

IV

(Actos adoptados, antes de 1 de Dezembro de 2009, nos termos do Tratado CE, do Tratado UE e do Tratado Euratom)

DECISÃO DO ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA

N.º 397/09/COL

de 14 de Outubro de 2009

que altera pela septuagésima segunda vez as regras processuais e materiais no domínio dos auxílios estatais, através da introdução de um novo capítulo relativo aos auxílios estatais às empresas de gestão de navios

O ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA ⁽¹⁾,

TENDO EM CONTA o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu ⁽²⁾, nomeadamente, os seus artigos 61.º a 63.º e o Protocolo n.º 26.

TENDO EM CONTA o Acordo entre os Estados da EFTA relativo à criação de um Órgão de Fiscalização da EFTA e de um Tribunal de Justiça ⁽³⁾, nomeadamente, o seu artigo 24.º e o artigo 5.º, n.º 2, alínea b).

CONSIDERANDO que, nos termos do artigo 24.º do Acordo que cria um Órgão de Fiscalização e um Tribunal, o Órgão de Fiscalização aplicará as disposições do Acordo EEE em matéria de auxílios estatais.

CONSIDERANDO que, ao abrigo do artigo 5.º, n.º 2, alínea b), do Acordo que cria um Órgão de Fiscalização e um Tribunal, o Órgão de Fiscalização elaborará notas informativas ou linhas directrizes nas matérias abrangidas pelo Acordo EEE, se esse Acordo ou o Acordo que cria um Órgão de Fiscalização e um Tribunal o previrem expressamente ou se o Órgão de Fiscalização o entender necessário.

RECORDANDO as regras processuais e materiais no domínio dos auxílios estatais adoptadas em 19 de Janeiro de 1994 pelo Órgão de Fiscalização ⁽⁴⁾.

CONSIDERANDO que, em 10 de Junho de 2009, a Comissão das Comunidades Europeias (a seguir denominada «Comissão CE») adoptou uma Comunicação sobre as Orientações relativas aos auxílios estatais às empresas de gestão de navios ⁽⁵⁾.

CONSIDERANDO que esta comunicação é igualmente relevante para efeitos do Espaço Económico Europeu.

CONSIDERANDO que é necessário garantir uma aplicação uniforme das regras do EEE em matéria de auxílios estatais em todo o Espaço Económico Europeu.

CONSIDERANDO que, de acordo com o ponto II da secção «DISPOSIÇÕES GERAIS» no final do anexo XV do Acordo EEE, o Órgão de Fiscalização, após consulta da Comissão, deverá adoptar actos correspondentes aos adoptados pela Comissão Europeia.

APÓS consulta da Comissão Europeia.

APÓS consulta dos Estados da EFTA por carta de 31 de Agosto de 2009 (Documentos n.ºs 526393, 526395 e 526367),

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

As Orientações relativas aos auxílios estatais são alteradas mediante a introdução de um novo capítulo referente às Orientações relativas aos auxílios estatais às empresas de gestão de navios. O novo capítulo consta do anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

Apenas faz fé o texto em língua inglesa.

Feito em Bruxelas, em 14 de Outubro de 2009.

Pelo Órgão de Fiscalização da EFTA

Per SANDERUD
Presidente

Kristján Andri STEFÁNSSON
Membro do Colégio

⁽¹⁾ A seguir designado «Órgão de Fiscalização».

⁽²⁾ A seguir designado «Acordo EEE».

⁽³⁾ A seguir designado «Acordo que cria um Órgão de Fiscalização e um Tribunal».

⁽⁴⁾ Orientações relativas à aplicação e interpretação dos artigos 61.º e 62.º do Acordo EEE e do artigo 1.º do Protocolo n.º 3 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal, adoptadas e emitidas pelo Órgão de Fiscalização em 19 de Janeiro de 1994, publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia* (a seguir designado «JO») L 231 de 3.9.1994, p. 1, e no Suplemento EEE n.º 32 de 3.9.1994, p. 1. A seguir designadas «Orientações relativas aos auxílios estatais». Encontra-se disponível no sítio web do Órgão de Fiscalização uma versão actualizada das Orientações relativas aos auxílios estatais no endereço: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

⁽⁵⁾ JO C 132 de 11.6.2009, p. 6.

ANEXO

ORIENTAÇÕES RELATIVAS AOS AUXÍLIOS ESTATAIS ÀS EMPRESAS DE GESTÃO DE NAVIOS**1. Objecto**

O presente capítulo analisa a elegibilidade das empresas que se ocupam da gestão de tripulações e da gestão técnica de navios no que respeita à redução do imposto sobre o rendimento das sociedades ou à aplicação do imposto sobre a tonelagem, a título da secção 3.1 do capítulo relativo aos auxílios estatais aos transportes marítimos⁽¹⁾ («as Orientações relativas aos transportes marítimos»). Não trata a questão dos auxílios do Estado às empresas que se ocupam da gestão comercial de navios. O presente capítulo aplica-se à gestão de tripulações e à gestão técnica, independentemente do facto de um ou ambos os serviços serem prestados relativamente a um mesmo navio.

2. Introdução**2.1. Contexto geral**

As Orientações relativas aos transportes marítimos (secção 3.1) prevêem a possibilidade de as empresas de gestão de navios beneficiarem do imposto sobre a tonelagem ou outros regimes de desagravamento fiscal previstos para as companhias de navegação. Tal possibilidade está, contudo, subordinada à condição de a empresa assegurar tanto a gestão técnica como a gestão da tripulação de um mesmo navio («gestão integral»), não sendo estes serviços elegíveis para aquelas medidas se prestados individualmente.

As Orientações relativas aos transportes marítimos prevêem que o Órgão de Fiscalização da EFTA («Órgão de Fiscalização») analise os seus efeitos a nível da gestão de navios três anos após a data em que se tornaram aplicáveis⁽²⁾. O presente capítulo apresenta os resultados dessa análise e tira conclusões quanto à elegibilidade das empresas de gestão de navios para auxílios do Estado.

2.2. Gestão de navios

As empresas de gestão de navios são entidades que prestam diversos tipos de serviços aos armadores, nomeadamente vistorias técnicas, recrutamento e formação de tripulantes, gestão de tripulações e exploração de navios. Existem três grandes categorias de serviços de gestão naval: gestão de tripulações, gestão técnica e gestão comercial.

A gestão de tripulações consiste, em especial, em tratar de todos os aspectos relacionados com as tripulações, nomeadamente seleccionar e recrutar marítimos qualificados, emitir as folhas salariais, assegurar que a lotação dos navios é adequada, verificar os certificados, providenciar os seguros de acidente e invalidez e tratar das deslocações, dos vistos e das despesas médicas dos marítimos, bem como avaliar o seu desempenho e, em certos casos, dispensar-lhes formação. A gestão de tripulações representa, de longe, a maior fracção da actividade de gestão de navios a nível mundial.

A gestão técnica consiste em assegurar que o navio está em condições de navegar e satisfaz todas as prescrições técnicas e de segurança aplicáveis. Compete em particular ao gestor técnico decidir das reparações e da manutenção a efectuar ao navio. A gestão técnica representa uma fracção apreciável da actividade de gestão de navios, embora bastante inferior à representada pela gestão de tripulações.

A gestão comercial, que representa uma fracção diminuta da actividade de gestão de navios, consiste em publicitar e vender a capacidade do navio, através de contratos de fretamento, de reservas para transporte de carga ou passageiros, do *marketing* e da designação de agentes. Não dispendo o Órgão de Fiscalização de dados completos sobre esta actividade, a gestão comercial não é objecto de análise no presente capítulo.

À semelhança de qualquer actividade marítima, a gestão naval tem, por natureza, dimensão global. Na falta de legislação internacional que regule a gestão de navios por terceiros, as normas neste domínio têm sido definidas no quadro de convénios de direito privado⁽³⁾.

No EEE, a actividade de gestão de navios concentra-se essencialmente em Chipre. Há, contudo, empresas de gestão de navios no Reino Unido, Alemanha, Dinamarca, Bélgica e Países Baixos. Fora do EEE, esta actividade está presente principalmente em Hong Kong, Singapura, Índia, Emiratos Árabes Unidos e EUA.

⁽¹⁾ Disponível no sítio *web* do Órgão de Fiscalização da EFTA <http://www.efasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

⁽²⁾ Ver nota 20 das Orientações relativas aos transportes marítimos.

⁽³⁾ Um exemplo é o «BIMCO's Standard Ship Management Agreement SHIPMAN 98», utilizado frequentemente para reger as relações entre companhias de gestão naval e armadores.

2.3. Reapreciação das condições de elegibilidade aplicáveis às empresas de gestão de navios

Desde que foram adoptadas as Orientações relativas aos transportes marítimos, em Março de 2004, aderiram ao EEE vários países marítimos, entre os quais Chipre, o país com a maior quota de mercado da actividade de gestão naval no mundo.

Com a adesão de Chipre, e à luz do trabalho preliminar a que este país procedeu para dar execução às Orientações relativas aos transportes marítimos e dos resultados de um estudo efectuado por um consórcio para o governo cipriota ⁽¹⁾, foi possível fazer um retrato mais completo desta actividade e da sua evolução. Ficaram mais claros, em particular, onexo entre a gestão técnica e a gestão da tripulação, por um lado, e a actividade de transporte marítimo, por outro, bem como a noção de que os gestores técnicos e/ou de tripulações podem contribuir para a realização dos objectivos das Orientações relativas aos transportes marítimos.

3. Análise da elegibilidade das empresas de gestão de navios

Ao contrário de outros serviços relacionados com a actividade de transporte marítimo, a gestão naval é uma actividade central das companhias de navegação, normalmente assegurada pela própria companhia, e uma das mais características dos operadores de navios. Hoje em dia, contudo, é por vezes confiada a terceiros, as empresas de gestão de navios. Este vínculo entre a gestão de navios e o transporte marítimo explica que as empresas gestoras de navios sejam formadas por profissionais de perfil análogo aos armadores, embora segmentado consoante as respectivas especializações, e que trabalhem no mesmo meio. Os únicos clientes destas empresas são os armadores.

Num tal contexto, o Órgão de Fiscalização considera que não há que penalizar, do ponto de vista fiscal, a externalização da actividade de gestão de navios, desde que as empresas gestoras satisfaçam os requisitos aplicáveis aos armadores e que os auxílios que lhes forem concedidos contribuam, à semelhança dos concedidos aos armadores, para a realização dos objectivos das Orientações relativas aos transportes marítimos.

O Órgão de Fiscalização considera, em especial, que, precisamente graças à sua especialização e à natureza da sua actividade principal, as empresas de gestão de navios podem contribuir significativamente para a realização dos objectivos das Orientações relativas aos transportes marítimos – sobretudo «um transporte marítimo mais seguro, mais eficaz e mais respeitador do ambiente» e «a consolidação do sector marítimo estabelecido nos Estados do EEE» ⁽²⁾.

4. Alargamento às empresas de gestão de navios da elegibilidade para auxílios do Estado

À luz do exposto na secção 3 *supra*, o Órgão de Fiscalização autorizará, ao abrigo do artigo 61.º, n.º 3, alínea c), do Acordo EEE, medidas de desagravamento fiscal para as empresas de gestão de navios referidas na secção 3.1 das Orientações relativas aos transportes marítimos, no respeitante aos serviços de gestão técnica e gestão de tripulações, prestados conjunta ou individualmente, desde que estejam preenchidas as condições estabelecidas nas secções 5 e 6 do presente capítulo.

5. Condições de elegibilidade aplicáveis às actividades de gestão técnica e gestão de tripulações

Para poderem beneficiar de auxílios estatais, as empresas de gestão de navios deverão ter um vínculo claro com o EEE e a respectiva economia, conforme previsto na secção 3.1 das Orientações relativas aos transportes marítimos. Deverão, além disso, contribuir para a realização dos objectivos dessas Orientações, nomeadamente os definidos na sua secção 2.2. As actividades de gestão técnica e gestão de tripulações são elegíveis desde que os navios em causa satisfaçam todas as condições estabelecidas nas subsecções 5.1 a 5.4 do presente capítulo. As actividades elegíveis têm de ser exercidas integralmente a partir do território do EEE.

5.1. Contribuição para a economia e o emprego no EEE

O vínculo económico com o EEE decorre de a actividade de gestão de navios ser exercida no território de um ou mais Estados do EEE e de nas tarefas executadas em terra ou a bordo dos navios se empregarem maioritariamente nacionais do EEE.

5.2. Vínculo económico dos navios com o EEE

Independentemente de a gestão ser assegurada internamente ou externalizada, parcial ou totalmente, a uma ou várias empresas de gestão de navios, estas podem beneficiar de auxílios estatais a título dos navios cuja gestão assegurem integralmente a partir do território do EEE.

No entanto, como estas empresas não controlam integralmente os seus clientes, considerar-se-á preenchida a condição *supra* se pelo menos dois terços da frota gerida (em termos de tonelagem) o for a partir do território do EEE. A tonelagem em excesso cuja gestão não seja assegurada integralmente a partir do território do EEE não é elegível ⁽³⁾.

⁽¹⁾ *Study on Ship Management in Cyprus and in the European Union*, de 31 de Maio de 2008, efectuado para o governo cipriota por um consórcio sob a direcção da Faculdade de Economia e Gestão da Universidade de Viena.

⁽²⁾ Secção 2.2 das Orientações relativas aos transportes marítimos.

⁽³⁾ Note-se que o não preenchimento da quota dos 2/3 não afecta a elegibilidade da empresa gestora de navios propriamente dita.

5.3. Observância das normas internacionais e comunitárias

As empresas de gestão de navios são elegíveis se todos os navios e tripulações que gerem observarem as normas internacionais e as disposições do direito comunitário, em especial as relativas à segurança, à formação e certificação dos marítimos, à protecção do ambiente e às condições de trabalho a bordo.

5.4. Condição da quota-parte de tonelagem sob bandeiras do EEE (vínculo de bandeira)

A condição da quota-parte estabelecida no oitavo parágrafo da secção 3.1 das Orientações relativas aos transportes marítimos é também aplicável às empresas de gestão de navios. A quota-parte de tonelagem sob bandeiras do EEE a utilizar como referência é a existente à data da adopção do presente capítulo. No caso das empresas que venham a ser criadas, o valor de referência deverá ser calculado um ano depois da data em que iniciarem a sua actividade.

6. Condições adicionais aplicáveis à actividade de gestão de tripulações

6.1. Formação dos marítimos

A actividade de gestão de tripulações é elegível para auxílios do Estado desde que todos os marítimos empregados a bordo dos navios em causa possuam as qualificações, a formação e os certificados de competência previstos na Convenção sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW) de 1978, da Organização Marítima Internacional, na versão em vigor, e tenham seguido uma formação de segurança pessoal a bordo. Além disso, a empresa deve respeitar as disposições desta Convenção e do direito comunitário relativas às responsabilidades das companhias.

6.2. Condições sociais

Para poderem beneficiar de auxílios estatais, as empresas que se ocupam da gestão de tripulações devem assegurar que, em todos os navios em causa, o empregador trate-se do armador ou do gestor naval aplica integralmente as disposições da Convenção do Trabalho Marítimo (CTM) ⁽¹⁾ de 2006, da Organização Internacional do Trabalho. Devem assegurar, em especial, a correcta aplicação das disposições da CTM respeitantes ao contrato de trabalho dos marítimos ⁽²⁾, à indemnização por perda ou naufrágio do navio ⁽³⁾, à assistência médica ⁽⁴⁾, à responsabilidade do armador, nomeadamente pelo pagamento do salário em caso de acidente ou doença ⁽⁵⁾, e à repatriação ⁽⁶⁾.

Devem também garantir o respeito integral das normas internacionais relativas às horas de trabalho e aos períodos de descanso estabelecidas na CTM.

Devem, ainda, constituir uma garantia financeira, a fim de assegurar o pagamento de indemnização em caso de morte ou incapacidade prolongada dos marítimos decorrente de lesão, doença ou acidente de trabalho.

7. Cálculo do imposto

No que se refere às empresas de gestão de navios, o Órgão de Fiscalização aplicará igualmente o princípio definido nas Orientações relativas aos transportes marítimos, nos termos do qual, para evitar distorções, só aprovará os regimes que dêem origem a uma carga fiscal homogénea nos Estados do EEE para uma mesma actividade ou tonelagem. Significa isto que não serão autorizados regimes de isenção total ou equivalentes ⁽⁷⁾.

A imposição a aplicar às empresas de gestão de navios não poderá obviamente ser a aplicável aos armadores, dado que, para um determinado navio, o volume de negócios da empresa gestora é muito inferior ao do armador. Segundo o estudo referido na subsecção 2.3, e à luz das notificações recebidas no passado, a base de imposição (em termos de tonelagem ou de lucros teóricos) a aplicar às empresas de gestão de navios deverá corresponder a aproximadamente 25 % da aplicável ao armador para o mesmo navio ou tonelagem. O Órgão de Fiscalização exige, portanto, que nos regimes de imposição com base na tonelagem de que beneficiem empresas de gestão de navios se aplique um coeficiente não inferior a 25 % ⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ Convém assinalar que os parceiros sociais europeus celebraram um acordo que inclui as disposições relevantes da Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006, o qual foi incorporado no direito comunitário por meio da Directiva 2009/13/CE do Conselho, de 16 de Fevereiro de 2009, que aplica o Acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, e que altera a Directiva 1999/63/CE (JO L 124 de 20.5.2009, p. 30). Decorre actualmente o processo de incorporação da Directiva 2009/13/CE no Acordo EEE.

⁽²⁾ CTM, Regra 2.1 e norma A2.1 (Contratos de trabalho dos marítimos) do título 2.

⁽³⁾ *Ibid.*, regra 2.6 e norma A2.6 (Indemnização dos marítimos pela perda do navio ou naufrágio) do título 2.

⁽⁴⁾ *Ibid.*, regra 4.1 e norma A4.1 (Assistência médica a bordo e em terra), regra 4.3 e norma A4.3 (Protecção da segurança e da saúde e prevenção de acidentes) e regra 4.4 (Acesso a instalações de bem-estar em terra) do título 4.

⁽⁵⁾ *Ibid.*, regra 4.2 e norma A4.2 (Responsabilidade do armador) do título 4.

⁽⁶⁾ *Ibid.*, regra 2.5 e norma A2.5 (Repatriação) do título 2.

⁽⁷⁾ O Órgão de Fiscalização aproveita a oportunidade para frisar que o que está em causa não é o mecanismo utilizado para calcular o imposto a pagar pelas empresas de gestão de navios e pelos armadores; não importa, em especial, se se aplica ou não um sistema baseado nos lucros teóricos.

⁽⁸⁾ Se elegível, o armador arcará com a totalidade do imposto sobre a tonelagem.

As empresas de gestão de navios com actividades não elegíveis para auxílios do Estado, de acordo com o presente capítulo, devem ter contas separadas para essas actividades.

Se estas empresas subcontratarem parte da sua actividade, a parte subcontratada não é elegível para auxílios do Estado.

8. **Aplicação e revisão**

O Órgão de Fiscalização aplicará as orientações estabelecidas no presente capítulo a partir da data de adopção.

A revisão geral das Orientações relativas aos transportes marítimos, prevista na secção 13 das mesmas, incluirá a questão dos auxílios do Estado às empresas de gestão de navios.
