/2,0	942	128
Bélgica ^{b)}	5E+0F	4E+0F	9	1,5/1,5	917	125
Kergulen ^{b)}	4E+2F	1E+5F	12	1,8/1,8	832	113
Finlândia ^{b)}	5E+0F	6E+0F	11	1,2/1,2	823	112
Irlanda ^{b)}	4E+0F	4E+0F	8	1,5/1,5	811	110
Alemanha ^{b)}	3E+1F	3E+1F	8	1,8/1,8	810	110
Itália	6E+0F	6E+0F	12	1,5/1,5	775	105
Dinamarca ^{b)}	3E+0F	3E+0F	6	1,8/1,4	742	101
Reino Unido ^{b)}	4E+0F	4E+0F	8	1,5/1,5	677	92
DIS (máx)	3E+0F	3E+0F	6	1,8/1,4	666	91
Grécia	5E+0F	7E+0F	12	1,6/1,6	592	81
ISR ^{b)}	3E+1F	1E+3F	8	1,5/1,5	572	78
Portugal	5E+0F	4E+0F	9	1,5/1,5	510	69
Espanha	5E+0F	6E+0F	11	1,8/1,4	504	69
NIS ^{b)}	2E+1F	0E+4F	7	2,0/2,0	420	57
Holandês ^{b)}	3E+0F	3E+0F	6	1,7/1,7	408	56
Canárias	5E+0F	2E+4F	11	1,8/1,4	345	47
MAR	3E+2F	2E+2F	9	1,5/1,5	293	40
DIS (mín)	1E+2F	0E+4F	7	1,8/1,4	271	37
Média					735	100

a. Aplica-se apenas a marítimos nacionais

b. Baseado em dados do ISF

E: Nacionais da UE/EEE

F: Estrangeiros

Fonte: MERC/TecnEcon

Custos comparativos de tripulação: navios de carga sólida de 3300 GT

Registo	Tripulação		Total Tripulação	Back up Factor ^{b)}	Custo Total Tripulação/ano (US\$ '000)	Índice (Média 100)
	Oficiais	Marítimos da mestrança e marinagem				
França ^{b)}	7E+0F	9E+0F	16	1,8/1,8	1,932	200
Dinamarca ^{b)}	6E+0F	4E+0F	10	1,8/1,4	1,325	137
NOR ^{b)}	5E+0F	4E+0F	9	2,0/2,0	1,207	125
DIS (máx)	6E+0F	4E+0F	10	1,8/1,4	1,193	124
Finlândia ^{b)}	7E+0F	9E+0F	16	1,2/1,2	1,190	123
Islândia	6E+0F	5E+0F	11	1,5/1,5	1,162	120
Suécia ^{b)}	5E+0F	5E+0F	10	2,0/2,0	1,124	117
Itália	7E+0F	9E+0F	16	1,5/1,5	1,070	111
Kergulen ^{b)}	4E+3F	3E+6F	16	1,8/1,8	1,052	109
Bélgica ^{b)}	6E+0F	4E+0F	10	1,5/1,5	1,046	108
Irlanda ^{b)}	5E+0F	5E+0F	10	1,5/1,5	1,014	105
Espanha	6E+0F	8E+0F	14	1,8/1,4	971	101
Reino Unido ^{b)}	5E+0F	5E+0F	10	1,5/1,5	846	88
Grécia	6E+0F	7E+0F	13	1,6/1,6	802	83
Alemanha ^{b)}	3E+1F	2E+4F	10	1,8/1,8	800	83
ISR ^{b)}	3E+1F	2E+4F	10	1,5/1,5	667	69
Portugal	5E+0F	8E+0F	13	1,5/1,5	586	61
Canárias	6E+0F	2E+6F	14	1,8/1,4	532	55
DIS (mín)	2E+4F	0E+5F	11	1,8/1,4	494	51
Holandês ^{b)}	5E+0F	0E+3F	8	1,7/1,2	455	47
NIS ^{b)}	2E+2F	0E+4F	8	2,0/2,0	449	47
MAR	3E+2F	2E+4F	11	1,5/1,5	339	35

Média					965	100
--------------	--	--	--	--	------------	------------

a. Aplica-se apenas a marítimos nacionais

b. Baseado em dados do ISF

E: Nacionais da UE/EEE

F: Estrangeiros

Fonte: MERC/TecnEcon

Custos comparativos de tripulação: navio-tanque de produtos 9000 GT

Registo	Tripulação		Tripulação total	Back up Factor ^{a)}	Custo total tripulação/ano (US\$ '000)	Índice (Média100)
	Oficiais	Marítimos da mestrança e marinagem				
França ^{b)}	7E+0F	11E+0F	18	1,8/1,8	2,115	173
NOR ^{b)}	7E+0F	8E+0F	15	2,0/2,0	1,971	161
Dinamarca ^{b)}	7E+0F	5E+0F	12	1,8/1,4	1,572	129
Islândia	7E+0F	7E+0F	14	1,5/1,5	1,457	119
DIS (máx)	7E+0F	5E+0F	12	1,8/1,4	1,415	116
Itália	7E+0F	13E+0F	20	1,5/1,5	1,352	111
Suécia ^{b)}	6E+0F	6E+0F	12	2,0/2,0	1,349	111
Finlândia ^{b)}	7E+0F	11E+0F	18	1,2/1,2	1,307	107
Espanha	7E+0F	10E+0F	17	1,8/1,4	1,295	106
Bélgica ^{b)}	7E+0F	5E+0F	12	1,5/1,5	1,243	102
Alemanha ^{b)}	5E+2F	2E+6F	15	1,8/1,8	1,217	100
Irlanda ^{b)}	4E+0F	8E+0F	12	1,5/1,5	1,116	91
Kergulen ^{b)}	4E+3F	3E+8F	18	1,8/1,8	1,081	89
Grécia	7E+0F	13E+0F	20	1,6/1,6	1,050	86
ISR ^{b)}	5E+2F	2E+6F	15	1,5/1,5	1,014	83
Reino Unido ^{b)}	4E+0F	8E+0F	12	1,5/1,5	915	75
NIS ^{b)}	4E+3F	0E+8F	15	2,0/2,0	868	71
Portugal	7E+0F	11E+0F	18	1,5/1,5	859	70
Canárias	7E+0F	3E+7F	17	-	698	57
Holandês ^{b)}	7E+0F	0E+8F	15	1,7/1,2	696	57
DIS (mín)	2E+5F	0E+6F	13	1,8/1,4	537	44
MAR	4E+3F	5E+6F	18	1,5/1,5	497	41

Média					1.220	100
--------------	--	--	--	--	--------------	------------

a. Aplica-se apenas a marítimos

b. Baseado em dados do ISF

E: Nacionais da UE/EEE

F: Estrangeiros

Fonte: MERC/TecnEcon