



# RELATÓRIO

Avaliação do Cumprimento das Obrigações de Serviço Público no Transporte de Mercadorias da Cabotagem Marítima Insular – Ilha do Faial

Janeiro 2025

## ÍNDICE

<b>I. OBJETO</b>	<b>3</b>
<b>II. ENQUADRAMENTO</b>	<b>3</b>
II.1. Comunicações da Câmara Municipal da Horta e do IMT	3
II.2. Obrigações de Serviço Público no Transporte Marítimo de Mercadorias na Cabotagem Nacional	4
II.3. Atribuições da AMT	5
<b>III. PROCEDIMENTOS DESENVOLVIDOS PELA AMT</b>	<b>8</b>
III.1. Considerações Gerais	8
III.2. Resultados da Análise dos Dados Fornecidos pelos Armadores	10
III.2.1. <i>Escalas Efetuadas no Porto da Horta</i>	10
III.2.2. <i>Atrasos Observados nas Escalas no Porto da Horta</i>	11
<b>IV. AVALIAÇÃO DO CUMPRIMENTO DAS CONDIÇÕES INERENTES AO REGIME ESPECIAL DOS TRANSPORTES REGULARES DE CARGA GERAL OU CONTENTORIZADA RELATIVAS À ILHA DO FAIAL</b>	<b>13</b>
<b>V. CONCLUSÕES</b>	<b>17</b>

## I. OBJETO

O presente relatório descreve os procedimentos de avaliação do cumprimento das obrigações por parte dos armadores de cabotagem insular a operar entre o continente e a Região Autónoma dos Açores (RAA), nomeadamente no que reporta às escalas na Ilha do Faial, na sequência do reporte, pela Câmara Municipal da Horta, de atrasos significativos e perda de qualidade do serviço prestado pelos transportadores marítimos, no serviço de transporte de mercadorias, àquela ilha.

## II. ENQUADRAMENTO

### II.1. Comunicações da Câmara Municipal da Horta e do IMT

A Câmara Municipal da Horta, em comunicação efetuada em junho de 2024 ao Instituto da Mobilidade dos Transportes, I.P. (IMT)<sup>1</sup>, expôs o facto de que nos últimos meses, e com agravamento em abril e maio de 2024, se terem verificado atrasos significativos e perda de qualidade do serviço prestado pelos operadores de transporte marítimo, com os navios de transporte de mercadorias, no âmbito das Obrigações de Serviço Público (OSP) tipificadas no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, na sua redação atual (DL 7/2006), que regula o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias na cabotagem nacional.

Mais concretamente, está em causa o transporte regular de carga geral ou contentorizada entre o continente e a RAA, e, neste caso particular, com destino ou origem na ilha do Faial.

*Assinala essa autarquia local que "os atrasos significativos criam constrangimentos para o tecido empresarial local e para a população, que não consegue ter acesso aos bens, tal como para os empresários locais que não conseguem receber nem exportar os seus produtos, nomeadamente na exportação de gado em carcaça ou exportação de produtos de lacticínios, penalizando fortemente a ilha do Faial e agravando a qualidade de vida da população".*

---

<sup>1</sup> Ofício da Câmara Municipal da Horta n.º 18992, de 2024.06.04.

Assim, requereu ao IMT a verificação do cumprimento das OSP em causa, designadamente para a RAA e para a ilha do Faial em particular.

Por sua vez, o IMT remeteu, em setembro de 2024, a referida comunicação da Câmara Municipal da Horta, para a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), por considerar que se trata de assunto desta autoridade<sup>2</sup>.

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

O DL 7/2006, que regula o transporte marítimo de passageiros e mercadorias na cabotagem nacional, estabelece 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;*

---

<sup>2</sup> Ofício do IMT com a referência S/24/70164, de 2024.09.20, enviado à AMT, por e-mail, com a mesma data.

*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.”.*

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)*”<sup>3</sup>, 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”.

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**

No âmbito da solicitação da Câmara Municipal da Horta 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

---

<sup>3</sup> Esta atribuição em concreto, do ex-IPTM, de autorização de serviços, transitou para o IMT, nos termos da sua lei orgânica, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, na sua redação atual, mais concretamente na alínea c) do n.º 5 do artigo 3.º.

em vista a promoção e defesa do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável<sup>4</sup>.

Assim, serão de referir, em particular, as seguintes atribuições e poderes da AMT, definidos nos seus estatutos<sup>5</sup>:

- Zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia (UE), 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);
- 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);
- 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);
- 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);
- 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);

---

<sup>4</sup> As dimensões do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, envolvem:

- Inclusão - Abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva para todas as Pessoas, incluindo naturalmente também a mobilidade dos bens, sempre garantindo elevados padrões de segurança;
- Eficiência - Incorpora as exigências de competitividade, de produtividade e de combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogéneas da globalização, incluindo a fragmentação dos mercados, por força de barreiras e de medidas de política de mais diversa natureza;
- Sustentabilidade - Agrega as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas, para o Desenvolvimento Sustentável, bem como com o Pacto Ecológico Europeu.

<sup>5</sup> Os estatutos da AMT foram aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

- 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);
- 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);
- 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
- Proceder a sindicâncias destinadas a promover uma averiguação geral acerca do funcionamento das entidades do setor regulado (alínea b) do n.º 5 do artigo 34.º).

### III. PROCEDIMENTOS DESENVOLVIDOS PELA AMT

#### III.1. Considerações Gerais

Importará assinalar que a AMT efetuou, anteriormente, diversas ações de verificação/avaliação, envolvendo nomeadamente a monitorização da aplicação do DL 7/2006, que regula o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias na cabotagem nacional, em particular no contexto da verificação do cumprimento das OSP inerentes ao transporte regular de carga geral ou contentorizada entre o continente e a RAA, designadamente:

- No ano de 2019: Avaliação da Queixa sobre Incumprimento das Obrigações de Serviço Público no Transporte Marítimo de Mercadorias na Ilha Terceira<sup>6</sup>;
- No ano de 2020: Verificação do cumprimento das Obrigações dos Armadores da Cabotagem Insular Garantirem Ligações Entre o Continente e o Porto das Lajes das Flores<sup>7</sup>;
- No ano de 2023: Verificação do cumprimento das obrigações por parte dos armadores de cabotagem insular a operar entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores<sup>8</sup>.

Dessas ações não resultaram evidências inequívocas de incumprimento das OSP constantes do artigo 5.º do DL 7/2006, sem prejuízo de, na última ação, apenas ter sido evidenciada a justificação para pouco mais de um terço dos atrasos constatados.

Assim, em face da exposição apresentada pela Câmara Municipal da Horta, considerou a AMT justificar-se a solicitação de esclarecimentos relativamente ao caso concreto das ligações marítimas à ilha do Faial, no âmbito do mencionado artigo 5.º do DL 7/2006, no que concerne especificamente à periodicidade das escalas nessa ilha, divulgação e cumprimento dos itinerários estabelecidos pelas empresas de transporte marítimo que

---

<sup>6</sup> [https://www.amt-autoridade.pt/media/4448/decisao\\_final\\_osp\\_raa.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/4448/decisao_final_osp_raa.pdf)

<sup>7</sup> [https://www.amt-autoridade.pt/media/4447/parecer-34\\_gatm\\_dre\\_ds\\_dapp\\_14abr\\_srtop\\_raacores.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/4447/parecer-34_gatm_dre_ds_dapp_14abr_srtop_raacores.pdf)

<sup>8</sup> <https://www.amt-autoridade.pt/media/3643/nota-site-acores.pdf>

efetuem transportes regulares de carga geral ou contentores entre o continente e a RAA, concretamente, a Transinsular, GS Lines e Mutualista Açoreana.

Para o efeito, a AMT, ao abrigo das suas atribuições e poderes estatutários anteriormente identificados, solicitou aos três armadores assinalados<sup>9</sup>, as seguintes informações, reportadas ao período de janeiro a agosto de 2024, acompanhadas da respetiva documentação comprovativa:

- Relação de escalas previstas e realizadas na ilha do Faial;
- Identificação dos desvios em relação aos itinerários programados;
- Identificação dos motivos dos desvios em relação aos itinerários programados;
- Cópia dos itinerários divulgados, tanto de natureza periódica, como dos avisos das respetivas alterações, a par da evidenciação dos respetivos meios de publicitação;
- Quando considerassem justificável, informação complementar relativa, designadamente, a alterações significativas ao cumprimento de itinerários, bem como de reporte de situações excecionais perturbadoras do serviço e, ou, de redução da qualidade do serviço pelos navios que escalam a ilha do Faial, incluindo documentação relevante e, ou, comprovativa.

Os elementos fornecidos pelos armadores foram rececionados na AMT nas seguintes datas:

- Transinsular: 2024.10.23;
- Mutualista Açoreana: 2024.10.29;
- GS Lines: 2024.10.30.

No caso da Transinsular, foi necessário a AMT solicitar informações adicionais, via e-mail, em 2025.01.07, as quais foram facultadas por aquele armador, e pela mesma via, em 2025.01.13.

---

<sup>9</sup> Ofícios da AMT, datados de 2024.10.03, com as referências 06194-CA/2024, 06195-CA/2024 e 06196-CA/2024, respetivamente para a Mutualista Açoreana, Transinsular e GS Lines.

Entendeu também a AMT, oficiar a Câmara Municipal da Horta<sup>10</sup>, no sentido de, em face das atribuições da AMT, e na sequência do ofício daquela Câmara Municipal dirigido ao IMT em junho de 2024, e por esse Instituto remetido à AMT em setembro de 2024, requerer informações mais detalhadas, se disponíveis, sobre os factos concretos ou outros elementos, relativamente ao incumprimento dos itinerários de transporte previamente estabelecidos e divulgados pelos armadores, acompanhada da respetiva documentação comprovativa das ocorrências.

Não foi, contudo, obtida qualquer resposta daquela autarquia local.

### **III.2. Resultados da Análise dos Dados Fornecidos pelos Armadores**

#### **III.2.1. Escalas Efetuadas no Porto da Horta**

Da análise efetuada aos dados conjugados dos três armadores (Transinsular, GS Lines e Mutualista Açoreana), incluindo também os itinerários disponibilizados para o período de janeiro a agosto de 2024, bem como, ainda, a informação existente na AMT relativamente aos acordos recíprocos, entre aqueles mesmos armadores, de cedência de *slots* nos diversos navios que concorrem para garantir a entrega de bens expedidos do continente e destinados às ilhas da RAA, e vice-versa, pode observar-se que o porto da Horta foi escalado quatro a seis vezes em cada um dos meses de análise, tendo por base as seguintes viagens para a Ilha do Faial (ver Tabela 1).

**Tabela 1 – Viagens do Continente para os Açores escalando a Ilha do Faial/Janeiro- Agosto de 2024**

Mês \ Armador	Transinsular			GS Lines			Mutualista Açoreana		
	Navio Próprio	Outros Navios	Total	Navio Próprio	Outros Navios	Total	Navio Próprio	Outros Navios	Total
Janeiro	3	1	4		4	4	1	3	4
Fevereiro	2	2	4	1	3	4	1	3	4
Março	1	4	5	1	4	5	3	2	5
Abril	2	2	4		4	4	2	2	4
Maio	1	3	4	1	3	4	2	2	4
Junho	1	3	4	1	3	4	2	2	4
Julho	4	2	6	1	5	6	1	5	6
Agosto	2	3	5	2	3	5	1	4	5
<b>Totais</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>36</b>	<b>7</b>	<b>29</b>	<b>36</b>	<b>13</b>	<b>23</b>	<b>36</b>

<sup>10</sup> Ofício da AMT com a referência 06193-CA/2024, de 2024.10.02.

Assinale-se que a referência a “Outros Navios”, representa a possibilidade de utilização de *slots* entre os três armadores que efetuam os transportes regulares de carga geral ou contentores entre o continente e a RAA.

### III.2.2. Atrasos Observados nas Escalas no Porto da Horta

Considerando as viagens efetuadas em navios dos armadores em análise, pode observar-se que, no período de janeiro a agosto de 2024, relativamente às escalas no porto da Horta:

- Quase um terço das viagens escalaram o porto na data prevista;
- Em ligeiramente mais de um terço das viagens, o porto foi escalado com um dia de atraso;
- No remanescente das viagens, ou seja, também pouco mais de um terço, o atraso a escalar a Ilha do Faial foi igual ou superior a dois dias.

**Tabela 2 – Atrasos nas Escalas no Porto da Horta – Janeiro a Agosto de 2024**

Mês	Total de Viagens		
	Data Prevista	Atraso 1 dia	Atraso ≥2 dias
Janeiro	2	2	
Fevereiro	1	3	1
Março		1	3
Abril	2		1
Maio	1	1	2
Junho	1		4
Julho	2	3	
Agosto	2	2	1
<b>Totais</b>	<b>11</b> 31%	<b>12</b> 34%	<b>12</b> 34%

Da análise da Tabela 2 pode constatar-se que a maior frequência de atrasos iguais ou superiores a dois dias na escala do porto da Horta se situou nos meses de março e junho, ocorrendo, respetivamente, em 75% e 80% das viagens, tendo o atraso de um dia predominado nos meses de fevereiro e julho (em qualquer dos casos, em 60% das viagens).

As escalas na Ilha do Faial na data prevista registaram um máximo, concretamente em 67% das viagens, em abril, tendo ainda atingido uma proporção de 50% das viagens

em janeiro, sendo sempre inferior nos restantes meses, importando ainda sublinhar o mês de fevereiro em que não se registou nenhuma escala sem atraso.

De acordo com os elementos fornecidos pelos armadores, o atraso máximo reportado no período de janeiro a agosto de 2024 foi de cinco dias de calendário, neste caso concreto devido a uma avaria na grua do navio que estaria previsto escalar o porto da Horta, ocorrendo a coincidência da infraestrutura portuária não ter meios disponíveis para a movimentação das mercadorias, o que obrigou ao recurso a outro navio para efetuar a escala naquele porto, mas que apenas o efetuou com o diferimento assinalado. Em virtude do dia da semana em que estava previsto ser efetuada a escala do navio no porto da Horta, 5.ª feira, só se ter concretizado na 3.ª feira seguinte, o atraso contabilizou três dias úteis.

Pode observar-se na tabela seguinte que, em termos gerais, os motivos dos atrasos são maioritariamente relacionados com as operações portuárias (60%), portanto, de responsabilidade alheia ao transportador marítimo, a que se seguem as condições de operacionalidade dos navios (32%), na qual o armador não pode deixar de ter, pelo menos, alguma quota de responsabilidade.

**Tabela 3 – Motivos dos Atrasos nas Viagens – Janeiro a Agosto de 2024**

Mês	Total de Atrasos		
	Operacional	Outros - Meteorologia	Outros-Portos
Janeiro			2
Fevereiro		1	3
Março		1	3
Abril	1		2
Maio	1		2
Junho	5		
Julho			
Agosto	1		3
<b>Totais</b>	<b>8</b> 32%	<b>2</b> 8%	<b>15</b> 60%

#### **IV. AVALIAÇÃO DO CUMPRIMENTO DAS CONDIÇÕES INERENTES AO REGIME ESPECIAL DOS TRANSPORTES REGULARES DE CARGA GERAL OU CONTENTORIZADA RELATIVAS À ILHA DO FAIAL**

Analisando os itinerários disponíveis para o período de janeiro a agosto de 2024, observa-se que, para além dos três armadores realizarem viagens semanais entre o continente e a RAA, a escala de navios de transportes regular de carga geral ou contentores, no porto da Horta, é, salvo raras exceções, semanal, não se tendo observado situações em que a mesma ultrapasse a quinzena, tal como previsto nas OSP aplicáveis.

Neste contexto, encontram-se verificadas as OSP de realização de viagens semanais entre o continente e a RAA, bem como de que são estabelecidos e realizados itinerários que garantam, no mínimo, uma escala quinzenal na Ilha do Faial, ou seja, das condições a satisfazer constantes das alíneas a) a c) do n.º 1 do DL 7/2006.

Nos termos da alínea da alínea d) do n.º 1 do artigo 5.º do DL 7/2006, deverá ser garantido que o tempo de demora na expedição da carga entre a origem e o destino não ultrapassa sete dias úteis, salvo caso de força maior.

Como mencionado anteriormente, o atraso máximo identificado pelos armadores foi de três dias úteis, coincidindo com o caso concreto referenciado pela Câmara Municipal da Horta, na sua exposição ao IMT, ou seja, da escala do navio que deveria ter ocorrido no porto da Horta no dia 2024.05.30 e apenas teve lugar em 2024.06.04.

Essa escala específica corresponderia ao Navio “Ponta do Sol”, da Transinsular, tendo sido efetuada posteriormente pelo Navio “Margarethe”, também da Transinsular, por condicionantes operacionais do navio e porto anteriormente assinalados.

Será igualmente de assinalar que, na ausência de mais informações sobre origens e destinos das cargas, não se afigura ser esse atraso suscetível de ter originado um atraso de mais de sete dias úteis na expedição da carga entre a origem e o destino, imposto pelas condições constantes do artigo 5.º do DL 7/2006, ou seja, não comprometendo esta OSP específica.

O cumprimento das restantes condições do n.º 1 do artigo 5.º do DL 7/2006 não são abrangidas pela exposição da Câmara Municipal da Horta, pelo que, neste caso

concreto, não se afiguram existir indícios do incumprimento das OSP a satisfazer pelos armadores que efetuam transportes regulares de carga geral ou contentores entre o continente e a Ilha do Faial.

Igualmente, a ausência da apresentação pela Câmara Municipal da Horta de elementos concretos sobre a redução da qualidade dos serviços prestados, prejudica uma avaliação pela AMT que transcenda a avaliação dos requisitos de OSP constantes do n.º 1 do artigo 5.º do DL 7/2006.

Contudo, tal não obsta a que se devam encetar todos os esforços com vista a reduzir a elevada percentagem de atrasos, no sentido de obviar a potenciais transtornos ou prejuízos económicos dos agentes que utilizam os transportes regulares de carga geral ou contentores entre o continente e a RAA, envolvendo os diversos intervenientes, quer no transporte dos bens por via marítima com destino ou origem nas ilhas da RAA, e neste caso concreto do Faial, quer nas interfaces (infraestruturas portuárias), ou seja, em particular, os armadores que prestam o serviço em causa, as autoridades portuárias e as entidades nacionais e regionais com competências de regulação, supervisão e fiscalização.

Igualmente, considera-se ser necessária a atualização do DL 7/2006, face ao atual enquadramento institucional e regulatório, tendo em conta as atribuições estatutárias da AMT.

Ora, com a criação da AMT, através da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras<sup>11</sup>, e de acordo com os estatutos desta autoridade, as competências legais de regulação do transporte marítimo e da cabotagem insular, anteriormente exercidas pelo IPTM, entretanto extinto, foram atribuídas à AMT, a saber:

- *“a) Regular as atividades comerciais no setor marítimo-portuário, designadamente de serviços de transporte marítimo e fluvial e de exploração portuária;*
- *k) 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;*

---

<sup>11</sup> Aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, na sua redação atual.

- *l) Regular a atividade da cabotagem insular, no quadro dos requisitos e obrigações de serviço público a que se encontra sujeito, e adotar as medidas que se revelem necessárias para a sua conformidade com a legislação nacional e da União Europeia aplicável.”.*

A AMT tem exercido as competências atribuídas no DL 7/2006, no que se refere à verificação de cumprimento de OSP. Nesta matéria, de âmbito regulatório, considera-se que onde se lê “IPTM”, deverá ler-se “AMT”. Ao IMT devem ser atribuídas as competências previstas na alínea c) do n.º 3 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, na sua redação atual (autorização, licenciamento e fiscalização das entidades do setor dos portos comerciais, da navegabilidade do rio Douro e transportes marítimos).

Contudo, o DL 7/2006 ainda estabelece poderes ao abrigo do anterior enquadramento institucional, o que impede uma aplicação efetiva de contraordenações por parte da AMT e limita a sua capacidade de atuação.

De facto, o artigo 14.º do DL 7/2006 estabelece que compete ao IPTM assegurar o cumprimento do disposto no referido decreto-lei, bem como o processamento das contraordenações e aplicação das respetivas coimas, sem prejuízo das competências dos órgãos regionais no que se refere aos transportes efetuados exclusivamente entre portos das ilhas de cada região autónoma (artigo 16.º).

Acresce ainda que se considera que o mesmo diploma se encontra desatualizado do atual contexto, importando uma revisão do mesmo face às atuais necessidades do setor<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> Tal como já referido no relatório de 2023, dirigido à Direção Regional da Mobilidade do Governo Regional dos Açores (ver nota de rodapé 8)

Finalmente, importa referir que a AMT vai passar a efetuar, a partir de 2025, no âmbito da operacionalização do Observatório da Mobilidade e dos Transportes, um pedido de informação junto dos armadores que pratiquem a cabotagem nacional, mais concretamente no âmbito do processo de monitorização das OSP relativamente ao serviço de transportes regulares de carga geral ou contentores entre o continente e as regiões autónomas, à semelhança do que se verifica em outros modos de transporte, e tendo em vista quer a divulgação pública dos dados recolhidos, quer a supervisão regular e sistemática deste serviço.

## V. CONCLUSÕES

Da análise efetuada ao longo do presente relatório, poderá constatar-se o seguinte:

- O porto da Horta, que é a infraestrutura portuária de abastecimento da Ilha do Faial, foi escalado semanalmente, salvo raras exceções, por navios que efetuam transportes regulares de carga geral ou contentores entre o continente e a RAA, e nunca excedendo a quinzena, no período de análise, entre janeiro e agosto de 2024;
- Foram verificados, com uma frequência bastante significativa, atrasos de escala no porto da Horta, tendo atingido 80% no mês de junho de 2024, sendo que o maior atraso registado foi de três dias úteis, associado à conjugação de avaria em grua do navio com a indisponibilidade dos meios portuários na Ilha do Faial para a descarga da mercadoria.
- Não se observa uma evidência 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, particularmente no que reporta à escala na Ilha do Faial.

Contudo, identifica-se a pertinência de serem encetados todos os esforços com vista a reduzir a elevada percentagem de atrasos, no sentido de obviar a potenciais transtornos ou prejuízos económicos dos agentes que utilizam os transportes regulares de carga geral ou contentores entre o continente e a RAA.

Considera-se, por isso, ser necessária a atualização do DL 7/2006, face ao atual enquadramento institucional e regulatório, tendo em conta as atribuições estatutárias da AMT, a par da criação de mecanismos de articulação envolvendo os diversos intervenientes, quer no transporte dos bens por via marítima com destino ou origem nas ilhas da RAA, e neste caso concreto do Faial, quer nas interfaces (infraestruturas portuárias), ou seja, em particular, os armadores que prestam o serviço em causa, as autoridades portuárias e as entidades nacionais e regionais com competências de regulação, supervisão e fiscalização.

Importa, não só, tornar mais eficaz a verificação do cumprimento das OSP do serviço de transporte regular de carga contentorizada entre o continente e as regiões autónomas, mas também garantir a existência de efetivos instrumentos de intervenção e sancionamento em caso de incumprimento, e a previsão de medidas corretivas que mitiguem a possibilidade de prejuízos para a atividade económica dessas regiões.

Face ao exposto, considera-se ser de remeter o presente relatório à Câmara Municipal da Horta, ao IMT, à RAA e ao membro do Governo responsável pela área dos transportes.

