



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 24.4.2002
COM(2002) 203 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO

Quarto relatório sobre a execução do Regulamento nº 3577/92 relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) (1999-2000)

RELATÓRIO DA COMISSÃO

Quarto relatório sobre a execução do Regulamento nº 3577/92 relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) (1999-2000)

ÍNDICE

Resumo	4
1. Evolução legislativa.....	5
1.1. Evolução legislativa nos 15 Estados-Membros	5
1.1.1. Acesso à prestação de serviços de cabotagem marítima	5
1.1.1.1. Serviços liberalizados	5
1.1.1.2. Serviços não liberalizados	6
1.1.2. Regras em matéria de tripulação	7
1.1.3. Obrigações de serviço público	7
1.2. Evolução legislativa nos Estados da EFTA	9
2. Evolução do mercado	9
2.1. Crescimento do tráfego.....	9
2.1.1. Transporte de mercadorias.....	9
2.1.1.1. Tráfego global	9
2.1.1.2. Categoria das mercadorias transportadas.....	11
2.1.1.3. Distinção entre tráfego insular/continental.....	12
2.1.2. Transporte de passageiros.....	12
2.1.2.1. Tráfego global	12
2.1.2.2. Cruzeiros	13
2.2. Quotas de mercado respectivas dos registos principal e secundário	14
2.3. Penetração dos pavilhões estrangeiros	14
3. Custos de tripulação	15
4. Conclusão.....	16
4.1. Impacto da liberalização da cabotagem.....	16
4.2. Consulta sobre o conteúdo dos próximos relatórios de aplicação do Regulamento Cabotagem	16

ANEXO 1: Regras aplicáveis à tripulação adoptadas nos termos do artigo 3º do Regulamento Cabotagem	18
ANEXO 2: Obrigações de serviço público nos Estados-Membros	19
ANEXO 3 - Síntese das disposições relativas à cabotagem nos países da UE e da EFTA.....	22
ANEXO 4 : Tipo de mercadorias transportadas nos Estados-Membros.....	30
ANEXO 5: Volumes transportados em 1999, por tipo de mercadoria, estabelecendo a distinção entre cabotagem continental e cabotagem insular (em milhões de toneladas)	31
ANEXO 6: Estudo comparativo dos custos de tripulação dos navios de carga	32
ANEXO 7: Estudo comparativo dos custos de tripulação dos navios de passageiros.....	33

RESUMO

Este relatório é o quarto relatório bienal sobre a execução do Regulamento Cabotagem e reporta-se aos anos de 1999-2000. Tal como aconteceu com os relatórios anteriores, foi elaborado a partir de um estudo realizado por conta da Comissão.

Desde 1 de Janeiro de 1999 que a quase totalidade dos serviços de cabotagem está liberalizada na Europa. O último mercado ainda não totalmente liberalizado, o mercado grego, vai ser aberto aos armadores comunitários em 1 de Novembro de 2002. A adaptação da legislação dos Estados-Membros ao Regulamento Cabotagem estará brevemente concluída.

A primeira parte do relatório faz o ponto da situação em matéria jurídica e recorda quais os registos secundários comunitários susceptíveis de participar na cabotagem. Actualmente, no que se refere aos navios matriculados num Estado-Membro, o acesso à cabotagem comunitária apenas se encontra vedado aos navios do registo secundário italiano e aos navios de passageiros do registo secundário dinamarquês. Com efeito, a Itália e a Dinamarca não autorizam esses navios a fazer cabotagem no seu país. O relatório especifica, ainda, quais as regras vigentes em matéria de tripulação impostas por alguns Estados-Membros aos navios que praticam a cabotagem insular. Por último e pela primeira vez, introduz-se um anexo recapitulativo das obrigações de serviço público previstas pelos Estados-Membros.

Esta nova fase de liberalização não deu origem a qualquer perturbação do mercado. Os volumes de mercadorias (260,99 milhões de toneladas em 1999) e o número de passageiros (152 milhões em 1999) transportados mantiveram-se relativamente estáveis. Os cinco Estados-Membros em causa nesta nova fase de liberalização (Espanha, França, Grécia, Itália e Portugal) abordaram o problema melhorando a qualidade das suas frotas. A penetração de navios estrangeiros na cabotagem nacional permanece limitada na maioria dos Estados-Membros.

A segunda parte do relatório apresenta estatísticas pormenorizadas por país, incluindo, no caso das mercadorias, a divisão por tipo de mercadoria transportada, conforme se trate de cabotagem insular ou continental. No que diz respeito às mercadorias, o mercado com maior volume de tráfego é o mercado britânico, seguido do mercado italiano. Os graneis líquidos ocupam o primeiro lugar relativamente ao tipo de mercadoria transportada. No que respeita aos passageiros, a Grécia regista o maior volume de tráfego, seguida da Itália e do Reino Unido.

Finalmente, a última parte do relatório apresenta os custos de tripulação de três tipos de navios de carga e de três tipos de navios de passageiros. O registo mais caro é o finlandês; o registo secundário português, MAR, é o mais barato da Europa.

Atendendo à liberalização do mercado, que estará brevemente concluída, e às dificuldades encontradas na recolha dos dados estatísticos necessários à elaboração do presente relatório, a Comissão, nas suas conclusões, interroga-se sobre a forma de que se deverão revestir os próximos relatórios sobre a cabotagem. A Comissão considera que os próximos relatórios poderiam ser elaborados a partir das respostas dadas pelos Estados-Membros a um questionário enviado pela Comissão. Esta solução seria mais económica, pois evitaria o recurso à realização de estudos, com frequência caros, e permitiria a criação de uma base de dados sólida e homogênea sobre a matéria, acessível a todos. A Comissão convida os Estados-Membros e demais interessados a comunicarem-lhe os seus pareceres sobre a questão.

RELATÓRIO

O presente relatório está dividido em três capítulos. O primeiro traça o quadro da evolução legislativa nos 15 Estados-Membros e países da EFTA. O segundo apresenta a evolução do mercado nesses países. O terceiro recapitula os custos de tripulação nos vários registos dos países da EFTA.

1. Evolução legislativa

1.1. Evolução legislativa nos 15 Estados-Membros

1.1.1. *Acesso à prestação de serviços de cabotagem marítima*

Desde 1 de Janeiro de 1999 que quase todos os serviços de cabotagem marítima estão abertos aos beneficiários do Regulamento nº 3577/92. Nos termos do artigo 1º do regulamento, esses beneficiários são "*os armadores comunitários que tenham os seus navios registados num Estado-Membro e arvoem pavilhão desse Estado-Membro, desde que esses navios preencham todos os requisitos necessários à sua admissão à cabotagem nesse Estado-Membro*".

A data de 1 de Janeiro de 1999 corresponde à antepenúltima etapa da liberalização da cabotagem comunitária. Esta data diz respeito aos **serviços regulares de transporte de passageiros e de ferries e aos serviços de cabotagem com as ilhas de cinco Estados-Membros** (Espanha, França, Grécia, Itália e Portugal).

A liberalização total da cabotagem marítima dar-se-á quando forem liberalizadas as duas categorias de serviços de cabotagem **insular** seguintes, **na Grécia**: serviços regulares de transporte de passageiros e de ferries e serviços efectuados por navios com menos de 650 GT.

1.1.1.1. Serviços liberalizados

No que diz respeito aos serviços liberalizados, ocorreram poucas alterações legislativas desde o último relatório sobre cabotagem.

Na sequência da adopção da Lei 2001-43, de 16 de Janeiro de 2001, a legislação francesa já está conforme com o regulamento. Em contrapartida, mantêm-se os procedimentos por infracção contra as legislações espanhola (Decreto Real 1466/1997), portuguesa (Decreto-Lei 194/98 de 10 de Julho, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei 331/99 de 20 de Agosto) e grega (nº 1 e 6 do artigo 165º do Código Marítimo grego e Circulares de 4 de Agosto de 1998, 18 de Dezembro de 1998 e 21 de Dezembro de 1998).

O Decreto Real espanhol 1466/97 foi alvo de recurso perante os órgãos jurisdicionais espanhóis, que submeteram uma questão prejudicial ao Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias. O acórdão do Tribunal foi proferido em 20 de Fevereiro de 2001 (Processo C-205/99).

Todos os registos principais dos Estados-Membros têm acesso à cabotagem. No que se refere ao acesso dos registos secundários à cabotagem comunitária, a situação é idêntica à que foi apresentada no precedente relatório sobre a matéria (ver nota abaixo¹).

Nos termos do regulamento, para que um navio de um Estado-Membro possa ser admitido à cabotagem noutro Estado-Membro deve previamente preencher todas as condições requeridas para a admissão à cabotagem no Estado-Membro em que se encontra registado.

Isto aplica-se aos navios que preenchem todas as condições requeridas para participar plenamente na cabotagem, nos Estados-Membros da UE, seguintes:

navios registados no registo espanhol REC,

navios registados no registo português MAR,

navios de carga registados no registo dinamarquês DIS.

Os navios registados no registo alemão ISR e os navios finlandeses constantes da "lista de navios de carga afectos ao tráfego internacional" apenas têm um acesso restrito à cabotagem; não podem oferecer serviços regulares durante o ano inteiro.

Os navios matriculados no registo secundário italiano e os navios de passageiros matriculados no registo secundário dinamarquês não têm acesso à cabotagem comunitária.

1.1.1.2. Serviços não liberalizados

Conforme acima referido, o processo de liberalização da cabotagem marítima estará concluído com a liberalização, **na Grécia**, das duas categorias de serviços de cabotagem **insular** seguintes: serviços regulares de transporte de passageiros e de ferries e serviços efectuados por navios com menos de 650 GT. Nos termos do Regulamento Cabotagem, esses serviços beneficiam de uma derrogação até 2004.

Os progressos mais significativos registados em matéria jurídica desde o último relatório sobre a cabotagem dizem precisamente respeito a esses serviços. Com efeito, **a Grécia decidiu abrir o mercado aos armadores comunitários antes de 2004**. A parte I da Lei 2932/2001, publicada em 27 de Junho de 2001, prevê a sua liberalização a partir de **1 de Novembro de 2002**, não obstante continuarem a ser impostas obrigações de serviço público. Trata-se de uma lei inovadora que incumbe uma autoridade independente do controlo do sector.

Nos termos do disposto no artigo 9º do Regulamento Cabotagem, as autoridades gregas notificaram este texto legal aos serviços da Comissão. Os serviços da Comissão comunicaram as suas dúvidas às autoridades gregas e levantaram a questão da não-conformidade, em 2004, de algumas das disposições do texto com o Regulamento Cabotagem.

¹ Recorde-se que os registos «*off shore*» dos Estados-Membros não estão abrangidos pelo Regulamento Cabotagem (Registo Kerguelen - territórios austrais e antárcticos franceses, registo das Antilhas neerlandesas, registo da Ilha de Man, Bermudas e Ilhas Caymans).

1.1.2. Regras em matéria de tripulação

Apenas cinco Estados-Membros manifestaram interesse em aplicar as disposições do nº 2 do artigo 3º do Regulamento Cabotagem, que autoriza o Estado em que são efectuados os serviços de cabotagem (Estado de acolhimento) a definir as regras aplicáveis à tripulação dos navios afectos à cabotagem insular, bem como dos navios com menos de 650 GT - excepto quando a viagem em causa sucede a ou precede uma viagem com destino ou origem noutro Estado.

Consideram-se conformes com o Regulamento Cabotagem os textos nacionais relativos às regras do Estado de acolhimento em matéria de tripulação seguintes: Decreto francês nº 99/195 de 16 de Março de 1999, prescrição espanhola de 22 de Julho de 1999 e decreto e circular italianos de 25 de Novembro de 1999. No Anexo I apresentam-se as regras principais previstas nos referidos textos.

Em contrapartida, foi aberto um procedimento por infracção contra as legislações portuguesa (Decreto-Lei nº194/98 de 10 de Julho, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei 331/99 de 20 de Agosto) e grega (Circular de 21 de Dezembro de 1998). A infracção cometida por Portugal encontra-se em vias de resolução.

De acordo com o Regulamento Cabotagem, o Conselho devia ter definitivamente adoptado **o regime aplicável à tripulação** antes de 1 de Janeiro de 1999, com base numa proposta da Comissão e após uma análise aprofundada das repercussões económicas e sociais da liberalização da cabotagem insular. A Comissão apresentou um relatório sobre a matéria ao Conselho em 17 de Junho de 1997 e uma proposta de regulamento em 29 de Abril de 1998 (COM(1998) 251 final). Esta proposta tinha por objectivo generalizar a responsabilidade do Estado de bandeira em matéria de tripulação. A competência residual do Estado de acolhimento dizia respeito aos navios com menos de 650 TB e à fixação da percentagem requerida de cidadãos comunitários na tripulação dos navios afectos aos serviços regulares de transporte de passageiros e dos *ferries* (incluindo os serviços mistos e os serviços regulares de cruzeiro). Os marítimos de países terceiros que trabalham a bordo deste tipo de navios deviam beneficiar das mesmas condições laborais que os residentes dos Estados-Membros. A proposta da Comissão não mereceu o parecer favorável dos Estados-Membros razão pela qual, em 11 de Dezembro de 2001, a Comissão propôs que esta fosse retirada.

1.1.3. Obrigações de serviço público

O artigo 4º do regulamento autoriza os Estados-Membros a impor obrigações de serviço público e celebrar contratos de fornecimento de serviços públicos como condição para a prestação de serviços regulares com partida, entre e destino nas ilhas desde que essas obrigações sejam necessárias e estabelecidas numa base não discriminatória em relação ao conjunto dos armadores comunitários.

No total, sobre os quinze Estados-Membros, apenas quatro não impõem obrigações de serviço público. Tratam-se, por um lado, do Luxemburgo e da Áustria, que não estão em causa por razões geográficas evidentes e, por outro, da Bélgica e dos Países Baixos, que não têm serviço público marítimo.

Entre os Estados-Membros que impõem obrigações de serviço público, alguns optaram pela instauração de um sistema de autorizações ou licenças. Tal verifica-se actualmente na Grécia (concessão de licenças), Espanha, Portugal e Suécia (regime de autorizações para determinados serviços).

O princípio de não-discriminação imposto pelo regulamento tornou-se juridicamente vinculativo para todos os Estados-Membros (com excepção de certos serviços na Grécia) em 1 de Janeiro de 1999, data da liberalização total da cabotagem insular, o que conduziu a maior parte dos Estados-Membros a lançarem concursos para selecção dos operadores incumbidos do serviço público.

Na prática, contudo, as disposições do regulamento em matéria de serviço público ainda não estão a ser plenamente aplicadas. Com efeito, alguns **contratos de serviço público celebrados antes de 1 de Janeiro de 1993 (data de entrada em vigor do regulamento) ainda não chegaram ao seu termo**. O próprio regulamento prevê a possibilidade de esses contratos se **manterem em vigor até ao seu término**². Além disso, alguns Estados-Membros ainda não dão rigoroso cumprimento às disposições do regulamento. Na sequência de denúncias, a Comissão teve de abrir vários **procedimentos por infracção**.

O Tribunal de Justiça, a quem foi submetida uma questão prejudicial, proferiu o seu primeiro acórdão sobre a interpretação das disposições do regulamento em matéria de serviço público em 20 de Fevereiro de 2001, no processo C-205/99. O Tribunal pronunciou-se, designadamente sobre a legalidade de um sistema de autorizações prévias, bem como sobre a possibilidade de ver coexistir, numa mesma rota, um contrato e obrigações de serviço público.

Quanto ao primeiro ponto, o Tribunal declara que o regulamento só permite submeter a prestação de serviços regulares de cabotagem marítima com partida de, entre e destino nas ilhas, mediante obtenção de uma autorização administrativa prévia, nos seguintes casos:

- se ficar demonstrada uma necessidade efectiva de fornecimento de serviços públicos devido à insuficiência dos serviços regulares de transporte numa situação de livre concorrência;
- se também ficar demonstrado que esse regime de autorizações administrativas prévias é necessário e proporcionado ao objectivo perseguido;
- se tal regime encontrar fundamento em critérios objectivos, não discriminatórios e previamente conhecidos das empresas interessadas.

No que se refere à segunda questão, o Tribunal declara que o regulamento deve ser interpretado no sentido de que um Estado-Membro poderá impor obrigações de serviço público às companhias de navegação para uma mesma ligação ou trajecto marítimo, e, simultaneamente, celebrar com outras companhias contratos de fornecimento de serviço público para participação nesse mesmo tráfego regular, com

²

Ver, por exemplo, a convenção concluída pelas autoridades francesas, em 1976, com a empresa SNCM para prestação de serviços de transportes marítimos de ligação à Córsega, que atingiu o seu termo em 31 de Dezembro de 2001, ou, ainda, as convenções concluídas em 1991 entre as autoridades italianas e as empresas do grupo Tirrenia, que chegarão ao seu termo em 31 de Dezembro de 2008.

partida de, entre e com destino às ilhas, desde que possa ficar demonstrada uma necessidade efectiva de serviço público e na medida em que essa aplicação concomitante seja feita numa base não-discriminatória, justificada pelo objectivo de interesse público prosseguido.

O quadro constante do Anexo 2 estabelece o ponto da situação nos vários Estados-Membros em matéria de obrigações de serviço público.

1.2. Evolução legislativa nos Estados da EFTA

Os requisitos de acesso ao mercado nos Estados da EFTA não sofreram alterações durante este período.

Por último, as regras relativas às condições de estabelecimento e nacionalidade das tripulações e em matéria fiscal, aplicáveis a cada um dos registos, constam do quadro reproduzido no Anexo 3.

2. Evolução do mercado

A título liminar, importa dar nota das dificuldades encontradas pela Comissão na recolha dos dados necessários à elaboração do presente relatório. Com efeito, actualmente, os Estados-Membros não procedem à recolha de dados estatísticos tão pormenorizados como no passado. Os dados relativos ao ano de 2000 também nem sempre estavam disponíveis.

A liberalização, em 1 de Janeiro de 1999, dos serviços de cabotagem que continuavam protegidos (serviços regulares de transporte de passageiros e de ferries e serviços de cabotagem com as ilhas em Espanha, França, Itália, Portugal e - em parte - Grécia), não deram origem a qualquer aumento de tráfego nem a uma grande penetração de navios com bandeira estrangeira nos mercados nacionais. Em contrapartida, parece que a qualidade dos serviços prestados tem vindo a aumentar.

2.1. Crescimento do tráfego

2.1.1. Transporte de mercadorias

2.1.1.1. Tráfego global

Conforme indicado no quadro abaixo, o volume de mercadorias transportadas por cabotagem nos países da União Europeia ascendeu a 260,99 milhões de toneladas em 1999.

O volume das mercadorias transportadas nos cinco Estados-Membros envolvidos na fase de liberalização ocorrida em 1 de Janeiro de 1999 (Espanha, França, Grécia, Itália e Portugal) é ligeiramente superior ao volume de mercadorias transportadas nos dez Estados-Membros cujo tráfego já se encontrava liberalizado. Actualmente, o mercado parece estabilizado.

A liberalização da cabotagem com as ilhas dos cinco Estados acima referidos não originou novos fluxos de mercadorias. Contrariamente à cabotagem continental, este mercado não parece revelar um grande potencial de crescimento.

Volume global (em milhões de toneladas)			
	1995	1997	1999
Liberalização da cabotagem antes de 1/1/1999 - Subtotal países	120,89	125,39	122,19
Liberalização da cabotagem em 1/1/1999 - Subtotal países	134,3	139,45	138,8
Total	255,19	264,84	260,99

Fonte: Price Waterhouse Coopers - PWC

O mercado com maior volume de tráfego é o mercado britânico (cerca de um terço do tráfego total). O Reino Unido é responsável por 70% das mercadorias transportadas nos Estados-Membros do Norte. O segundo³ mercado mais importante é o mercado italiano, com um quarto do tráfego total. A Itália reúne, por si só, em volume, perto de metade das mercadorias transportadas nos Estados-Membros do Sul.

Volume total (em milhões de toneladas)				
	1995	1997	1999	2000
Áustria	-	-	-	-
Bélgica	0,05	0,05	0,05	Na
Dinamarca	19,2	19,3	12,8 ⁴	Na
Finlândia	5,9	7,1	6,6	Na
Alemanha	3,9	4,0	5,35	5
Irlanda	0,7	0,75	0,85	Na
Luxemburgo	-	-	-	-
Países Baixos	0,04	0,04	0,04	Na
Suécia	13,6	12,95	13,2	Na
Reino Unido ⁵	77,5	81,2	83,3	Na
Total países do Norte	120,89	125,39	122,19	Na
França	7,9	7,8	8,6	9
Grécia	21,9	21,05	22,5	Na
Itália	60,3	68,0	66,2	Na
Portugal	6,0	5,5	6,7	5,7
Espanha	38,2	37,1	34,8	38
Total países do Sul	134,3	139,45	138,8	Na
Total	255,19	264,84	260,99	Na

Fonte: PWC

³ Se excluirmos o tráfego *off-shore* no Reino Unido, o mercado italiano detém o primeiro lugar.

⁴ Esta baixa do volume de tráfego é consequência da abertura de uma ligação permanente entre Copenhaga e o Continente.

⁵ Incluindo o tráfego respeitante a um único porto.

No que se refere aos países da EFTA, o tráfego islandês, muito reduzido, mantém-se constante, enquanto que o volume das mercadorias transportadas na Noruega tem vindo a aumentar. Este volume varia de acordo com as variações no tráfego de produtos petrolíferos *off-shore*.

Volume total (em milhões de toneladas)			
	1995	1997	1999
Islândia	0.4	0.45	0.4
Noruega	39.9 (17.9)	48 (20)	46 (20)

Fonte: PWC - Os dados entre parênteses representam os volumes transportados - tráfego *off-shore* não incluído.

2.1.1.2. Categoria das mercadorias transportadas

Atenta a natureza das mercadorias transportadas, constata-se que os graneis líquidos ocupam sempre o primeiro lugar, representando, em média, 55% do tráfego total (76% no Reino Unido contra, apenas, 18% na Dinamarca). A quota de mercado dos graneis sólidos e da carga geral é mais elevada no Sul que no Norte.

Classificação por tipo de mercadoria (milhões de toneladas)									
Mercadorias	Graneis sólidos			Graneis líquidos			Carga geral		
Anos	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Total países do Norte	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
Total países do Sul	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,7	30,1	35,8	36,2
Total	57,19	53,54	52,82	150,45	156,25	144,76	47,55	55,05	63,41

Fonte: PWC

O Anexo 4 contém dados pormenorizados por país.

No que diz respeito aos países da EFTA, o transporte de graneis sólidos é predominante na Noruega. Importa, contudo, salientar a importância do tráfego *off-shore* neste país (ver quadro constante do ponto 2.1.1.1 acima) dado exceder os volumes de mercadorias ditas "clássicas".

Classificação por tipo de mercadoria nos países da EFTA em 1999 (milhões de toneladas)				
Mercadorias	Graneis sólidos	Graneis líquidos	Carga Geral	Total
Islândia	0.05	0.3	0.05	0.4
Noruega	15.1	4.0	0.9	20
Total	15.15	4.3	0.95	20.4

Fonte: PWC

2.1.1.3. Distinção entre tráfego insular/continental

64% do volume de mercadorias transportadas nos cinco Estados-Membros envolvidos na fase de liberalização ocorrida em 1 de Janeiro de 1999 estão abrangidos pela cabotagem insular. Esta percentagem global oculta grandes diferenças por país dado que, em Itália, 78% da cabotagem é insular, enquanto que, em França, 86% das mercadorias transportadas são movimentadas entre dois portos continentais.

Volumes transportados em 1999 nos cinco Estados-Membros do Sul, estabelecendo a distinção entre cabotagem continental e cabotagem insular (% arredondadas)						
País	França	Grécia	Itália	Portugal	Espanha	Total 5 países
Insular	14	52	78	39	65	64
Continental	86	48	22	61	35	36

Se se aprofundar esta questão e dedicar especial atenção ao tipo de mercadoria transportada, constata-se que a carga geral é maioritariamente movimentada no âmbito da cabotagem insular (cerca de 86%). A repartição entre cabotagem insular e continental é mais equilibrada no que se refere ao transporte de graneis sólidos e líquidos.

Volumes globais transportados em 1999 nos cinco Estados-Membros do Sul, por tipo de mercadoria, estabelecendo a distinção entre cabotagem continental e cabotagem insular (% arredondadas)			
Tipo de mercadoria	Graneis sólidos	Graneis líquidos	Carga geral
Insular	58	56	86
Continental	42	44	14

As estatísticas por país, que permitiram elaborar estes quadros, são reproduzidas no Anexo 5.

2.1.2. Transporte de passageiros

2.1.2.1. Tráfego global

Tal como acontece com o tráfego de mercadorias, o tráfego de passageiros parece globalmente estável. Em 1999, foram transportados 152 milhões de pessoas, das quais 60% nos cinco Estados envolvidos na fase de liberalização ocorrida em 1 de Janeiro de 1999. O primeiro mercado nacional de passageiros é o mercado grego (cerca de 30% do total), seguido dos mercados italiano e britânico (cerca de um quarto do total cada).

No período em análise, a procura registou um aumento nos países do Sul, o qual parece, em parte, dever-se à melhoria dos serviços propostos. Em contrapartida, o tráfego de passageiros diminuiu no Norte. A baixa de tráfego registada na Dinamarca resulta, designadamente, da abertura ao trânsito da ponte que liga Copenhaga ao Continente.

Passageiros transportados (milhões)				
	1995	1997	1999	2000
Áustria	-	-	-	-
Bélgica	-	-	-	-
Dinamarca	21,5	16,4	10,5	Na
Finlândia	4,0	3,4	4,0	4,18
Alemanha	5,0	5,0	5,0	Na
Irlanda	-	-	-	-
Luxemburgo	-	-	-	-
Baixos	-	-	-	-
Suécia	1,1	1,1	1,2	1,3
Reino Unido ⁶	40	40	37,6	Na
Total países do Norte	71,6	65,9	58,3	Na
França	1,3	1,28	1,5	1,39
Grécia	36,0	41,3	44,1	Na
Itália	38,0	37,2	39,9	Na
Portugal	0,4	0,35	0,4	Na
Espanha	7,1	6,5	7,9	Na
Total países do Sul	82,8	86,6	93,9	Na
Total	154,4	152,5	152,2	Na

Fonte: PWC

No que diz respeito aos países da EFTA, o volume de passageiros transportados é muito elevado na Noruega, o que ultrapassa o volume de passageiros transportados na Grécia.

Passageiros transportados (milhões)			
	1995	1997	1999
Islândia	0.3	0.4	0.4
Noruega	43.2	44.6	46.0

Fonte: PWC

2.1.2.2. Cruzeiros

A frota mundial de navios de cruzeiro totaliza uma capacidade de cerca de 85 milhões de GT. Destes 8,5 milhões, 2,5 milhões (cerca de 30%) arvoram bandeira do EEE. A maior frota europeia arvora bandeira britânica (750 000 GT), seguida da italiana, norueguesa e holandesa (cerca de 500 000 GT cada).

Do ponto de vista da quantitativo, os cruzeiros internacionais estão em maior número.

No que se refere aos Estados-Membros de destino dos cruzeiros, a Grécia (número de escalas) e a Itália (número de embarques) ocupam os primeiros lugares.

⁶ Dados previsionais não oficiais constantes do 2º e 3º relatórios de 1995 e 1997. Dos 37,6 milhões de passageiros transportados em 1999, 12 milhões dizem respeito a operações de cabotagem insular.

2.2. Quotas de mercado respectivas dos registos principal e secundário

Os dados disponíveis sobre a importância relativa dos registos principais e secundários dos Estados-Membros no tráfego de cabotagem constam do quadro abaixo - apenas dizem respeito a cinco dos Estados-Membros e à Noruega. Este quadro mostra claramente a importância dos registos principais em matéria de transporte de passageiros. A tendência aponta, contudo, para o desenvolvimento do papel dos registos secundários.

Incidência do registo secundário (% de passageiros transportados por frotas nacionais) em 1999								
País	Registo principal				Registo secundário			
	Passageiros	Graneis sólidos	Graneis líquidos	Carga geral	Passageiros	Graneis sólidos	Graneis líquidos	Carga geral
Dinamarca	100	100	-	40	-	-	100	60
França	100	13	3	100	-	87	97	-
Itália	100	100	100	100	-	-	-	-
Portugal	80	70	7	100	20	30	93	-
Espanha	-	-	-	-	100	100	100	100
Noruega	100	100	10	100	0	0	90	0

Fonte: PWC

2.3. Penetração dos pavilhões estrangeiros

De uma forma geral, a liberalização da cabotagem não deu origem a uma forte penetração dos mercados nacionais por bandeiras do EEE. Com efeito, os mercados nacionais responderam melhorando a sua competitividade, a liberalização tendo sido acompanhada de uma redução do custo dos registos nacionais e de uma modernização das suas frotas. Actualmente, os mercados dos Estados-Membros envolvidos na fase de liberalização de 1 de Janeiro de 1999 continuam a ser fortemente dominados por frotas nacionais: 98% do tráfego na Grécia⁷, cerca de 90% do tráfego em Itália, Portugal⁸ e Espanha. Nos cinco Estados-Membros em causa, o mercado mais aberto aos não-nacionais é o mercado francês, em que operam 25% de navios com bandeira do EEE e 7% de navios não pertencentes ao EEE. Nos restantes países, a situação varia bastante - entre a Finlândia (90 % dos navios arvoram bandeira nacional) e a Irlanda (apenas 5%). Os pavilhões não pertencentes ao EEE são em maior número no Reino Unido, Irlanda, Alemanha e Suécia.

⁷ Este valor muito elevado encontra explicação incompleta da cabotagem, situação geográfica e posição concorrencial da sua frota.

⁸ Muitas empresas estrangeiras optaram por registar os seus navios sob a bandeira MAR, muito competitiva.

Percentagem da frota que participa no tráfego de cabotagem									
Mercadorias	Bandeira nacional			Outros EEE			Outros não-EEE		
Anos	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Áustria	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bélgica	100	100	100	-	-	-	-	-	-
Dinamarca	48	48	na	na	na	na	na	na	na
Finlândia	86,4	88,1	89,9	12,7	11,9	9,8	0,9	0	0,3
Alemanha ⁹	83	68	69	15	9	9	2	23	22
Irlanda	5	4	5	71	73	71	24	23	24
Luxemburgo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Países Baixos	100	100	100	-	-	-	-	-	-
Suécia ¹⁰	84,6	79,2	48	NA	6,9	35	NA	13,9	17
Reino Unido	25,4	13,9	29	28,9	25,2	33	45,7	60,9	38
França	85	73	68	7	21	25	8	6	7
Grécia	99,5	99	98	0,25	0,5	1	0,25	0,5	1
Itália	99,5	98,5	91,7	0,2	1,2	4,1	0,3	0,3	4,2
Portugal ¹¹	28,3	99,0	91,2	70,1	0	4,1	1,6	1,0	4,7
Espanha	93,5	84,6	89,1	4,2	6,2	3,4	2,3	9,2	7,5

Fonte: PWC

No que se refere à EFTA, a penetração dos navios estrangeiros permanece limitada.

Percentagem da frota que participa no tráfego de cabotagem				
		Bandeira nacional	Outras EEE	Outras não-EEE
Islândia		100	-	-
Noruega	Em carga	74.3	14.7	11.0
	Em vazio	78.3	11.3	10.4

Fonte: PWC

3. Custos de tripulação

Os custos de tripulação variam de acordo com a composição das tripulações (número de marítimos a bordo, formação, nacionalidade) e os encargos fiscais e sociais impostos pelas autoridades nacionais.

Na Finlândia (o mais caro dos registos), os custos de tripulação dos navios de carga são cerca de três vezes mais elevados que em Portugal. O registo secundário português, o registo MAR, é o mais barato da Europa.

⁹ Estimativas com base na evolução prevista até Outubro de 2000.

¹⁰ As alterações verificadas em 1999 devem-se ao facto de as informações relativas à frota fornecidas pelo Governo sueco se referirem ao número de navios de cabotagem e não à quantidade de toneladas transportadas.

¹¹ Em 1995, o registo MAR não constava dos registos nacionais, foi incluído em 1997.

Tratando-se de navios de passageiros, os desvios são mais acentuados.

O mapa de custos de cada um dos registos comunitários consta dos Anexos 6 e 7.

4. Conclusão

4.1. Impacto da liberalização da cabotagem

A liberalização dos últimos serviços de cabotagem que permaneciam protegidos (com excepção dos dois segmentos supracitados do mercado grego) traduziu-se na presença de operadores comunitários em mercados até então reservados aos nacionais. A percentagem de não-nacionais nos mercados dos países envolvidos na liberalização ocorrida em 1 de Janeiro de 1999 permanece, contudo, limitada. A esse propósito, as disposições do regulamento em matéria de tripulação e de serviço público desempenharam certamente um papel moderador.

Além disso, a liberalização teve efeitos positivos na modernização das frotas nacionais dos países em causa face ao risco acrescido de concorrência.

Atendendo a que a liberalização está, actualmente, praticamente concluída e que o mercado parece estabilizado, coloca-se a questão do conteúdo dos futuros relatórios sobre a aplicação do Regulamento Cabotagem.

4.2. Consulta sobre o conteúdo dos próximos relatórios de aplicação do Regulamento Cabotagem

O impacto da liberalização da cabotagem na Grécia, em 1 de Novembro de 2002, não será conhecido antes de 2004. Logo, apenas poderá ser analisado no relatório bienal relativo aos anos de 2003-2004.

É por esta razão que se coloca a questão do conteúdo do relatório referente aos anos de 2001-2002, bem como dos relatórios que se seguirão ao relatório bienal de 2003-2004. Esses relatórios deverão limitar-se a apresentar as estatísticas comunitárias disponíveis sobre a cabotagem - em cada vez menor número - ou abandonar este tipo de abordagem quantitativa e orientar a sua análise para uma abordagem mais qualitativa dos problemas detectados com a aplicação do regulamento e das soluções encontradas? Poderia, por exemplo, igualmente ser considerada uma menor periodicidade para os relatórios, que seriam apresentados todos os três/quatro anos.

No caso de se manter a abordagem quantitativa - o que a Comissão considera interessante, deverá ser reexaminada a forma de elaborar o referido relatório. Os Estados-Membros deverão recolher os dados estatísticos de base do mercado e comunicá-los à Comissão que se encarregará da sua divulgação.

Para aclarar o debate, a Comissão gostaria de saber que tipo de dados estatísticos continuam a ser recolhidos a nível nacional, e, em que medida a divulgação desses dados junto dos Estados-Membros será de utilidade. Convida, ainda, os Estados-Membros a comunicarem-lhe os seus comentários sobre o conteúdo dos relatórios cabotagem que deverão ser produzidos nos próximos anos.

Para poder apreciar esses comentários antes de dar início aos trabalhos preparatórios do relatório bienal de 2001-2002, essas observações deverão ser-lhe enviadas antes de **31 de Maio de 2002**, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
Direcção-Geral Energia e Transportes
Direcção Transportes Marítimos
Escritório DM 28 3/50
B-1049 Bruxelas

Por último, coincidindo com a publicação do presente relatório, a Comissão gostaria de dar nota da sua intenção de adoptar, no final do ano de 2002, uma comunicação sobre a interpretação do Regulamento Cabotagem. Esta incidirá, nomeadamente, na questão do serviço público, designadamente as ligações continentais com as pequenas ilhas.

ANEXO 1: Regras aplicáveis à tripulação adoptadas nos termos do artigo 3º do Regulamento Cabotagem

País/Diploma legal	Nacionais EEE (%)	Segurança Social		Formação	Condições de trabalho	
	Efectivos mínimos	Nacionais UE/EEE	Nacionais países terceiros		Tempos de trabalho	Remuneração
Espanha Decreto de 22/07/1999	Pelo menos 50% da tripulação, incluindo o comandante e o imediato Aplicação da Convenção SOLAS	Cobertura num dos Estados UE/EEE (Regulamento nº 1408/1971/CEE)	Cobertura de nível equivalente à da Espanha para acidentes, doença, maternidade, pensão de reforma, invalidez, desemprego		Os mesmos que a bordo dos navios nacionais que efectuam serviços similares.	Pelo menos, o salário mínimo em vigor em Espanha.
Itália Decreto nº 529 de 25/11/1999 Circular de 25/11/1999	100% UE/EEE (estão previstas excepções para o pessoal menos qualificado) Aplicação da Convenção SOLAS	Cobertura num dos Estados UE/EEE		STCW O pessoal responsável pela segurança deve ter um conhecimento suficiente da língua italiana (aplicação da Directiva 94/58)	Os mesmos que a bordo dos navios nacionais que efectuam serviços similares.	Pelo menos o salário mínimo fixado pela legislação e os contratos colectivos.
França Decreto nº 99-195 de 16/03/1999	100% UE/EEE Aplicação da Convenção SOLAS	Cobertura num dos Estados UE/EEE		STCW Aplicação da Directiva 94/58	Os mesmos que a bordo dos navios nacionais que efectuam serviços similares.	Pelo menos o salário mínimo (SMIC marítimo)

ANEXO 2: Obrigações de serviço público nos Estados-Membros

País	Rota/Zona	Início Data	Período de vigência	Termo	Observações
Dinamarca	Assens-Baago	1/1/01	5 anos	31/12/05	Explorado pela companhia Assens-Baago Faergen A/S - Remuneração: 1.578.690 coroas dinamarquesas/ano
	Boyden – Fyndshav	1/5/98	5 anos	30/4/03	Explorado pela companhia Scandlines Sydfynske A/S - Remuneração: 11.613.552 coroas dinamarquesas/ano
	Spodsbjerg – Tars	1/4/00	5 anos	31/3/05	Explorado pela companhia Scandlines Sydfynske A/S - Remuneração: 7.918.669 coroas dinamarquesas/ano
	Faaborg-Bjorno Faaborg-Lyo-Avernako	1/1/01	5 anos	31/12/05	Explorado pela companhia Bjorno Faergen - Remuneração 1.000.000 coroas dinamarquesas/ano Explorado pela companhias O-Faergen A/S - Remuneração 3.200.000 coroas dinamarquesas/ano
	Stryno - Rudkobing	1/1/01	5 anos	31/12/05	Explorado pela companhia Stryno-Rudkobing Faergefart A/S - Remuneração: 2.141.000 coroas dinamarquesas/ano
	Marstal-Birkholm	1/1/01	5 anos	31/12/05	Explorado pela companhia Gustav Anneberg Jensen - Remuneração: 310.000 coroas dinamarquesas/ano
	20 ligações a 26 ilhas				Na grande maioria dos casos, estas ligações são asseguradas pelas autoridades locais
	2 ligações adicionais a Samsø Sjaelland: Jylland: 1 ligação a Havnso.	30/11/98 1/1/01 1/7/01	5 anos 3 anos 5 anos	1/12/03 1/12/03 30/6/06	Explorado pela companhia Samsø Linien ApS Remuneração: 16.304.220 coroas dinamarquesas/ano Remuneração: 13.000.000 coroas dinamarquesas/ano Quatro ferries
Finlândia	Arquipélago do Sudoeste				14 navios abrangidos
França	Continente - Córsega (várias ligações)	31/12/1976 1/01/02	25 anos 5 anos	31/12/01 31/12/06	Explorado pela companhia SNCM-CMN Contrato de serviço público na ligação Marselha-Córsega (Operador: SNCM/CMN - Remuneração: 414 milhões de francos franceses) e algumas obrigações de serviço público nas ligações Nice-Córsega e Toulon-Córsega
	Costa atlântica				Finisterra – 4 ilhas, Morbihan – 6 ilhas, Loire Atlantique – 1 ilha, Charente Maritime – 1 ilha.

País	Ligação/Zona	Data de início	Período de vigência	Termo	Observações
Alemanha	Baixa Saxónia 5 ligações	1/01/1997	15	31/12/2011	Ausência de concurso.
Grécia	Ministério do Egeu 31 ligações		1 ano		Frequência: até 8 viagens por semana. Remuneração: de 35.000 dracmas/ano a 9.500.000 dracmas/ano
	Ministério da Marinha Mercante 11 ligações		1 ano		Frequência: até uma viagem por dia. Remuneração: de 420.000 dracmas/mês a 2.550.000 dracmas/mês
Itália	19 ligações nacionais 11 à Sardenha 6 à Sicília 2 à Sardenha e à Sicília			31/12/08	
	46 ligações locais às ilhas				
Irlanda			1 a 4 anos		Os serviços são propostos a concurso
Portugal	Entre o território continental e a Madeira e os Açores		A continuidade do serviço deve ser assegurada pelo menos durante um ano.		Obrigações de serviço público apenas para as mercadorias. Regime de autorizações
Espanha	9 + 1 ligações entre o território continental e as Canárias/Baleares/ Ceuta/Melilla		O contrato actualmente em vigor é de 3 anos e meio		Serviço de ferries e de transporte de passageiros - Remuneração: 57 milhões de euros/ano
	entre as ilhas Canárias 5 ligações		no máximo 5 anos		Concursos através do Governo Regional

País	Ligação/Zona	Data de início	Período de vigência	Termo	Observações
Suécia	Continente - Gotland 2 ligações: Visby - Nynäshamn Visby - Oskarshamn	1/1/98	4+2 anos	31/12/03	Explorado pela companhia Destino Gotland AB
Reino Unido	Irlanda do Norte Ballycastle - Ilha de Rathlin 1 ligação	1/4/97	5 anos	31/3/02	
	Ilhas do Norte Continente - Orkney/ Shetlands – 2 ligações	1/10/1997	5 anos	1/10/2002	Explorado pela companhia P&O Scottish Ferries. Remuneração: 11 milhões de libras/ano
	Ilhas Clyde e ocidentais - 28 ligações	1960 (empresa mais recente: 1995)	duração indeterminada	Nenhuma	Explorado por uma companhia pública (CalMac). Remuneração: 20 milhões de libras/ano Concurso em preparação para cumprimento das regras da CE.

ANEXO 3 - Síntese das disposições relativas à cabotagem nos países da UE e da EFTA

País	Princípio de base da cabotagem	Comentário	Sistema de derrogações	Requisitos de nacionalidade da tripulação		Requisitos de propriedade dos navios		Regime fiscal
				Registo principal	Registo secundário	Registo principal	Registo secundário	
Áustria	Não tem cabotagem marítima	-	Não aplicável	Nenhuns. Negociado caso a caso.	Não aplicável	Navios propriedade ou gestão de cidadãos/sociedades com domicílio na Áustria.	Não aplicável	Nenhum aplicável à navegação.
Bélgica	Sem restrições	-	Não aplicável	O comandante deve ter nacionalidade belga; são concedidas derrogações em caso de indisponibilidade.	Não aplicável	Navios propriedade de cidadãos belgas/UE, cidadãos de países terceiros residentes na Bélgica ou sociedades com sede na UE. A gestão dos navios têm de ser efectuada a partir da Bélgica.	Não aplicável	Isenção de contribuições para a segurança social (isenção total para a entidade patronal e parcial para os marítimos que trabalham a bordo de navios da UE).
Dinamarca	Sem restrições, com excepção dos navios de passageiros do DIS No caso da micro-cabotagem existia uma restrição formal, que foi revogada pelo Decreto 658/94 O Decreto 658/94 autoriza a participação de todos os navios estrangeiros.	Com a Lei 464, de 12 de Junho de 1996, os cargueiros do DIS passaram a ter acesso à cabotagem dinamarquesa desde 1 de Dezembro de 1996. Os navios de passageiros continuam excluídos da cabotagem na Dinamarca	Não aplicável	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 locais.	Navios propriedade de pessoas ou sociedades dinamarquesas ou da UE, geridos a partir da Dinamarca.	Registo DIS: ver registo principal	Deduções por reinvestimento Os marítimos a bordo de navios do registo DIS estão isentos de impostos e recebem salários líquidos.

País	Princípio de base da cabotagem	Comentário	Sistema de derrogações	Requisitos de nacionalidade da tripulação		Requisitos de propriedade dos navios		Regime fiscal
				Registo principal	Registo secundário	Registo principal	Registo secundário	
Finlândia	Com restrições A cabotagem é regulada pela Secção 4 da Lei sobre as práticas comerciais restritivas. - por norma, os navios de países terceiros não estão autorizados a aceder ao tráfego costeiro doméstico Os navios constantes do Registo de navios de carga afectos ao transporte internacional têm acesso restrito à cabotagem.	A lei 1362/94, de 22 de Dezembro de 1994, que altera a Lei sobre as práticas comerciais restritivas veio abolir as restrições à cabotagem aplicáveis aos navios da UE a partir de 1.1.1995 (adesão). - Acordo bilateral com a Noruega de 1.1.97 aplica-se ao registo NIS	Cabotagem continental: - Na ausência de outro navio adequado, é possível obter autorizações especiais do Ministério dos Transportes e Comunicações para navios de países terceiros para acesso à cabotagem continental. - As autorizações são concedidas por um período máximo de um ano aos navios estrangeiros que operam entre Aland e o continente.	O comandante tem de ser cidadão finlandês Não se verificam mais restrições	- o comandante tem de ser cidadão finlandês - pelo menos metade da tripulação deverá ser composta por nacionais do EEE/UE - é permitido recrutar marítimos não oriundos do EEE sob determinadas condições, mediante derrogação às convenções colectivas de trabalho aplicáveis.	- Registo regulado pela Lei do Registo Marítimo (512/1993) e pelo Código Marítimo Finlandês (674/1994) (as alterações entraram em vigor em Janeiro de 2000) - pelo menos 60% do navio tem de ser propriedade de cidadãos finlandeses ou de sociedades registadas na Finlândia - O MOTC também permite o registo de navios de propriedade de estrangeiros no registo finlandês desde que a pessoa ou empresa proprietária de, pelo menos, 60% da embarcação tenha domicílio ou residência no EEE.	- Lista de navios de carga afectos ao tráfego internacional (Lei nº 1707/1991) - Os navios de carga, ou principalmente de carga, só serão admitidos caso: estejam registados no registo principal finlandês, sejam utilizados principalmente no tráfego internacional e tenham menos de 20 anos. Não é permitido o registo de ferries de passageiros e de transporte de automóveis nem de navios que se dediquem exclusivamente à cabotagem. Só podem ser registados navios de passageiros que operem entre países terceiros e não efectuem serviços regulares entre portos nórdicos.	Deduções 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. A entidade patronal beneficia de uma dedução fiscal do imposto sobre o rendimento dos marítimos e de um reembolso parcial dos custos das contribuições para a segurança social. Esta medida aplica-se aos navios do registo internacional.

País	Princípio de base da cabotagem	Comentário	Sistema de derrogações	Requisitos de nacionalidade da tripulação		Requisitos de propriedade dos navios		Regime fiscal
				Registo principal	Registo secundário	Registo principal	Registo secundário	
França	Com restrições Nº 1 do Artigo 257º do Código Aduaneiro de 11/5/77: - os navios pertencentes à UE/EEE beneficiam do mesmo tratamento que os navios franceses. - o Decreto 99-195 estabelece as regras aplicáveis pelo Estado de acolhimento aos navios/cruzeiros com menos de 650 GT que efectuem cabotagem continental e aos navios que efectuem cabotagem insular, com excepção dos navios que efectuem serviços consecutivos.		Podem ser concedidas derrogações a navios não pertencentes à UE (artigo 257º do Código Aduaneiro).	Registo principal (registo metropolitano): - comandante e imediato são obrigatoriamente cidadãos franceses. - outros tripulantes, nacionais da UE ou EEE.	Registo TAAF (Kerguelen): 35% da tripulação constituída por cidadãos franceses, incluindo o comandante e o chefe de máquinas.	- 50% do navio tem de ser propriedade de uma pessoa singular, nacional da UE/EEE, ou - 100% do navio tem de ser propriedade de uma empresa com sede na UE/EEE e a sua exploração conduzida a partir de um estabelecimento permanente localizado em França. - para que a empresa ou navio possa continuar a ser considerado francês, a legislação francesa restringe o investimento de pessoas não oriundas da UE-EEE a menos de 50% do total das participações	Registo TAAF semelhante ao registo principal.	- deduções fiscais para os armadores. - reembolsos de impostos ao sector das companhias de navegação. - incentivos fiscais às novas empresas (independentemente do sector económico). - novas medidas fiscais: foi abolido o imposto sobre as participações detidas no navio e substituído, em 1998, pela tributação do Grupo de Interesse Económico (GIE).
Alemanha	Com restrições Regulado pelos nºs 2 e 3 do artigo 5º da "Gesetz über küsten-schiffahrt" (Lei sobre a navegação costeira). Os navios afectos ao tráfego internacional durante a maior parte do exercício têm de estar registados no ISR (Flaggenrechtsgesetz).	Com a entrada em vigor, em 23 de Julho de 1994, do art. 5º da "Gesetz über Änderung der Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschiffahrt", procedeu-se ao alinhamento parcial do art. 5º pelo Reg. 3577/92.	Os nºs 2 e 3 do artigo 2º da "Lei sobre a navegação costeira" alterada estabelecem o seguinte: só poderão ser concedidas derrogações a navios não comunitários se não houver navios da UE disponíveis ou no caso de estarem disponíveis em condições muito desfavoráveis. - Também podem ser concedidas derrogações na base da reciprocidade.	- os requisitos aplicáveis à tripulação obedecem ao disposto na "Schiffsbesetzungsordnung", e são idênticos para todos os navios alemães: o comandante tem de ser cidadão alemão, os 1º e 2º oficiais têm de ser nacionais da Alemanha ou da UE. O resto da tripulação pode ter qualquer nacionalidade.	Idem, mas - os navios do registo ISR (que operam mais de 6 meses no tráfego internacional) podem ter tripulações estrangeiras. - os navios utilizados durante mais de 6 meses na cabotagem não podem ser registados no ISR e só podem contratar estrangeiros se não houver cidadãos nacionais disponíveis.	- >50% da propriedade/controlado dos navios devem ser detidos por cidadãos alemães ou da UE, com representantes legais domiciliados na Alemanha ou por empresas alemãs ou da UE com sede, administração central ou estabelecimento principal na UE (artigos 1º e 2º da "Flaggenrechtsgesetz")	ISR idêntico ao registo principal.	- navios utilizados <u>exclusivamente</u> na cabotagem: nenhum desagravamento do imposto sobre o rendimento nem quaisquer subsídios. - navios utilizados no tráfego internacional podem optar pela tributação normal ou pelo imposto sobre a tonelagem. - beneficiam igualmente de um abatimento de 40% do imposto sobre o rendimento.

País	Princípio de base da cabotagem	Observações	Sistema de derrogações	Requisitos de nacionalidade da tripulação		Requisitos de propriedade dos navios		Regime fiscal
				Registo principal	Registo secundário	Registo principal	Registo secundário	
Grécia	Com restrições - Regulado pelo Código de Direito Público Marítimo (CPML). O Decreto 187/73, artigos 165º e 166º, reserva a cabotagem grega de passageiros e mercadorias aos navios gregos. Este diploma foi parcialmente alinhado pelo Reg. 3577/92. A Lei 2932/2001 liberaliza totalmente a cabotagem grega a partir de Novembro de 2002 (14 meses mais cedo que o previsto).	O Decreto Presidencial 215/94 harmonizou parcialmente o direito grego com o Reg. 3577/92. - permite o acesso de outros navios da UE aos tráfegos não estratégicos com navios > 650 GT. Os Decretos Presidenciais 117/97 e 84/98 também adaptam parcialmente a legislação grega ao Reg. 3577/92.	Podem ser concedidas derrogações sob condição de reciprocidade: - Artigo 1696º da CPML	100% da tripulação composta por nacionais da UE/EEE.	Não aplicável	Artigo 5º da CPML (alterado pelo Decreto presidencial nº 27-1-2000 - > 50% das participações da embarcação devem ser detidas por cidadãos gregos ou por cidadãos ou empresas do EEE. A gestão dos navios deve ser efectuada a partir da Grécia.	Não aplicável	Os oficiais pagam um imposto sobre o rendimento de 9%. Os outros tripulantes pagam um imposto sobre o rendimento de 6%. - é aplicada uma taxa reduzida de contribuições para a segurança social. - os navios gregos que servem portos situados fora da Grécia são tributados com base na tonelagem.
Irlanda	Sem restrições	-	Não aplicável	- os oficiais têm de ser cidadãos da Irlanda, Reino Unido, UE ou Commonwealth - marítimos da mestrança e marinhagem, cidadãos da Irlanda, Reino Unido ou outro país da UE.	Não aplicável	Na sequência do acórdão do Tribunal de Justiça de 12 de Junho de 1997, no Processo C-151/97, a Irlanda adoptou o a Lei sobre a Marinha Mercante de 1998 (disposições várias). Os navios têm de ser propriedade de nacionais da UE ou de empresas estabelecidas e sujeitas à legislação de um Estado-Membro e ter o seu principal local de actividade num Estado-Membro.	Não aplicável	- imposto de 10% sobre os lucros das sociedades - 15% de amortização linear durante os primeiros 6 anos, 10% no 7º ano. - dedução especial do imposto sobre o rendimento dos marítimos em serviço no mar durante pelo menos 196 dias por ano. - reembolso das contribuições para a segurança social pagas pela entidade patronal em relação aos marítimos dos navios do registo MS.

País	Princípio de base da cabotagem	Observações	Sistema de derrogações	Requisitos de nacionalidade da tripulação		Requisitos de propriedade dos navios		Regime fiscal
				Registo principal	Registo secundário	Registo principal	Registo secundário	
Itália	Com restrições Regulado pelo artigo 224º do "Codice della Navigazione" (Código da navegação), com a redacção que lhe foi dada pela Lei 30/98 aplicável apenas a navios comunitários. - a Circular de 25 de Novembro de 1999 estabelece as regras aplicáveis pelo Estado de acolhimento aos armadores que pretendem prestar serviços de cabotagem.	- O art. 224º alterado permite a participação de outros navios da UE 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 - os outros tripulantes têm de ser cidadãos italianos ou da UE – artigo 318º do 'Codice della Navigazione'.	Registo secundário instituído pela Lei 30/98. Os navios do registo secundário não têm acesso aos tráfegos de cabotagem.	Mais de 50% das participações do navio têm de ser detidas por cidadãos italianos/comunitários ou por empresas italianas ou da UE - artigo 143º da CDN, com a redacção que lhe foi dada pela Lei 30, de 27 de Fevereiro de 1998.	O registo secundário não é aplicável aos navios que efectuem operações de cabotagem	Benefícios fiscais por um período de três anos (1999-2001) Isenção parcial de contribuições para a segurança social.
Luxemburgo	Não tem cabotagem marítima	-	Não aplicável	Registo independente utilizado sobretudo por armadores belgas. Comandante cidadão da UE, licença reconhecida pelo Luxemburgo. Tripulação de acordo com as normas da STCW.	Não aplicável	- >50% pertencente a nacionais da UE ou sociedades comerciais com sede na UE, se uma parte significativa da actividade for gerida a partir do Luxemburgo.	Não aplicável	- taxa reduzida de imposto sobre o rendimento dos marítimos.
Países Baixos	Sem restrições	-	Não aplicável	O comandante tem de ser cidadão holandês, a restante tripulação obedece às normas da STCW, sendo os certificados reconhecidos pelas autoridades holandesas.	Não aplicável	- 2/3 do navio têm de pertencer a nacionais holandeses ou entidades legais com nacionalidade da UE/EEE. Uma parte considerável da gestão (operacional) tem de ser efectuada a partir dos Países Baixos. Regulado pelo Código Comercial holandês - Artigo 311º.	Não aplicável	- retenção na fonte dos impostos e das contribuições para a segurança social por norma pagas pelo armador/entidade patronal - opção entre a aplicação do imposto sobre a tonelagem ou do 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
				Registo principal	Registo secundário	Registo principal	Registo secundário	
Portugal	Com restrições Regulamentada pelo Decreto-Lei 194/98: O Decreto-Lei 331/99, de 20 de Agosto, autoriza o acesso dos navios registados no MAR à cabotagem insular portuguesa e estabelece as regras do Estado de acolhimento.	Decreto-Lei 331/99 de 20 de Agosto - Revogou o Decreto-Lei 31/97. - Alterou o artigo 15º do Decreto-Lei 96/89 e os artigos 4º e 6º do Decreto-Lei 194/98 de 10 de Julho.	O artigo 5º do Decreto-Lei 194/98 autoriza, sob reserva de autorização da Direcção-Geral (DGPNTM), a utilização de outros navios se não houver disponibilidade de navios da UE	100% nacionais portugueses ou da UE. Comandante/imediato português, salvo autorização concedida em condições especiais.	Registo da Madeira (MAR): - o comandante + 50% da tripulação devem ser cidadãos portugueses ou da UE. Podem ser obtidas isenções de autorização em caso de indisponibilidade.	Regulado pelo Decreto-Lei 196/98, que estabelece o quadro legal e regulamentar das actividades de transporte marítimo: Companhia de navegação com morada ou sede e estabelecimento principal no território nacional, registada na DGPNTM	Registo da Madeira: -(sucursal), escritórios ou representação legal na ilha da Madeira.	- 30% de imposto sobre o rendimento do armador. - Não é aplicado o imposto sobre as sociedades em águas internacionais - Reservas isentas de impostos - isenção total de imposto sobre o rendimento dos trabalhadores (MAR)
Espanha	Com restrições Regulamentado pela Lei 27/1992 relativa aos portos estatais e à marinha mercante. Os navios do REC têm acesso à cabotagem sem restrições. Despacho do Ministro dos Transportes, de 22 de Julho de 1999, estabelece as regras aplicáveis pelo Estado de acolhimento aos navios que efectuam operações de cabotagem insular em Espanha.	Decreto Real 2221/98, de 16 de Outubro de 1998, autoriza os navios do REC a participar em todos os tráfegos de cabotagem espanhóis (incluindo cabotagem insular).	- o artigo 81º da Lei 27/1992 prevê a possibilidade de, excepcionalmente, se obterem derrogações em caso de indisponibilidade de navios espanhóis (EU).	- o comandante e o 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 membros da tripulação: um mínimo 50% de cidadãos da UE, derrogações possíveis para outros tripulantes de países terceiros, caso não haja cidadãos da UE disponíveis. - Até 01.01.99, no caso dos tráfegos não liberalizados, todos os tripulantes tinham de ser nacionais da UE. Nacionais	Qualquer cidadão espanhol ou da UE ou empresa da UE com representação legal 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 a sua gestão for efectuada a partir das Canárias ou tiver um estabelecimento permanente nas ilhas Canárias.	A Lei 19/1994, com a redacção que lhe foi dada em Dez. de 1996, autoriza a concessão de isenções fiscais a navios do registo REC. - dedução de 90% das contribuições para a segurança social a cargo da entidade patronal; - dedução de 90% do imposto sobre as sociedades; - isenção de 50% do imposto sobre o rendimento dos marítimos.

País	Princípio de base da cabotagem	Observações	Sistema de derrogações	Requisitos de nacionalidade da tripulação		Requisitos de propriedade dos navios		Regime fiscal
				Registo principal	Registo secundário	Registo principal	Registo secundário	
Suécia	Com restrições O decreto 235/75, alterado pelo Decreto de 1 de Julho de 1995, dá acesso à cabotagem aos 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) aplicável ao NIS.	Isenções concedidas pela Administração Marítima Sueca caso não haja navios suecos/UE adequados disponíveis. Concessão de aproximadamente 20 isenções por ano.	- Comandante tem de ser sueco (sem excepções). Não há outras restrições. - Todos os tripulantes são contratados nos termos das convenções salariais colectivas, independentemente da nacionalidade.	Não aplicável	- Regulado pela Lei Marítima (1994:1009) - >50% do navio pertencente a cidadãos/empresas suecas. - o governo reserva-se o direito de autorizar que navios estrangeiros explorados sob controlo sueco e cujo armador tenha residência permanente na Suécia arvozem 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 ser registados no registo sueco.	Não aplicável	- reservas isentas de impostos - os armadores beneficiam de isenção total de imposto sobre o rendimento dos marítimos e de uma dedução adicional de SEK 58.000 por empregado a tempo inteiro para efeitos de contribuições para a segurança social. - regime fiscal especial para marítimos abolido em 1998. Actualmente os marítimos suportam a totalidade do imposto sobre o rendimento bruto.
Reino Unido	Sem restrições	-	Não aplicável	- No caso dos navios ditos “estratégicos” o comandante tem de ter nacionalidade britânica ou de um país da Commonwealth, EEE ou NATO. - Os outros navios não estão sujeitos a requisitos de nacionalidade.	Não aplicável	- >50% do navio pertencente a cidadãos ou sociedades constituídas na UE ou em territórios sob a dependência do Reino Unido.	Não aplicável	- deduções por reinvestimento - isenções para os marítimos do Reino Unido que não residam no país mais de 183 dias por ano. - opção entre imposto sobre a tonelagem e imposto sobre o rendimento das sociedades.

País ¹²	Princípio de base da cabotagem	Observações	Sistema de derrogações	Requisitos de nacionalidade da tripulação		Requisitos de propriedade dos navios		Regime fiscal
				Registo principal	Registo secundário	Registo principal	Registo secundário	
Islândia	Sem restrições Costa aberta.	- acesso praticamente ilimitado para navios de carga estrangeiros afectos ao tráfego entre portos da Islândia. - a partir de 5.10.97 aplica-se o Reg. 3577/92 (Decisão do Comité Misto nº 70/97)	Não aplicável	- desde o Acordo EEE, todos os cidadãos do EEE são elegíveis para integrar a tripulação. - nos termos da Lei 26/1987 sobre os direitos dos trabalhadores 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 aplicável	- regulado pela Lei 115/1985 sobre o registo de navios; anteriormente o registo apenas era permitido a nacionais /residentes da Islândia. - A Lei que altera a lei 62/1992 concede o direito de registo a cidadãos/empresas de países do EEE.	Não aplicável	Os marítimos beneficiam dos seguintes benefícios: - dedução do imposto sobre o rendimento de ISK 685 (US 10,4) x 1,49 por cada dia no mar. Os amadores não beneficiam de quaisquer deduções/reembolsos das contribuições para a segurança social.
Noruega ¹³	Sem restrições Costa aberta. - Os navios do NIS estão, em princípio, excluídos, mas é concedida autorização aos navios de carga se forem preenchidos certos requisitos.	Nos termos da Lei dos Transportes Públicos de 1976, os operadores que explorem navios de passageiros afectos aos serviços regulares costeiros têm de obter uma licença junto do Ministério dos Transportes e Comunicações. A partir de 5.10.97, o Reg. 3577/92 aplica-se a todos os membros do EEE (Decisão nº 70/97 do Comité Misto)	- os navios do registo NIS podem participar em alguns tráfegos de mercadorias de cabotagem. Esses navios são inscritos numa lista da Direcção Marítima. A actual lista compreende 16 navios-tanque de transporte de gás na sua grande maioria altamente especializados.	- nenhuns, excepto, no caso do comandante, que tem de ser norueguês. Este requisito está em fase de alteração. - a tripulação é contratada nos termos das convenções salariais colectivas.	Registo NIS: - por norma o comandante tem que ser norueguês. No entanto, são facilmente concedidas isenções para outras nacionalidades.	- registo principal norueguês (NOR) regulado pela Lei dos Transportes Marítimos. - acesso reservado a cidadãos/residentes do EEE ou sociedades de responsabilidade ilimitada cujo capital seja detido em pelo menos 60% por cidadãos do EEE, ou, sociedade de responsabilidade limitada cujo capital e poderes de administração sejam detidos em pelo menos 60%, por nacionais do EEE.	Registo NIS introduzido pela Lei que cria o Registo Internacional de Navios norueguês de 12.06.1987. - Requisitos de propriedade idênticos aos do NOR. Se não estiverem reunidas as condições de nacionalidade, o registo também se encontra aberto a sociedades de responsabilidade limitada ou por quotas com sede na Noruega, a sociedades armadoras com gestor na Noruega ou armadores representados por pessoa habilitada a receber notificações em nome do armador.	Os membros da tripulação de navios do NOR/NIS beneficiam de uma dedução fiscal especial até 30% do rendimento bruto, mas não >Nkr 70,000 por ano. Limitado a marítimos que trabalhem um período mínimo no mar. Sistema de deduções fiscais revisto na Primavera de 1998. Está previsto o reembolso aos armadores de 12% dos impostos pagos sobre os salários brutos dos marítimos. Deduções aplicáveis apenas aos tripulantes residentes/ contribuintes na Noruega. Reservadas aos navios registados no NOR que preencham os requisitos de residência/responsabilidade necessários. Regime de imposto sobre a tonelagem introduzido em Julho de 1996.

¹² A Decisão nº 70/97 do Comité Misto do EEE, de 4 de Outubro de 1997, (JO L 30 de 05.02.98) alterou o Anexo III (Transportes) do Acordo EEE com vista a alargar o Regulamento nº 3577/92 ao conjunto dos países.

¹³ A Direcção Marítima norueguesa propôs a alteração formal do Regulamento nº 398, de 29 de Abril de 1998, relativo às qualificações, requisitos e emissão de certificados dos trabalhadores a bordo de navios noruegueses. Esta alteração confirmará formalmente a prática existente, que prevê um tratamento igual para todos os cidadãos do EEE, incluindo no que se refere à função de comandante de navio registado na Noruega.

ANEXO 4 : Tipo de mercadorias transportadas nos Estados-Membros

Classificação por tipo de mercadoria (milhões de toneladas)									
Carga	Graneis sólidos			Graneis líquidos			Carga geral		
Ano	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Áustria	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bélgica	-	-	-	0,05	0,05	0,05	-	-	-
Dinamarca	5,9	5,7	4,7	3,8	3,9	2,3	9,5	9,7	5,8
Finlândia	1,3	1,3	2,5	4,5	5,7	4,0	0,1	0,1	0,1
Alemanha	0,8	1,25	2,25	2,85	2,45	2,7	0,25	0,3	0,4
Irlanda	0,05	0,05	0,03	0,65	0,7	0,81	-	-	0,01
Luxemburgo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Países Baixos	0,04	0,04	0,04	-	-	-	-	-	-
Suécia	5,6	5,15	3,1	7,7	7,45	7,4	0,3	0,35	2,7
Reino Unido	7,7	4,7	1,3	62,5	67,7	63,8	7,3	8,8	18,2
Total países do Norte	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
França	1,8	1,9	1,5	5,3	5,1	6,3	0,8	0,8	0,8
Grécia	10,1	9,25	9,8	9,0	7,9	8,5	2,8	3,9	4,2
Itália	18,7	19,2	19,8	27,5	31,4	30,8	14,1	17,4	15,6
Portugal	0,3	0,3	1,0	4,7	4,0	4,3	1,0	1,2	1,4
Espanha	4,9	4,7	6,8	21,9	19,9	13,8	11,4	12,5	14,2
Total países do Sul	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,7	30,1	35,8	36,2
Total	57,19	53,54	52,82	150,45	156,25	144,76	47,55	55,05	63,41

Fonte: PWC

ANEXO 5: Volumes transportados em 1999, por tipo de mercadoria, estabelecendo a distinção entre cabotagem continental e cabotagem insular (em milhões de toneladas)

País	Graneis sólidos		Graneis líquidos		Carga geral		Total
	Insular	Continental	Insular	Continental	Insular	Continental	
França	0.2	1.3	0.2	6.1	0.8	0	8.6
Grécia	5	4.8	2.1	6.4	3.8	0.4	22.5
Itália ¹⁴	14.1	5.7	26.8	4.0	11.1	4.5	66.2
Portugal	0.7	0.3	0.5	3.8	1.4	0	6.7
Espanha	2.48	4.32	6.15	7.68	13.97	0.25	34.85
Total	22.48	16.42	35.75	27.98	31.07	5.15	138.85

¹⁴

No que se refere aos graneis sólidos e à carga geral, as previsões foram estabelecidas a partir de um número global que agrupa os dois tipos de mercadorias (25,2 milhões de toneladas para a cabotagem insular e 10,2 milhões de toneladas para a cabotagem continental).

ANEXO 6: Estudo comparativo dos custos de tripulação dos navios de carga

Custos de tripulação dos navios de carga (Euros/mês)			
	Carga geral 1500 GT	Graneis sólidos 3000 GT	Graneis líquidos 9000 GT
Finlândia	72.140	72.140	103.378
Islândia	66.912	66.912	84.111
NOR	64.821	64.821	122.299
Suécia	62.730	62.730	78.530
Dinamarca	58.548	58.548	112.169
França	54.366	54.366	69.157
Bélgica	52.275	52.275	63.985
Holanda	51.230	51.230	78.216
Kerguelen	50.184	50.184	59.288
Reino Unido	48.093	48.093	58.809
Alemanha	41.820	41.820	57.027
Portugal	41.820	48.100	69.300
NIS	40.775	40.775	77.964
DIS	40.775	40.775	76.184
ISR	39.729	39.729	63.414
Espanha	37.638	55.093	57.821
Irlanda	35.547	35.547	44.111
Itália	30.738	30.738	48.741
Grécia	30.612	30.612	48.753
REC	26.300	40.580	53.100
MAR	23.675	27.500	39.750

Fonte: PWC

ANEXO 7: Estudo comparativo dos custos de tripulação dos navios de passageiros

Custos de tripulação dos navios de passageiros (Euros/mês)			
	<i>Jet Foil 1.500 GT</i>	<i>Ferry 5.000 GT</i>	<i>Cruzeiro 20.000 GT</i>
Finlândia	80.627	160.311	631.754
Islândia	75.178	152.782	535.507
NOR	73.210	151.969	809.891
Suécia	71.217	150.901	540.112
Dinamarca	66.814	144.418	800.139
França	62.361	137.425	510.993
Bélgica	60.270	135.334	489.130
Holanda	59.367	135.760	617.906
Reino Unido	56.297	133.324	494.649
Alemanha	49.200	118.490	494.234
Portugal	49.446	139.223	618.310
NIS	48.450	120.513	715.536
DIS	48.690	123.005	718.669
ISR	47.675	122.277	614.411
Espanha	45.387	172.931	574.998
Irlanda	43.075	113.750	449.932
Itália	37.428	100.240	509.614
Grécia	37.455	101.700	522.199
REC	32.334	137.296	582.330
MAR	29.246	94.722	446.083

Fonte: PWC