

TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS



TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS



Relatório

Verificação do cumprimento das obrigações por parte dos armadores de cabotagem insular a operar entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores

Janeiro de 2023



RELATÓRIO

[versão pública]

Assunto: Verificação do cumprimento das obrigações por parte dos armadores de cabotagem insular a operar entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores

ÍNDICE

I. OBJETO	2
II. ENQUADRAMENTO	2
II.1. Comunicação da Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos da Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia da Região Autónoma dos Açores.....	2
II.2. Obrigações de Serviço Público no Transporte Marítimo de Mercadorias na Cabotagem Nacional	2
II.3. Atribuições da AMT	4
III. PROCEDIMENTOS DESENVOLVIDOS PELA AMT	6
III.1. Dados de Viagens dos Armadores Entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores	6
III.1.1. Número de Escalas por Porto	6
III.1.2. Cumprimento dos Itinerários	7
III.2. Análise Comparada dos Dados dos Armadores com os da Direção Regional da Mobilidade	9
III.3. Solicitação de Elementos Complementares aos Armadores	11
III.4. Esclarecimentos Adicionais Prestados pelos Armadores	12
IV. VERIFICAÇÃO DO CUMPRIMENTO DAS CONDIÇÕES INERENTES AO REGIME ESPECIAL DOS TRANSPORTES REGULARES DE CARGA GERAL OU CONTENTORIZADA	14
V. CONSIDERAÇÕES COMPLEMENTARES	15
VI. CONCLUSÕES	16

RELATÓRIO

Assunto: Verificação do cumprimento das obrigações por parte dos armadores de cabotagem insular a operar entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores

I. OBJETO

1. O presente relatório visa verificar o cumprimento das obrigações por parte dos armadores de cabotagem insular a operar entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores, na sequência do reporte e solicitação à AMT do desenvolvimento de procedimentos de fiscalização, apresentada pela Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos (DRTAM) da Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia da Região Autónoma dos Açores.

II. ENQUADRAMENTO

II.1. Comunicação da Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos da Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia da Região Autónoma dos Açores

2. A DRTAM, através do seu ofício com a referência SAI-2022-585, de 11 de abril de 2022, vem reportar que, no âmbito do transporte de mercadorias em contexto de cabotagem para aquela região, observa-se a existência de “*sucessivas reclamações dos empresários e população em geral relativamente ao incumprimento dos itinerários de transporte previamente estabelecidos e divulgados pelos próprios armadores*”, e solicita que a “*AMT desencadeie uma ação de fiscalização aos armadores de cabotagem insular, [...] com vista a verificar se os mesmos estão a cumprir com as obrigações estabelecidas no Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, em particular com a alínea b) do n.º 1 do artigo 5.º.*”

II.2. Obrigações de Serviço Público no Transporte Marítimo de Mercadorias na Cabotagem Nacional

3. O Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, na sua redação atual (DL 7/2006), regula o transporte marítimo de passageiros e mercadorias na cabotagem nacional, estabelecendo no n.º 1 do seu artigo 5.º as condições a satisfazer pelos armadores



nacionais e comunitários que efetuam transportes regulares de carga geral ou contentores entre o Continente e as Regiões Autónomas (Açores e Madeira), concretamente:

“a) Efectuar ligações semanais entre os portos do continente e os de cada uma das Regiões Autónomas em que operem e vice-versa;

b) Cumprir itinerários previamente estabelecidos, respeitantes a portos do continente e de cada uma das Regiões Autónomas;

c) Estabelecer itinerários que garantem uma escala quinzenal em todas as ilhas, com meios adequados;

d) Garantir que o tempo de demora da expedição da carga entre a origem e o destino não ultrapassa sete dias úteis, salvo caso de força maior;

e) Assegurar que a carga contentorizada seja sempre desconsolidada no porto de destino, salvo em casos devidamente justificados;

f) Assegurar a continuidade do serviço pelo período mínimo de dois anos;

g) Praticar, para cada Região Autónoma, o mesmo frete para a mesma mercadoria, independentemente do porto ou da ilha a que se destine;

h) Utilizar navios de que sejam proprietários, locatários ou afretadores em casco nu;

i) Utilizar navios com tripulação exclusivamente constituída por marítimos nacionais ou comunitários, salvo em circunstâncias especiais fundamentadas na insuficiência de marítimos nacionais ou comunitários para completar a tripulação de segurança, situações em que, com excepção do comandante e do imediato, pode ser admitida a utilização de marítimos de terceiros países;

j) Garantir a todos os tripulantes remunerações nunca inferiores às remunerações mínimas publicadas no Boletim do Trabalho e Emprego e a aplicação do regime de segurança social e fiscal vigente no Estado de pavilhão para os seus nacionais.”.

4. Para o exercício desses transportes regulares, os armadores interessados, nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do DL 7/2006, *“carecem de autorização do Instituto*

Portuário dos Transportes Marítimos (IPTM), com vista a verificar se as condições em que pretendem operar estão em conformidade com as disposições do presente decreto-lei e a garantir que os serviços às diversas ilhas das Regiões Autónomas são prestados de forma não discriminatória e sem perturbações graves de tráfego ou de mercado”.

5. Ainda, nos termos do n.º 2 desse mesmo artigo, e sem prejuízo do anteriormente disposto, os armadores “*podem assegurar a cabotagem insular através do recurso à subcontratação, desde que obtenham previamente autorização das entidades competentes*”.

II.3. Atribuições da AMT

6. No âmbito da solicitação da DRTAM importa ter presentes as atribuições específicas aplicáveis da AMT enquanto regulador económico independente com jurisdição no ecossistema da mobilidade e dos transportes, bem como ter sempre em vista a promoção e defesa do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável.
7. Assim, serão de referir, em particular, as seguintes atribuições e poderes da AMT, definidos nos seus Estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual:
 - 7.1. Zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos (alínea a) do n.º 1 do artigo 5.º);
 - 7.2. Promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade (alínea m) do n.º 1 do artigo 5.º);
 - 7.3. Assegurar a objetividade das regras de regulação e a transparência das relações entre operadores e entre estes e os consumidores/utilizadores (alínea n) do n.º 1 do artigo 5.º);

- 7.4.** Monitorizar e acompanhar as atividades dos mercados do setor marítimo-portuário, da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais e marítimos, auscultando as entidades relevantes nos diferentes modos (alínea p) do n.º 1 do artigo 5.º);
- 7.5.** Regular as atividades comerciais do setor marítimo-portuário, designadamente dos serviços de transporte marítimo e fluvial e de exploração portuária (alínea a) do n.º 4 do artigo 5.º);
- 7.6.** Promover a verificação das condições para a existência e desenvolvimento do transporte marítimo nacional e atividades conexas, em particular no que respeita à sua competitividade e à atratividade do investimento no setor (alínea k) do n.º 4 do artigo 5.º);
- 7.7.** Regular a atividade da cabotagem insular, no quadro dos requisitos e obrigações de serviço público a que se encontra sujeita, e adotar as medidas que se revelem necessárias para a sua conformidade com a legislação nacional e da UE aplicável (alínea l) do n.º 4 do artigo 5.º);
- 7.8.** Fiscalizar e auditar a aplicação de leis e regulamentos e demais normas aplicáveis às atividades sujeitas à sua jurisdição e proceder às necessárias inspeções e inquéritos, tendo em vista apurar determinados factos (alínea a) do n.º 5 do artigo 34.º); e
- 7.9.** Proceder a sindicâncias destinadas a promover a uma averiguação geral acerca do funcionamento das entidades do setor regulado (alínea b) do n.º 5 do artigo 34.º).
- 8.** Assinalam-se igualmente, de entre as várias competências estatutárias do Conselho de Administração da AMT, as seguintes:

 - 8.1.** Adotar e dirigir às empresas e agentes económicos as decisões, instruções vinculativas, diretivas e recomendações que se mostrem necessárias à boa execução da sua missão (alínea c) do n.º 1 do artigo 15.º); e
 - 8.2.** Ordenar a realização de estudos, inspeções e auditorias (alínea e) do n.º 1 do artigo 15.º).

III. PROCEDIMENTOS DESENVOLVIDOS PELA AMT

III.1. Dados de Viagens dos Armadores Entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores

9. Face ao exposto, a AMT, ao abrigo das suas atribuições e poderes estatutários anteriormente identificados, solicitou, num primeiro momento, aos armadores que efetuam o transporte de mercadorias em cabotagem insular, a saber,

- GS Lines - Transportes Marítimos, Lda. (GS Lines),
- Mutualista Açoreana de Transportes Marítimos, S.A. (Mutualista), e
- Transinsular - Transportes Marítimos Insulares, S.A. (Transinsular),

a disponibilização da informação relativa a todas as viagens efetuadas entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores, no período entre 1 de janeiro de 2021 e 30 de abril de 2022, com a indicação dos itinerários e eventuais alterações, com previsão de datas de partida do Continente (portos de Lisboa ou de Leixões) e de chegada e partida a todos os portos da Região Autónoma dos Açores com escalas previstas, bem como, as datas efetivamente realizadas em cada viagem.

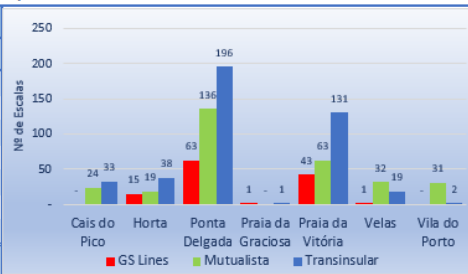
III.1.1. Número de Escalas por Porto

10. Considerando que os dados providenciados pelos armadores que se inscrevem nos requisitos do DL 7/2006 cobrem o período de 1 de janeiro de 2021 até 30 de abril de 2022, estando, por conseguinte, em presença de um total de 69,1 semanas e de 34,6 quinzenas, bem como que cada ilha é servida em termos comerciais por um único porto, poderá assumir-se como ponto de referência considerar que o número mínimo deveria situar-se na casa de 34 escalas por porto (ilha).

11. De uma leitura ao quadro resumo seguinte constata-se que tal não sucede em vários portos, em resultado da análise dos dados de viagem que cada armador apresentou, recorrendo apenas aos seus próprios meios.

**Total de Escalas Efetuadas por Porto e Armador
(entre 1/1/2021 e 30/4/2022)**

Porto escalado	GS Lines		Mutualista		Transinsular		Total	
	#	%	#	%	#	%	#	%
Cais do Pico	-	0.0%	24	7.9%	33	7.9%	57	6.7%
Horta	15	12.2%	19	6.2%	38	9.0%	72	8.5%
Ponta Delgada	63	51.2%	136	44.6%	196	46.7%	395	46.6%
Praia da Graciosa	1	0.8%	-	0.0%	1	0.2%	2	0.2%
Praia da Vitória	43	35.0%	63	20.7%	131	31.2%	237	27.9%
Velas	1	0.8%	32	10.5%	19	4.5%	52	6.1%
Vila do Porto	-	0.0%	31	10.2%	2	0.5%	33	3.9%
Total	123	100.0%	305	100.0%	420	100.0%	848	100.0%



12. Dos registos relativos à GS Lines verifica-se que apenas Ponta Delgada e Praia da Vitória receberam mais do que 34 escalas no período em análise. Por parte da Mutualista também foram os mesmos portos que cumpriram claramente com o limiar mínimo do número de escalas, sendo que Velas e Vila do Porto registaram um número próximo, respetivamente 32 e 31 escalas. No caso da Transinsular o limiar mínimo é ultrapassado nos portos de Ponta Delgada, Praia da Vitória e Horta, ficando na sua proximidade o Cais do Pico, com 33 escalas.

13. Importa, ainda, assinalar o facto de haver ilhas onde os respetivos portos não apresentam qualquer registo de escalas.

Nesta situação encontra-se o Grupo Ocidental, com as ilhas Corvo e Flores, em que os portos que as servem, Vila do Corvo e Santa Cruz das Flores, não são referidos nos mapas que os armadores enviaram para o período em análise.

III.1.2. Cumprimento dos Itinerários

14. Para a avaliação do grau de cumprimento dos itinerários importa o resultado da comparação entre as datas de partida e de chegada previstas para cada escala nas comunicações prévias que são efetuadas aos agentes económicos, com as datas correspondentes efetivamente realizadas.

15. Tendo presente a globalidade das viagens, incluindo naturalmente as realizadas entre portos de escala intermédia, constata-se que 57,5% têm o seu início na data prevista na comunicação aos agentes económicos, 30,9% ocorrem com um dia de atraso e 5% com dois dias de atraso.

16. Em termos globais constata-se que se verificam atrasos de dois dias em 54 viagens, correspondendo a 5%, e que os atrasos superiores a dois dias aconteceram em 32 viagens, o que representa 3% do total.

- 17.** Importa ainda assinalar que os armadores reportam que em 31 viagens se verificou a chegada ao porto um dia antes da data prevista, correspondendo a 2,9% das viagens, e em seis uma antecedência igual ou superior a dois dias (0,6% dos casos).
- 18.** Em termos globais constata-se que o número de viagens em que as partidas não se verificam exatamente nas datas previstas ocorre em 42,5%, sendo que a maioria (33,8% dos casos) respeita a situações de um dia de desfasamento, configurando atraso na sua maioria.
- 19.** No caso das chegadas, os elementos disponíveis revelam uma percentagem de 34,9% de desfasamento entre as datas prevista e referidas nas viagens reportadas.
- 20.** De acordo com as informações prestadas inicialmente pelos armadores, as razões que levaram à verificação de atrasos nas partidas e nas chegadas aos diversos portos que integram os itinerários definidos são de diversa ordem e poderão incluir situações a que os armadores são alheios e não podem controlar.
- 21.** Neste contexto, importa mencionar que o período de janeiro de 2021 até abril de 2022, objeto desta análise, inclui cerca de seis meses de inverno, durante o qual as condições meteorológicas são pouco favoráveis à navegação por utilização das rotas entre o Continente e os Açores.
- 22.** Outras ordens de razões apresentadas como motivo justificativo dos atrasos são as de natureza técnica ou operacional, referidas em 34 casos (8,1% dos atrasos) e relativas às operações de estiva, em 20 ocasiões (4,7%), por indisponibilidade ou atraso.

Motivos	# Casos	%	% sobre Atrasos
Estado do tempo	22	14.1%	5.2%
Operações de estiva	20	12.8%	4.7%
Alteração da rota	80	51.3%	19.0%
Natureza técnica	15	9.6%	3.6%
Natureza operacional	19	12.2%	4.5%
Total	156	100.0%	37.0%

III.2. Análise Comparada dos Dados dos Armadores com os da Direção Regional da Mobilidade

- 23.** Tendo, no decurso deste processo, sido efetuado pela AMT à DRTAM um pedido de “*informações detalhadas sobre os factos que desencadearam as reclamações de incumprimento dos itinerários de transporte previamente estabelecidos e divulgados pelos armadores*”, respondido pela Direção Regional da Mobilidade (DRM) da Região Autónoma dos Açores, que assumiu as atribuições anteriores da DRTAM, importa proceder a uma análise dos elementos disponibilizados.
- 24.** Sublinhe-se o facto de os elementos fornecidos pela DRM respeitarem apenas ao período de janeiro e abril de 2022, e não incluírem qualquer referência às ilhas de São Miguel e do Corvo.
- 24.1.** Relativamente à primeira ilha, e como o porto de Ponta Delgada é o primeiro a ser escalado em todas as viagens iniciadas no Continente, assume-se que a sua exclusão seja propositada, dado o foco ser colocado nas ligações às restantes ilhas do arquipélago.
- 24.2.** Já no que respeita à ilha do Corvo, admite-se que a falta de registos está em alinhamento com idêntica situação reportada pelos armadores, refletindo objetivamente a não realização de escalas no porto de Vila do Corvo, no âmbito da cabotagem insular com viagens iniciadas no Continente, sendo, naturalmente, tais escalas efetuadas no âmbito do tráfego local.
- 25.** É apresentado no quadro seguinte um resumo dos dados fornecidos pela DRM, de cuja leitura se constata que no período em causa foram efetuadas 147 ligações com

Grupo	Ilha	Porto	Ligações		Escalas Extraordinárias		Chegadas antes do Previsto		Atrasos	
Grupo Ocidental	Corvo	Vila do Corvo	-	-	-	-	-	-	-	-
	Flores	Lajes das Flores	8	5.4%	-	-	1	11.1%	5	6.4%
Grupo Central	Faial	Horta	17	11.6%	-	-	-	-	10	12.8%
	Graciosa	Praia da Graciosa	11	7.5%	2	33.3%	3	33.3%	6	7.7%
	Pico	Cais do Pico	20	13.6%	3	50.0%	2	22.2%	10	12.8%
	São Jorge	Velas	17	11.6%	-	-	1	11.1%	9	11.5%
	Terceira	Praia da Vitória	65	44.2%	-	-	2	22.2%	33	42.3%
Grupo Oriental	Santa Maria	Vila do Porto	9	6.1%	1	16.7%	-	-	5	6.4%
	São Miguel	Ponta Delgada	-	-	-	-	-	-	-	-
Total			147	100.0%	6	100.0%	9	100.0%	78	100.0%
%				100.0%		4.1%		6.1%		53.1%

outros portos, das quais 6 (4,1%) foram extraordinárias (não referidas no itinerário comunicado previamente) e em 87 (59,2%) não foi observada a data de chegada prevista, sendo que em 78 (53,1%) se verificou um atraso e em 9 (6,1%) os navios acostaram antes da data prevista.

- 26.** No quadro seguinte repete-se esta informação e estabelece-se uma comparação com a informação reportada pelos armadores, correspondente ao número de viagens realizadas entre portos e o número de atrasos verificados.

Comparação de Dados dos Armadores com a DRM, relativos a escalas efetuadas em 2022

Grupo	Ilha	Porto Principal	Dados D. R. Mobilidade				Dados Armadores			
			Ligações	Atrasos	% Atrasos	% Atrasos > 1 dia	Ligações	Atrasos	% Atrasos	% Atrasos > 1 dia
Grupo Ocidental	Corvo	Vila do Corvo	-	-	-	-	-	-	-	-
	Flores	Lajes das Flores	8	5	62.5%	50.0%	-	-	-	-
Grupo Central	Faial	Horta	17	10	58.8%	35.3%	18	11	61.1%	22.2%
	Graciosa	Praia da Graciosa	11	6	54.5%	36.4%	4	1	25.0%	25.0%
	Pico	Cais do Pico	20	10	50.0%	30.0%	16	11	68.8%	25.0%
	São Jorge	Velas	17	9	52.9%	29.4%	14	7	50.0%	28.6%
	Terceira	Praia da Vitória	65	33	50.8%	20.0%	52	18	34.6%	9.6%
Grupo Oriental	Santa Maria	Vila do Porto	9	5	55.6%	22.2%	9	1	11.1%	0.0%
	São Miguel	Ponta Delgada	-	-	-	-	90	38	42.2%	15.6%
Total			147	78	53.1%	27.2%	203	87	42.9%	10.8%

- 27.** A primeira constatação é relativa ao próprio número de escalas, concretamente:

27.1. Excluindo o porto de Ponta Delgada, os armadores reportam 113 escalas, por oposição às 147 reportadas pela DRM, o que reflete uma diferença de 34 escalas, sendo de sublinhar a única coincidência, 9 escalas, em Vila do Porto, sendo que o único caso em que o número de escalas referido pelos armadores é superior ao da DRM assinala-se na Horta.

27.2. Em todos os outros casos a DRM reporta um número de escalas superior ao apresentado pelos armadores, sendo a diferença mais expressiva registada na Praia da Vitória (13 escalas), seguida de Lajes das Flores e Praia da Graciosa, com 8 e 7, respetivamente.

- 28.** Considerando os indicadores de atrasos superiores a um dia, o apuramento apresentado pela DRM reflete uma percentagem na casa de 27,2 pontos, enquanto para os armadores esta percentagem desce para 10,8%.

III.3. Solicitação de Elementos Complementares aos Armadores

- 29.** Da análise estatística aos dados fornecidos inicialmente pelos armadores, os quais apenas se reportavam às viagens efetuados pelos seus próprios navios, não se encontrava evidência de que todas as nove ilhas do Arquipélago dos Açores fossem escaladas, no conjunto de viagens reportado por cada armador, com uma periodicidade mínima de 15 dias, sendo particularmente notória no caso das ilhas do grupo ocidental (Flores e Corvo), as quais não evidenciavam qualquer escala, mas também a Graciosa (no grupo central) apenas com uma escala de dois dos três armadores.
- 30.** Dado que a confrontação desta situação com o facto de não serem conhecidas queixas de falta de abastecimento de bens às referidas ilhas, indiciaria eventualmente a escala dos respetivos portos através de outros navios sem ligação ao Continente, foi efetuado novo pedido de informação aos três armadores, para um adequado esclarecimento da situação.
- 31.** Assim, foi efetuada uma insistência no pedido de informação relativa a eventuais viagens complementares, ainda que efetuadas por outros navios, mas que documentassem a realização das escalas necessárias para se garantir a entrega de bens enviados do Continente para todas as ilhas dos Açores, dando assim cumprimento ao estipulado conjugadamente nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 5º do DL 7/2006 (cumprimento de itinerários previamente estabelecidos de forma a garantir uma escala quinzenal em todas as ilhas, com meios adequados).
- 32.** Nas respostas apresentadas ao pedido de elementos complementares, todos os armadores afirmaram a existência de acordos recíprocos de cedência de *slots* nos diversos navios que concorrem para garantir a entrega dos bens expedidos do Continente e destinados a qualquer ilha dos Açores.
- 33.** Esta informação adicional, deixava por demonstrar que todas as ilhas eram adequadamente cobertas pelo transporte marítimo efetuado no âmbito da cabotagem insular, sob responsabilidade dos armadores que asseguram a linha regular Continente-Açores, dado que a análise realizada refletia uma insuficiência do número de escalas nas ilhas do grupo ocidental (Corvo e Flores) e na Graciosa (grupo central).

34. Neste contexto, a AMT solicitou ainda aos armadores cópias dos acordos recíprocos de cedência de *slots* (ver ponto **32**), bem como de evidências documentais do recurso, casuístico, à subcontratação de serviços a outros operadores de transporte marítimo (especificamente à Mutualista e GS Lines, uma vez que esses elementos já tinham sido facultados pela Transinsular), e ainda as autorizações prévias das autoridades competentes para recurso a essa subcontratação, conforme estipulado no n.º 2 do artigo 5.º do DL 7/2006, bem como cópias da documentação evidenciadora da divulgação dos itinerários nos termos da anteriormente mencionada c) do n.º 1 do artigo 5.º do DL 7/2006.

III.4. Esclarecimentos Adicionais Prestados pelos Armadores

35. Com o propósito de promover esclarecimentos adicionais, nos pontos em que as respostas por escrito dos armadores não se revelaram suficientemente elucidativas, a AMT solicitou a presença dos armadores nas suas instalações, através de convocatória emitida nos termos conjugados do artigo 8.º, da alínea b) do n.º 3 do artigo 34.º, da alínea d) do n.º 2 do artigo 35.º, bem como dos artigos 40.º e 46.º, todos dos estatutos da AMT.

36. Estavam em causa essencialmente as seguintes questões:

36.1. O cumprimento de itinerários previamente estabelecidos, respeitantes a portos do continente e da Região Autónoma dos Açores (alínea b) do n.º 1 do artigo 5.º do DL 7/2006);

36.2. O estabelecimento de itinerários que garantam uma escala quinzenal em todas as ilhas, com meios adequados (alínea c) do n.º 1 do artigo 5.º do DL 7/2006); e

36.3. A garantia de que o tempo de demora da expedição da carga entre a origem e o destino não ultrapassa sete dias úteis, salvo caso de força maior (alínea d) do n.º 1 do artigo 5.º do DL 7/2006).

37. Neste âmbito foi igualmente solicitado que os armadores fossem portadores dos elementos que entendessem convenientes, em complemento dos que foram anteriormente apresentados, e que permitissem evidenciar inequivocamente:

- 37.1.** A realização de escalas quinzenais em todas as ilhas da Região Autónoma dos Açores, sem exceção (incluindo a ilha do Corvo); e
- 37.2.** A comunicação prévia e atempada dos referidos itinerários, bem como das respetivas atualizações sempre que ocorram alterações a esses itinerários, designadamente quanto às datas de escala nos portos constantes dos mesmos (salvo motivos de força maior que impeçam tal comunicação).
- 38.** As reuniões decorreram, separadamente, com cada um dos armadores, nos dias 19 e 20 de janeiro de 2023, tendo sido elaborada uma ata para cada uma delas, cujas cópias se juntam em anexo a este relatório.
- 39.** Como principais aspetos esclarecidos/confirmados nessas reuniões relevam-se os seguintes:
- 39.1.** Os três armadores asseguram diretamente, ou através de *slots* contratados junto dos outros armadores, autorizados pelo IMT a realizarem a cabotagem insular, as escalas quinzenais em todas as ilhas do arquipélago dos Açores;
- 39.2.** No caso da ilha do Corvo, devido às características do porto que não possibilita que os navios das frotas desses armadores escalem o mesmo, as escalas quinzenais são asseguradas recorrendo ao navio que se encontra afretado pelo Fundo Regional de Apoio à Coesão e ao Desenvolvimento Económico;
- 39.3.** Os armadores reportaram que em algumas situações as escalas quinzenais poderão sofrer atrasos provocados por motivos de força maior (condições atmosféricas, avarias de estiva, outras avarias), as quais são passíveis de ser comprovados e que tais atrasos são comunicados aos respetivos clientes através de correio eletrónico; e
- 39.4.** Os armadores informaram que existe uma comunicação prévia e atempada dos respetivos itinerários aos seus clientes, bem como das respetivas atualizações, designadamente quanto às datas de escala nos portos constantes dos mesmos (salvo motivos de força maior que impeçam tal comunicação).

IV. VERIFICAÇÃO DO CUMPRIMENTO DAS CONDIÇÕES INERENTES AO REGIME ESPECIAL DOS TRANSPORTES REGULARES DE CARGA GERAL OU CONTENTORIZADA

40. Da análise efetuada aos elementos fornecidos, quer pela DRM, quer pelos vários armadores (GS Lines, Mutualista e Transinsular), incluindo igualmente os esclarecimentos prestados por estes últimos nas reuniões presenciais realizadas na AMT (ver seção III.4), observa-se que:

40.1. Os três armadores efetuam serviços de transporte regular de carga geral ou contentores entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores, assegurando escalas quinzenais em todas as ilhas, com base em itinerários pré-definidos, pese embora nesses itinerários não estejam explicitadas as escalas na ilha do Corvo.

40.2. O transporte entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores, e vice-versa, são realizados por uma conjugação de meios próprios dos armadores e de acordos recíprocos de cedência de *slots*.

40.3. No caso particular da ilha do Corvo, devido às características do porto que não possibilita que os navios das frotas desses armadores escalem o mesmo, as escalas quinzenais são asseguradas recorrendo ao navio que se encontra afretado pelo Fundo Regional de Apoio à Coesão e ao Desenvolvimento Económico.

40.4. Os itinerários, segundo as declarações prestadas pelos armadores, são comunicados prévia e atempada aos seus clientes, bem como das respetivas atualizações, designadamente quanto às datas de escala nos portos constantes dos mesmos (salvo motivos de força maior que impeçam tal comunicação).

41. Será igualmente de referir que, conforme mencionado nos pontos **18** e **19**, em termos de cumprimento das datas anunciadas nas comunicações prévias aos agentes económicos, verifica-se uma percentagem que pode considerar-se relativamente elevada de atrasos, quer na partida, quer na chegada, respetivamente em 42,5% e de 34,9% dos casos, sendo embora a sua grande maioria de um dia.

42. De acordo com os esclarecimento prestados pelos armadores nas reuniões presenciais na AMT (ver ponto **39.4**) as atualizações dos itinerários, designadamente quanto às datas de escala nos portos, são comunicadas prévia a atempadamente aos seus clientes, salvo motivos de força maior que impeçam tal comunicação.
43. A percentagem elevada de atrasos, conjugada com o facto de apenas alguns dos atrasos serem justificados poderão justificar uma maior atenção no sentido de obviar a potenciais transtornos ou prejuízos económicos dos agentes económicos que utilizam o serviço especial regime especial dos transportes regulares da carga geral ou contentorizada.
44. Da análise não resulta uma evidência inequívoca do incumprimento das condições estabelecidas para os transportes regulares de carga geral ou contentorizada na cabotagem marítima insular, havendo no entanto, conforme referido (ver ponto **43**), aspetos que poderão justificar uma maior atenção no sentido de obviar a potenciais transtornos ou prejuízos económicos dos agentes económicos que utilizam este serviço, em particular pela entidade a quem estão cometidas as competências de observatório de informação e sancionatórias constantes do referido DL 7/2006, ou seja, do IMT que, pela alínea a) do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, republicado pelo Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio (DL 236/2012), sucedeu nas atribuições do IPTM.

V. CONSIDERAÇÕES COMPLEMENTARES

45. Sem prejuízo das eventuais consequências legais que possam resultar do direito sancionatório aplicável, parece igualmente relevante mencionar que:
- 45.1. Não existem evidências de que o funcionamento do mercado nas atuais condições e circunstâncias não responde às necessidades da população, pois não existem evidências de reporte de falta de abastecimento de bens a qualquer ilha dos Açores; e
- 45.2. Os fretes das mercadorias expedidas do Continente para qualquer ilha dos Açores não são agravados em qualquer circunstância, pois também não se conhece reporte de tal situação.

46. Não se anteveem argumentos ponderosos para considerar que se encontram em causa os princípios da coesão e da continuidade territorial, no caso presente, da Região Autónoma dos Açores.
47. Conforme também já reportado, verifica-se uma percentagem que pode considerar-se relativamente elevada de atrasos, sendo que a alegada alteração de rota não comunicada previamente aos agentes económicos, que os armadores indicam como justificação para cerca de um quinto dos atrasos, deveria ser cabalmente fundamentada, bem como, sistematicamente, objeto de emissão atempada de uma segunda ou terceira comunicação.

VI. CONCLUSÕES

48. Da análise efetuada ao longo do presente relatório, poderá constatar-se o seguinte:
- 48.1. Os três armadores que efetuam serviços de transporte regular de carga geral ou contentores entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores asseguram escalas quinzenais em todas as ilhas, com base em itinerários pré-definidos, pese embora nesses itinerários não estejam explicitadas as escalas na ilha do Corvo.
- 48.2. O transporte entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores, e vice-versa, são realizados por uma conjugação de meios próprios dos armadores e de acordos recíprocos de cedência de *slots*.
- 48.3. No caso particular da ilha do Corvo, devido às características do porto que não possibilita que os navios das frotas desses armadores escalem o mesmo, as escalas quinzenais são asseguradas recorrendo ao navio que se encontra afretado pelo Fundo Regional de Apoio à Coesão e ao Desenvolvimento Económico.
- 48.4. No que reporta ao cumprimento das datas de partida e de chegada que são indicadas nas comunicações prévias dos itinerários aos agentes económicos, verifica-se uma percentagem que pode considerar-se relativamente elevada de atrasos, quer na partida, quer na chegada, respetivamente em 42,5% e de 34,9% dos casos, sendo embora a sua grande maioria de um dia.

- 48.5.** De acordo com os esclarecimentos prestados pelos armadores nas reuniões presenciais na AMT, as atualizações dos itinerários, designadamente quanto às datas de escala nos portos, são comunicadas prévia e atempadamente aos seus clientes, salvo motivos de força maior que impeçam tal comunicação.
- 48.6.** A percentagem elevada de atrasos, conjugada com o fato de apenas alguns dos atrasos serem justificados poderão justificar uma maior atenção no sentido de obviar a potenciais transtornos ou prejuízos económicos dos agentes económicos que utilizam o serviço do regime especial dos transportes regulares da carga geral ou contentorizada.
- 49.** Não resultam evidências inequívocas do incumprimento das condições estabelecidas para os transportes regulares de carga geral ou contentorizada na cabotagem marítima insular, ou seja, que viole o disposto no n.º 1 do artigo 5.º do DL 7/2006, havendo no entanto aspetos que poderão justificar uma maior atenção no sentido de obviar a potenciais transtornos ou prejuízos económicos dos agentes económicos que utilizam este serviço, em particular pela entidade a quem estão, ainda, cometidas as competências de observatório de informação e sancionatórias constantes do referido DL 7/2006, ou seja, do IMT que, pela alínea a) do artigo 16.º do DL 236/2012, sucedeu nas atribuições do IPTM. Neste caso, verifica-se a necessidade de atualização do diploma ao atual enquadramento institucional e regulatório, tendo em conta a criação da AMT pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

Lisboa, 31 de janeiro de 2023