



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 20.2.2001
COM(2001) 93 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

**sobre a experiência adquirida com o trabalho realizado de acordo com a Directiva
95/64/CE do Conselho relativa ao levantamento estatístico dos transportes marítimos de
mercadorias e de passageiros**

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a experiência adquirida com o trabalho realizado de acordo com a Directiva 95/64/CE do Conselho relativa ao levantamento estatístico dos transportes marítimos de mercadorias e de passageiros

(Texto relevante para efeitos do EEE)

INDICE

1.	Introdução	4
1.1.	Antecedentes	4
1.2.	Cobertura geográfica	4
2.	Período de transição (Artigo 10.º)	5
2.1.	Derrogações	5
2.2.	Estudos-Piloto	5
	(a) viabilidade e custos da recolha de informações específicas	6
	(b) aspectos técnicos da recolha de dados	8
3.	Portos (Artigo 4.º)	10
4.	Exactidão das estatísticas (artigo 5.º)	12
5.	Tratamento e transmissão dos resultados da recolha de dados (Artigos 6.º e 7.º)	13
5.1.	Recolha e tratamento de dados brutos pela ENC	13
5.2.	Transmissão dos resultados à Comissão	14
6.	Divulgação dos dados estatísticos (Artigo 9.º)	15
7.	Contribuição financeira (Artigo 11.º)	16
8.	Regras de aplicação e processo (Artigos 12.º e 13º)	17
9.	Aplicação (Artigo 14.º)	17
9.1.	Bélgica	18
9.2.	Dinamarca	18
9.3.	Alemanha	19
9.4.	Grécia	19
9.5.	Espanha	20
9.6.	França	20
9.7.	Irlanda	21

9.8.	Itália.....	21
9.9.	Países Baixos.....	22
9.10.	Portugal.....	22
9.11.	Finlândia	23
9.12.	Suécia.....	23
9.13.	Reino Unido	24
9.14.	Noruega	24
9.15.	Islândia.....	24
10.	Conclusão.....	25

1. INTRODUÇÃO

1.1. Antecedentes

Em 8 de Dezembro de 1995, o Conselho adoptou uma directiva relativa ao levantamento estatístico dos transportes marítimos de mercadorias e de passageiros. A Directiva 95/64/CE estabelece um quadro harmonizado para a recolha de estatísticas sobre transportes marítimos em todo o Espaço Económico Europeu. Define, além disso, as informações a transmitir periodicamente por cada Estado-Membro ao Serviço de Estatística das Comunidades Europeias, no que se refere ao transporte de mercadorias e passageiros por via marítima.

O artigo 8.º da Directiva estipula que a Comissão deverá apresentar ao Conselho “um relatório sobre a experiência adquirida no trabalho realizado de acordo com a presente directiva, após três anos de recolha de dados”. A recolha de dados foi iniciada tomando como referência o ano de 1997.

Salvo quando sejam citados outros actos legislativos no presente relatório, todos os artigos se referem à Directiva 95/64/CE¹ do Conselho, adiante denominada “a Directiva” ou “a Directiva Marítima”. A Comissão adoptou posteriormente dois outros actos legislativos estabelecendo regras de execução da Directiva: a Decisão 98/385/CE da Comissão de 13 de Maio de 1998 e a Decisão 2000/363/CE da Comissão, de 28 de Abril de 2000². O fórum principal para todos os debates e decisões relativos à execução e à aplicação da Directiva é o Grupo de Trabalho do EEE sobre Transportes Marítimos, adiante denominado “o Grupo de Trabalho”.

A Directiva Marítima tem por objectivo completar as informações disponíveis sobre outros modos de transporte a nível europeu – rodoviário, ferroviário, por águas interiores e aéreo – de modo a permitir que a Comissão Europeia elabore as políticas correspondentes.

1.2. Cobertura geográfica

A Directiva é aplicada por todos os Estados-Membros da UE excepto o Luxemburgo e a Áustria, cujo território é desprovido de portos marítimos. Além daqueles treze países, os dois países da EFTA que são membros do Espaço Económico Europeu (EEE) e possuem portos marítimos, isto é, a Islândia e a Noruega, são associados ao sistema de informação marítima da Directiva.

O processo de integração da Directiva Marítima no Acordo sobre o Espaço Económico Europeu ficou concluído em 6 de Março de 1998 com a adopção da Decisão 17/98 pelo Comité Misto do EEE.³

Esta decisão alterou o anexo XXI (Estatísticas) do Acordo EEE por forma a incluir a Directiva 95/64/CE do Conselho num novo ponto 7B. Foram efectuadas duas adaptações na Directiva para fins do Acordo EEE: uma relativa aos pequenos portos da Noruega, outra à atribuição de códigos aos navios noruegueses (anexo V da

¹ JO L 320 de 30.12.1995, p. 25.

² JO L 174 de 18.6.1998, p. 1 e JO L 132 de 5.6.2000, p. 1.

³ A Decisão 17/98 entrou em vigor em 7.3.1998 e foi publicada no JO L 272, p. 24, em 8.10.1998.

Directiva). A Decisão 98/385/CE da Comissão foi igualmente integrada no Acordo EEE.

Devido a uma alteração de procedimentos, a participação dos portos dos países do EEE e da EFTA já não é determinada por decisões da Comissão mas por alterações introduzidas no Acordo EEE. Este facto reflecte o desejo manifestado por aqueles países no sentido de participarem no processo de tomada de decisões. Assim, a Decisão 2000/363/CE da Comissão procedeu à revisão da lista de portos europeus sem incluir os portos da Islândia e da Noruega.

2. PERÍODO DE TRANSIÇÃO (ARTIGO 10.º)

2.1. Derrogações

Os parceiros do Sistema Estatístico Europeu (SEE) concordaram em iniciar a recolha regular de dados um ano após a entrada em vigor da Directiva em 1 de Janeiro de 1997 e considerar os três primeiros anos como um período de transição. Este período deveria permitir que os Estados-Membros adoptassem todas as medidas administrativas e jurídicas necessárias para aplicar a Directiva a nível nacional.

Durante este mesmo período, todos os Estados-Membros beneficiaram de derrogações que reflectiram as suas necessidades específicas de adaptação. Tais derrogações consistiram quer em isentar os portos individualmente da obrigação de recolher dados, permitindo a utilização de códigos nacionais, quer em abrir excepções para determinadas variáveis. O número de derrogações foi reduzido ao fim do primeiro ano de aplicação, assumindo-se que os Estados-Membros já teriam feito progressos na adaptação dos respectivos sistemas de recolha.

Por um lado, estas derrogações foram necessárias porque a implantação de um sistema de recolha de dados requeria esforços e recursos. Por outro lado, isso tem como consequência que os dados que foram coligidos durante os três primeiros anos de referência são bastante incompletos.

Desde Janeiro de 2000, todos os Estados-Membros têm de fornecer conjuntos completos de dados, classificados e codificados de acordo com as exigências da Directiva.

2.2. Estudos-Piloto

De acordo com o n.º 2 do artigo 10.º da Directiva, a Comissão Europeia adoptou um programa de estudos-piloto durante a fase de transição, os quais abrangeram dois domínios:

- (a) viabilidade e custos da recolha de informações específicas;
- (b) aspectos técnicos da recolha de dados.

O financiamento destes estudos-piloto proveio principalmente do quarto programa-quadro de acções em matéria de investigação e desenvolvimento, especialmente das estruturas SUPCOM e IDA/DSIS (Intercâmbio de dados entre administrações/Serviços descentralizados de informação estatística).

(a) viabilidade e custos da recolha de informações específicas

Quando a Directiva estava a ser elaborada, considerou-se a hipótese de incluir certos itens complementares de informação no sistema regular de recolha. Como, porém, não se chegou a acordo sobre a forma de o conseguir, decidiu-se estudar a viabilidade e os custos para os Estados-Membros da recolha dessa informação, numa base regular, através de uma série de estudos-piloto. A informação em causa incluía:

- i* descrição das mercadorias transportadas
- ii* passageiros transportados em distâncias curtas
- iii* informações sobre os serviços de ligação e sobre a cadeia intermodal de transportes
- iv* dados relativos à nacionalidade do operador de transporte marítimo.

No que diz respeito aos itens *i*, *iii* e *iv*, os estudos tinham por finalidade determinar se o sistema actual comportava um alargamento mediante a inclusão destas novas variáveis. Quanto ao item *ii*, o objectivo do estudo, pelo contrário, era reduzir e não alargar o actual sistema.

Os estudos-piloto foram levados a cabo pela Comissão e financiados pelo quarto programa-quadro. Os respectivos resultados foram debatidos pelo Grupo de Trabalho sobre Estatísticas de Transportes Marítimos em Junho de 1999. Dadas as dificuldades de aplicação dos novos itens, o Grupo decidiu não lançar de imediato qualquer processo de alargamento da Directiva mas antes aguardar que o sistema de recolha regular se encontre bem implantado. Entretanto o Grupo criou uma *Task Force* para aprofundar a questão. Paralelamente, a Comissão continuou a desenvolver um quadro metodológico minucioso que inclui, entre outros aspectos, a questão dos passageiros transportados em distâncias curtas.

Os resultados principais dos estudos efectuados são os seguintes:

- i* **descrição das mercadorias**, tal como definida nos anexos III e VIII, conjunto de dados B1

Como o disposto actualmente na Directiva prevê apenas informações sobre o tipo de carga, não são possíveis comparações pormenorizadas com as estatísticas sobre o modo de transporte terrestre, já que estas utilizam as informações sobre mercadorias de acordo com o grupo 24 da nomenclatura NST/R.

Assim, o estudo-piloto analisou os custos e a viabilidade de recolher informação sobre as mercadorias nos portos de acordo com esta nomenclatura.

A recolha dessa informação pormenorizada parece não só ser viável como poder ter um custo razoável no que se refere a carga a granel e semigranel.

Porém, a principal dificuldade e os problemas de custos ocorrem quando se realizam análises do mesmo tipo quanto ao tráfego de contentores e unidades *ro-ro* na maioria dos Estados-Membros. A recolha de informações sobre a carga dos contentores exigiria elevados recursos, na medida em que o texto da sua descrição implicaria uma codificação substancial. Por outro lado, considerou-se que o elevado número das

diferentes mercadorias incluídas em cada contentor iria igualmente aumentar os custos.

Quanto ao tráfego *ro-ro*, a respectiva documentação de transporte não contém geralmente qualquer informação sobre mercadorias susceptível de ser utilizada pelos operadores.

Os Estados-Membros recolhem informações sobre as mercadorias a vários níveis de pormenor. Qualquer que seja a nomenclatura escolhida, esta terá de ser comum a outros modos de transporte, devendo ter-se sempre em conta potenciais revisões da NST/R.

ii passageiros transportados em distâncias curtas

A Directiva prevê a recolha de dados sobre os passageiros transportados por via marítima sem especificar qualquer mínimo quanto à distância da viagem. Teoricamente, portanto, as viagens curtas deviam ser igualmente registadas. Mas como alguns países não recolhem dados sobre as viagens para aquém de uma certa distância, podem ocorrer distorções na base de dados comum. O objectivo do estudo-piloto era considerar a possibilidade de os Estados-Membros excluírem do inquérito uma parte de todas as rotas de menor importância realizadas nos respectivos países.

Nove dos Estados-Membros cobrem já todos os movimentos de passageiros e mais dois começarão a fazê-lo a partir de 2000. Segundo as conclusões do estudo, os Estados-Membros não têm problemas de monta para obter todas as informações respeitantes a passageiros. Pelo contrário, o encargo para os fornecedores de dados aumentaria se fossem instituídos novos limiares destinados a excluir os movimentos menores de passageiros, medida que se revelaria, portanto, contraproducente. A recolha de dados sobre os passageiros pode beneficiar da informação fornecida no âmbito da Directiva 98/41/CE do Conselho, de 18 de Junho de 1998, relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros que operam a partir de ou para portos dos Estados-Membros da Comunidade (JO L 188 de 2.7.1998, p. 35).

Entendeu-se que a extensão de uma viagem, isto é, o número de milhas ao longo das quais os passageiros são transportados, não é necessariamente um indicador significativo da importância de um determinado serviço de *ferry*. A dimensão do fluxo pode ser mais importante: ao estabelecer-se um limiar de 200 000 passageiros por ano (artigo 4.º da Directiva), os fluxos de tráfego de menor importância estão já a ser excluídos. O estudo assinalou igualmente o problema de alguns países aplicarem o critério “viagens em navios de mar” (artigo 2.º). Neste caso, poucas rotas de distância curta são excluídas das estatísticas de passageiros, mesmo quando esses serviços implicam o transporte de um grande número de passageiros.

iii informações sobre os serviços de ligação e a cadeia intermodal de transportes

Para responder à procura crescente, por parte do utilizador, de informações sobre a cadeia intermodal de transportes, um estudo-piloto explorou a viabilidade e o custo da recolha desses dados. Segundo as conclusões do mesmo estudo, esse tipo de informações não se encontra disponível nas fontes utilizadas pela Directiva. A única possibilidade seria recolher dados a partir dos próprios portos, para os quais o

encargo seria relativamente reduzido se já recolhessem esses dados para fins de tarifação. Alguns delegados concordaram que era certo existir alguma informação disponível nos portos, uma vez que os preços entre os mesmos variam. Em alguns países, porém, o processo pode revelar-se muito oneroso e/ou só poderá efectuar-se através de inquéritos por amostragem separados ou com base noutros modos de transporte.

A *Task Force* que tem a seu cargo o estudo do alargamento do sistema foi mandatada pelo Grupo de Trabalho para promover o debate dos aspectos metodológicos dos serviços de ligação e coordenar os seus trabalhos com os do Grupo Intermodal de Peritos.

iv dados relativos à nacionalidade do operador de transporte marítimo

O estudo-piloto sobre a obtenção de informações quanto à nacionalidade do operador de transporte marítimo reflecte uma necessidade expressa dos utilizadores quanto a informações sobre os principais beneficiários económicos das operações marítimas e sobre a frota europeia em geral. De acordo com as conclusões do estudo, a recolha da informação exigida pela Directiva – isto é, sobre o centro real do controlo da actividade comercial – não é viável. Considerou-se que a principal dificuldade residia em definir o país beneficiário em termos económicos, já que propriedade e operação são conceitos extremamente complexos. O custo da recolha desse tipo de dados revelar-se-ia elevado e não se considerava justificado. O Grupo de Trabalho entendeu que deviam explorar-se métodos alternativos como, por exemplo, consultar as associações nacionais ou as bases de dados sobre comércio, as quais poderiam recorrer a um algoritmo complexo para definir o país beneficiário em termos económicos.

(b) aspectos técnicos da recolha de dados

Foi decidida uma série de estudos-piloto sobre a possibilidade de recolher dados ao abrigo dos acordos concluídos no contexto da simplificação dos procedimentos de comércio, da Organização Internacional de Normalização (ISO), do Comité Europeu de Normalização (CEN) e das regulamentações aduaneiras internacionais (n.º 2, alínea b), do artigo 10.º).

Os estudos contribuíram sobretudo para o EDIMARS (Electronic Data Interchange in Maritime Statistics – Intercâmbio Electrónico de Dados sobre Estatísticas Marítimas), projecto que foi lançado em 1995. Os primeiros ensaios foram realizados em Espanha, nos Países Baixos e em França, seguindo-se-lhes a Irlanda, a Alemanha e o Reino Unido e mais tarde todos os outros Estados-Membros. Era um projecto aberto a todos os intervenientes do sector dos transportes marítimos da União Europeia: administrações nacionais e regionais, entidades portuárias, operadores de transportes, armadores, agentes de navegação, transportadoras, fornecedores de sistemas para os portos comunitários, etc.

Nos primeiros três anos, o projecto centrou-se na recolha de dados brutos dos fornecedores, nomeadamente portos, transportadoras ou agentes de navegação. No quarto ano, o seu objectivo principal foi incrementar a utilização de meios electrónicos pelas entidades nacionais competentes para o envio de dados ao Eurostat.

O projecto EDIMARS facilitou a troca de experiências quanto à organização e à execução da recolha de dados estatísticos sobre transportes marítimos e contribuiu para reduzir os custos e aumentar a eficiência da recolha e divulgação de estatísticas sobre o transporte marítimo recorrendo ao uso de EDI (Electronic Data Interchange - Intercâmbio Electrónico de Dados). O EDI é normalmente definido como o intercâmbio, aplicação-a-aplicação, entre computadores, de documentos comerciais. Muitas empresas escolhem o EDI por ser um método rápido, barato e seguro de enviar ordens de encomenda, facturas, conhecimentos de embarque e outros documentos comerciais frequentemente utilizados. Como os meios tradicionais de recolher informação (questionários, entrevistas, inquéritos, etc.) se revelaram dispendiosos, inexaustivos e menos fiáveis, o Eurostat e o EBES (European Board for EDI Standards – Conselho Europeu para as Normas de EDI) conceberam uma linguagem comum para o intercâmbio de estatísticas. A GESMES (Generic Statistical Message – Mensagem Estatística Genérica) usa a norma EDIFACT (Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport – Intercâmbio Electrónico de Dados na Administração, no Comércio e nos Transportes).

O *status quo*, no início do projecto, caracterizava-se pela utilização de um grande número de diferentes formatos (sistemas proprietários, GESMES) e suportes (papel, disquete, banda magnética e correio electrónico). Em Março de 2000, nenhum Estado-Membro utiliza já métodos manuais como o papel, embora alguns recorram ainda a um misto de disquete e transmissão por EDI e outros, como a Espanha, Portugal e a Finlândia, utilizem sistematicamente a transmissão por EDI.

O projecto demonstrou, através de ensaios concretos, que a utilização do EDI para a recolha de estatísticas marítimas acarreta duas grandes vantagens:

- uma linguagem homogénea para a transmissão dos dados exigidos pela Directiva, recorrendo à GESMES para as estatísticas sobre transportes marítimos;
- formas de automaticamente extrair dados estatísticos de mensagens EDIFACT operacionais como, por exemplo, IFCSUM (International Forwarding and Consolidation Summary Message – Mensagem Sumária Internacional de Remessa e Consolidação) ou CUSCAR (Customs Cargo Report – Relação Aduaneira de Carga), assim como de sistemas para portos comunitários ou de outros sistemas de informação.

A documentação produzida no âmbito do projecto fornece uma descrição exhaustiva de como extrair de uma mensagem IFCSUM os elementos estatísticos exigidos pela Directiva Marítima.

Paralelamente a estes estudos-piloto, foram desenvolvidos por alguns grupos internacionais e europeus outros modelos de mensagem, por exemplo a EDIMAN (Maritime Cargo Manifest Message – Mensagem de Manifesto de Carga Marítima), que se baseia na sintaxe UN/EDIFACT e foi criada pelo Grupo de Manifesto da Comissão Marítima. A Comissão Europeia seguiu atentamente os trabalhos destes grupos, nomeadamente do ITIGG (International Transport Implementation Guidelines Group – Grupo para a Implementação de Orientações sobre o Transporte Internacional) e do Grupo de Trabalho sobre Códigos UN/CEFACT, que é responsável pela manutenção do conjunto de recomendações UN/ECE abrangendo as

nomenclaturas destinadas a facilitar o comércio global. Este grupo ocupa-se da revisão dos códigos dos modos de transporte, dos códigos dos tipos de embalagem, da codificação das mercadorias para fins de transporte, dos tipos de meios de transporte e dos tipos de carga, bem como dos UN/LOCODES, que são particularmente importantes para as estatísticas marítimas.

O projecto EDIMARS também contribuiu para os trabalhos deste grupo pelo facto de ter adoptado as normas da CUSCAR do ITIGG para o terceiro ano de ensaios-piloto no Reino Unido e na Alemanha. O ITIGG está a alargar os seus trabalhos no sentido de abranger os outros modos de transporte, o que pode vir a traduzir-se em benefícios importantes não só para a recolha de dados brutos harmonizados relativos aos outros modos mas também para a recolha de estatísticas intermodais.

3. PORTOS (ARTIGO 4.º)

Na sua qualidade de unidades inquiridas, os portos assumem o papel-chave para a recolha de dados no âmbito do sistema de informação da Directiva. De acordo com o artigo 1.º, os Estados-Membros devem elaborar estatísticas comunitárias sobre o transporte de mercadorias e de passageiros efectuado por navios que façam escala em portos situados no respectivo território.

Aquando da redacção da Directiva em 1993, o critério para o estabelecimento de uma lista de portos foi o de que essa lista, relativamente a cada Estado-Membro, devia abranger pelo menos 90% de todo o transporte marítimo de mercadorias e 90% de todos os movimentos marítimos de passageiros. O acto jurídico final, porém, estipula simplesmente que deve ser elaborada uma lista de portos, sem estabelecer critérios objectivos.

De acordo com o n.º 1 do artigo 4.º e o processo previsto no artigo 13.º, começou a ser aplicada uma primeira lista em 1997, a qual foi formalmente adoptada em 1998 por força da Decisão 98/385/CE da Comissão. Incluía, no total, 1575 portos em todos os países do EEE, dos quais 1302 eram portos estatísticos. A partir de 2000, primeiro ano de aplicação integral, passou a ser usada uma nova lista, que foi formalmente adoptada pela Decisão 2000/363/CE da Comissão e compreende um total de 1357 portos em 13 países da UE, sendo 1089 portos estatísticos (*ver quadro 1*). Por um procedimento separado, serão acrescentados à lista mais cerca de 160 portos EEE/EFTA.

A selecção foi efectuada por cada um dos Estados-Membros relativamente aos portos do respectivo território. O número de portos, o número relativo de portos por quilómetro de linha costeira e também o agrupamento dos vários subportos num grupo estatístico nacional diferem consideravelmente de país para país. Este facto deve-se às estruturas administrativas dos portos locais e às tradições nacionais em termos de transporte marítimo e de estatísticas marítimas. A inclusão de um porto na lista não é determinada por qualquer número mínimo comum de passageiros, de movimentos de navios ou de manuseamento de carga anual.

No Reino Unido, por exemplo, o número total de portos da lista é o dobro do número de portos que efectivamente fornecem estatísticas a título de portos estatísticos nacionais. Na Irlanda e em Portugal, pelo contrário, cada porto incluído na lista é também um porto estatístico. Em Itália, onde todos os portos são sistematicamente

incluídos, cada um deles funciona separadamente como porto estatístico, sem agregação.

Nos termos da Directiva, é definido como porto “um local com instalações que permitem amarrar navios mercantes e descarregar ou carregar mercadorias, bem como desembarcar ou embarcar passageiros dos ou nos navios”. Em casos excepcionais, os Estados-Membros seleccionaram como porto estatístico toda uma via navegável, como é o caso do Canal Albert na Bélgica.

Somente a análise dos dados coligidos pode demonstrar se a heterogeneidade das listas é um obstáculo à produção de informações comparáveis e exactas sobre os transportes marítimos na UE.

Entre os portos incluídos na lista, apenas aqueles que ultrapassem um certo limiar anual no transporte de carga ou de passageiros necessita de transmitir dados detalhados ou numa base trimestral. Os que fiquem abaixo desse limiar precisam unicamente de fornecer dados sumários numa base anual. O limiar encontra-se fixado em um milhão de toneladas de mercadorias ou 200 000 passageiros por ano. Durante o período de transição, que decorreu de 1997 a 1999, os Estados-Membros puderam gozar de uma derrogação, prevista na Directiva, e aplicar o limiar provisório de dois milhões de toneladas ou 400 000 passageiros por ano. Quanto ao número de portos sobre os quais constam informações na base de dados comum, esse varia conforme o conjunto de dados.

Devido a estas restrições quanto a limiares, às derrogações concedidas e à revisão da lista de portos, só é possível dar início a séries cronológicas significativas relativamente à maioria dos portos a partir do ano de referência de 2000.

Quadro 1 Número de portos nos quais devem ser coligidas estatísticas marítimas

	Desde o ano de referência de 2000 (lista de acordo com a Decisão 2000/363/CE da Comissão)		
	portos	subportos	portos estatísticos
UK	341	177	164
DK	145	4	141
IT	136	0	136
SE	149	21	128
DE	123	13	110
NL	107	6	101
FR	95	26	69
FI	85	17	68
EL	59	1	58
ES	52	0	52
PT	31	0	31
IE	23	0	23
BE	11	3	8
UE-15	1357	268	1089
	<i>(podem vir a ser incluídos na lista posteriormente)</i>		
NO	(96)		(96)
IS	(64)		(64)
EEE	(160)		(160)
Total	(1517)		(1249)

Da experiência adquirida com os dados transmitidos pelos Estados-Membros, concluiu-se que só uma parte dos portos com obrigações de transmissão de dados declaram efectivamente o tráfego. Pode, por isso, vir a tornar-se necessário rever a lista de portos no futuro, quando o sistema de informação se encontrar bem implantado.

4. EXACTIDÃO DAS ESTATÍSTICAS (ARTIGO 5.º)

Os fluxos de transporte intracomunitários possuem a particularidade de serem duplamente registados: na origem e no destino do fluxo. As características da recolha de dados da Directiva Marítima incluem informações sobre a relação (isto é, porto de carga/descarga no que se refere ao EEE, zona costeira marítima no que respeita aos países fora do EEE) quanto a passageiros e a mercadorias expedidos. Este facto permite formar quadros com estatística de espelho, os quais podem ser usados para controlar a qualidade. Quaisquer diferenças nas declarações de duas unidades inquiridas indicam claramente a existência de problemas de metodologia.

As diferenças a nível de países nas declarações de totais podem provir do facto de apenas um dos dois portos de um determinado fluxo de tráfego se encontrar incluído na lista de portos, ao mesmo tempo que o porto de descarga ou de carga não tem obrigações de declarante. A nível de portos, por seu turno, as discrepâncias são fáceis de identificar.

A questão está a ser debatida no seio do Grupo de Trabalho desde Junho de 1999 e a Comissão propõe uma abordagem bilateral: dois Estados-Membros que apresentem grandes diferenças nas suas declarações sobre um mesmo fluxo deverão ser notificados por aquela instituição, a fim de tentarem comparar as respectivas metodologias e eliminarem ou minimizarem a fonte das discrepâncias. Estas práticas bilaterais já provaram ter êxito noutros domínios, como foi o caso da migração. Mesmo que os desvios não possam ser totalmente corrigidos, a investigação pode contribuir para formar factores de estimativa.

Portugal e vários países escandinavos começaram já a estudar a coerência dos dados a nível nacional, tendo detectado um certo número de razões para as discrepâncias:

- fluxos declarados em meses diferentes quando começavam no fim de um mês e terminavam no começo do mês seguinte;
- mercadorias saídas de um porto com destino a outro, podendo os atrasos sofridos pelo caminho introduzir distorções relativamente à data declarada para ambos os portos originalmente envolvidos;
- utilização de fontes estatísticas diferentes: manifesto de carga *versus* conhecimento de embarque.
- utilização, por certos portos, de equivalências de unidades específicas para certos tipos de mercadorias (por exemplo, toneladas = metros cúbicos).

O Grupo de Trabalho deu início a uma série de actividades de carácter contínuo com a finalidade de melhorar a qualidade das estatísticas coligidas. Existe um certo número de questões metodológicas que requerem investigação mais aprofundada. Trata-se de questões que tanto podem dizer respeito a especificidades nacionais como a problemas de ordem geral, por exemplo determinação da carga dos contentores, informações sobre contentores vazios ou microcabotagem.

5. TRATAMENTO E TRANSMISSÃO DOS RESULTADOS DA RECOLHA DE DADOS (ARTIGOS 6.º E 7.º)

5.1. Recolha e tratamento de dados brutos pela ENC

No que se refere à recolha de dados brutos e ao tratamento dos dados coligidos pela entidade nacional competente (ENC), a Directiva apenas vincula os Estados-Membros relativamente ao resultado, isto é, à produção de estatísticas comparáveis com o grau de exactidão acordado. A selecção dos instrumentos de tratamento e a organização do trabalho são feitas a nível nacional, de acordo com o princípio da subsidiariedade. Alguns países continuaram a aplicar os sistemas de processamento que já possuíam, adequando-os às exigências da Directiva nos casos necessários; outros implantaram sistemas completamente novos, tendo parte da contribuição financeira concedida para os custos de execução sido utilizada para financiar esta implantação de um ambiente de tratamento adequado.

As conclusões dos estudos-piloto acerca da recolha de dados encontram-se resumidas no capítulo deste relatório intitulado *Período de transição: estudos-piloto*. No Reino Unido encontra-se em vias de execução um projecto-piloto que abrange os anos de 1999 e 2000 e que trata de cinco métodos diferentes de recolha de dados brutos. Este

projecto-piloto inclui, entre outros aspectos, o SDES (Statistical Data Entry Software – Software para Introdução de Dados Estatísticos) e um conjunto de formas de introdução de dados por tecnologia Web para fornecedores de dados.

5.2. Transmissão dos resultados à Comissão

Para a transmissão à Comissão dos dados coligidos, por outro lado, a Directiva adopta uma abordagem mais harmonizada. Define previamente a periodicidade e a estrutura dos conjuntos de dados a transmitir e estipula que os pormenores técnicos da transmissão serão estabelecidos por um procedimento de comitologia.

Dada a diversidade de instrumentos usados nos Estados-Membros e os consideráveis esforços de adaptação necessários, a Comissão não propôs normas técnicas comuns na primeira fase de aplicação da Directiva. Em vez disso, apoiou os esforços dos Estados-Membros para instalarem instrumentos de transmissão eficientes, financiando projectos-piloto e criando uma “caixa” de ferramentas informáticas capazes de gerar declarações em formato electrónico a enviar para o Eurostat. O objectivo da estratégia de EDI da Comissão é permitir uma certa escolha mas ao mesmo tempo limitar as opções a apenas duas, ambas susceptíveis de verificação e tratamento nas instalações da Comissão sem terem de ser reformatadas ou editadas manualmente.

O primeiro dos dois métodos propostos é a transmissão através de um subconjunto da mensagem GESMES UN/EDIFACT, tal como definida pelas “Orientações para a Implementação da Mensagem GESMES Marítima”, elaboradas no âmbito do projecto EDIMARS. Esta “Solução Fácil de GESMES Marítima por EDI” tem sido não só testada na prática como permanentemente melhorada.

O segundo método consiste em enviar um ficheiro de estrutura unidimensional em formato “csv” (comma separated format – formato separado por vírgula) que segue uma estrutura desenvolvida pela Comissão para permitir a validação automática. É um conceito semelhante à estrutura GESMES, mas é um simples ficheiro de formato unidimensional. Quer a vírgula (,) quer o ponto e vírgula (;) podem ser usados como separadores e os conjuntos de dados podem ser aceites com ou sem campos vazios. A solução da estrutura unidimensional é uma solução sem quaisquer custos que pode ser directamente derivada das aplicações vulgares de tratamento de dados.

Os ficheiros de estrutura unidimensional ou os ficheiros GESMES podem ser enviados quer pela via do STADIUM quer por anexos estruturados de correio electrónico para um endereço electrónico funcional previamente definido.

Os critérios gerais de concepção da “Caixa de Ferramentas MAKEDISI EDI” foram a simplicidade máxima, a portabilidade através de plataformas e, além disso, a “plena” compatibilidade EDI, ou seja, não é exigível qualquer intervenção humana. Além disso, as ferramentas devem ser postas à disposição dos Estados-Membros livres de encargos, devem ser independentes de qualquer marca ou aplicação de software, ser parametrizadas a fim de permitir introduzir facilmente alterações nas listas de códigos ou na GESMES e funcionar em conjunção com software de comunicação normalizado como, por exemplo, pacotes de correio electrónico. Foi escolhida a linguagem PERL, não só porque satisfazia os critérios de concepção mas também porque oferece uma funcionalidade adicional adequada para o tratamento de ficheiros de estrutura unidimensional.

A caixa de ferramentas fornece ainda as funções de validação de formatos e códigos e de conversão entre ficheiros de estrutura unidimensional e GESMES, reforçando assim a exactidão dos dados.

A “Caixa de Ferramentas MAKEDISI EDI” aceita tanto formatos de entrada GESMES Marítima como ficheiros de estrutura unidimensional. O único formato de saída, porém, é GESMES, a fim de se poder avançar para transmissões 100% GESMES, o que corresponde à política geral de transmissão no âmbito do Sistema Estatístico Europeu.

Um serviço de informação gerido pela Comissão, no sítio Web CIRCA, fornece apoio aos utilizadores destas ferramentas, bem como troca de experiências sobre caixas de ferramentas, listas de pedidos, perguntas mais frequentes, etc.

6. DIVULGAÇÃO DOS DADOS ESTATÍSTICOS (ARTIGO 9.º)

A Comissão planeia incluir os dados coligidos no programa de divulgação periódica do Sistema Estatístico Europeu, o qual procede à divulgação geral dos dados em vários suportes junto do público e dos utilizadores privados, bem como à divulgação especial dos mesmos junto dos fornecedores de dados e das Direcções-Gerais da Comissão “Transportes” e “Energia”. O principal ambiente técnico para a divulgação dos dados marítimos será o tema 7 da base de dados em linha NEW CRONOS. As entidades nacionais competentes (ENC) terão livre acesso a essa base, enquanto o público em geral poderá adquirir extractos da mesma mediante pagamento.

Além disso, está prevista a divulgação de dados seleccionados em CD-ROM ou nas publicações periódicas da Comissão em suporte de papel como, por exemplo, o boletim “Statistics in Focus”, os anuários e a publicação que traça o panorama do sector dos transportes.

Este programa de publicações responde às expectativas das ENC, expressas num questionário emitido em 1998, bem como em reuniões subsequentes do Grupo de Trabalho.

Os principais obstáculos à divulgação de dados durante o período de transição deveram-se, por um lado, ao facto de, nos termos da Directiva, o processo de divulgação ter de ser estabelecido por comitologia, não tendo sido até à data conseguido qualquer consenso no seio do Grupo de Trabalho quanto ao nível de pormenor a que os dados devem ser tornados públicos. Por outro lado, a maioria dos Estados-Membros só permite a divulgação dos respectivos dados com a condição de haver reciprocidade, isto é, de que os mesmos dados estejam disponíveis para todos os países ao mesmo tempo. Ora a situação quanto à recepção dos dados pela Comissão não permite uma publicação tão integral, dado que vários países ainda não forneceram dados. E mesmo que todos os países tivessem transmitido os dados a que são obrigados como declarantes, as derrogações concedidas durante os três primeiros anos de aplicação da Directiva ocasionariam diferenças consideráveis entre países aquando da elaboração dos quadros correspondentes.

Na sua reunião de 1999 e por troca de correspondência, posteriormente, o Grupo de Trabalho chegou a um acordo provisório quanto a divulgação, acordo esse que consiste em publicar os dados relativos a portos e a MAC (Maritime Coastal Zones –

Zonas Costeiras Marítimas). Foi igualmente decidido rever este acordo no sentido de aumentar o nível de pormenor a que deve obedecer a publicação dos dados, após adquirida alguma experiência.

Estes acordos não indicam o que *deve* ser publicado mas o que *pode* ser publicado sem prejuízo das exigências de confidencialidade da Directiva e dos actos legislativos conexos. Presentemente, os Estados-Membros analisam as preocupações existentes entre os respectivos fornecedores de dados quanto à confidencialidade comercial. As primeiras reacções de alguns países deram mostras de opiniões diferentes da parte dos fornecedores de dados, conforme não só o país onde operam mas também a dimensão da unidade inquirida (os portos pequenos ou os pequenos operadores tendem a considerar mais sensíveis as informações sobre as suas actividades do que os portos grandes ou os grandes operadores).

O acordo do Grupo de Trabalho está em vias de ser formalizado por uma decisão da Comissão.

7. CONTRIBUIÇÃO FINANCEIRA (ARTIGO 11.º)

O artigo 11.º da Directiva prevê que durante os três primeiros anos os Estados-Membros beneficiem de um apoio financeiro da Comunidade relativamente ao custo dos trabalhos efectuados para a aplicação da Directiva.

Os custos dessa aplicação incorridos pelas entidades nacionais competentes foram consideráveis: o custo total declarado pelo conjunto dos Estados-Membros nos exercícios orçamentais de 1998 e 1999, ascendeu a 3,61 milhões de euros.

Quadro 2 Síntese das contribuições da UE

Estado-Membro	Contribuição da UE (1998+1999)
BE	66 000
DA	128 000
DE	150 000
EL	82 000
ES	50 491
FR	128 000
IE	38 000
IT	167 735
NL	58 000
PT	20 000
FI	16 000
SV	37 000
UK	194 224
Total	1 135 450

De acordo com o disposto no n.º 2 e no n.º 3 do artigo 11.º, a Comunidade Europeia acordou com os estados-membros contribuir com cerca de um terço do montante destes custos, ou seja, com cerca de 1,14 milhões de euros. Os trabalhos tomados em consideração referiram-se quer às necessárias adaptações no seio das entidades nacionais competentes quer ao desenvolvimento das ferramentas informáticas a serem distribuídas pelas mesmas entidades aos respectivos portos ou a outros fornecedores de dados.

Os custos incorridos variaram consideravelmente de um para outro Estado-Membro, sobretudo conforme a situação prévia de cada país no que se refere à recolha de dados sobre transportes marítimos. Em alguns países, o esforço despendido com a aplicação da Directiva foi aproveitado para modernizar o sistema de recolha de dados existente.

Complementarmente a estas dotações destinadas aos custos de execução dos Estados-Membros, a Comissão Europeia atribuiu ainda recursos financeiros ao Eurostat, igualmente relacionados com a execução, bem como aos projectos-piloto mencionados no capítulo intitulado *Período de transição*.

8. REGRAS DE APLICAÇÃO E PROCESSO (ARTIGOS 12.º E 13.º)

Todas as regras pormenorizadas de aplicação da Directiva são estabelecidas por um comité de gestão, de acordo com o disposto no artigo 13.º. Até à data, foram adoptadas para a aplicação da Directiva duas decisões da Comissão, ambas contendo um certo número de regras pormenorizadas, incluindo uma lista de portos, assim como uma primeira actualização desta mesma lista. Além disso, as decisões vieram completar e adaptar os anexos da Directiva.

A lista de portos e os restantes anexos especificando as características da recolha de dados serão periodicamente revistos, a fim de reflectirem quaisquer alterações nos portos em termos de produtividade quanto a tonelagem e a transporte de passageiros, e de serem adaptados à evolução técnica e económica em geral (os portos cuja tonelagem desça, conforme os anos, abaixo do limiar fixado, podem ser incluídos na lista de portos seleccionados).

O procedimento previsto pela Directiva requer algum tempo até que sejam adoptadas formalmente as regras finais; nas questões em que haja consenso entre todos os parceiros envolvidos no processo estatístico, é, por isso, eventualmente concebível a adopção de uma solução de trabalho em vez de se formalizar toda e qualquer regra imediatamente. Tem sido esta a prática corrente no que diz respeito a regras pormenorizadas de transmissão, sobre as quais o Grupo de Trabalho concordou em aplicar as opções propostas pela Comissão, na base de um acordo de cavalheiros.

9. APLICAÇÃO (ARTIGO 14.º)

O artigo 14.º dispõe que os Estados-Membros deverão adoptar as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à Directiva até 1 de Janeiro de 1997, e informar imediatamente do facto a Comissão.

No fim do período de transição, em Dezembro de 1999, todos os Estados-Membros, excepto a Irlanda, comunicaram as medidas legislativas e administrativas tomadas

para aplicar a Directiva. Quanto aos atrasos na plena aplicação da mesma até àquela data, a Comissão considerou que se justificavam devido às derrogações concedidas durante a fase de transição.

Descreve-se a seguir, pormenorizadamente, a situação quanto à **aplicação legislativa e administrativa** nos Estados-Membros, bem como quanto às **derrogações** concedidas ao abrigo da Decisão 98/385/CE da Comissão e quanto aos **dados transmitidos**. Essa descrição reflecte a situação em Novembro de 2000 e baseia-se na experiência com a recepção de dados na Comissão, assim como nos relatórios apresentados pelas delegações nacionais nas reuniões do Grupo de Trabalho e do Comité de Coordenação das Estatísticas dos Transportes.

9.1. **Bélgica**

A maior parte das informações exigidas pela Directiva Marítima era já recolhida pelas declarações Benelux 20 e 21, com base num decreto ministerial de 1975.⁴ A fim de recolher os restantes itens de informação, uma circular de 1997⁵ da Administração Aduaneira e de Impostos Especiais sobre o Consumo introduziu mais um formulário de declaração, relativo a transporte de contentores e unidades *ro-ro*, que se encontra anexado às declarações 20 e 21. Essa circular contém uma referência explícita à Directiva do Conselho.

A recolha de todas as informações exigidas pela Directiva devia ser realizada a partir de Fevereiro de 1997. Porém, a Bélgica beneficiou de uma derrogação para o porto de Antuérpia quanto a relação e porto de carga/descarga.

Este país transmitiu todos os dados trimestrais e anuais quanto aos anos de referência de 1997 a 1999, incluindo correcções. O atraso na transmissão dos dados foi progressivamente diminuindo com o decorrer dos anos, tendo os últimos conjuntos de dados anuais sido transmitidos dentro do prazo estipulado pela Directiva.

9.2. **Dinamarca**

A Dinamarca já estava a recolher dados sobre transportes marítimos antes da adopção da Directiva do Conselho. Essa recolha era feita através de dois inquéritos: um sobre transporte de passageiros e mercadorias por *ferry*, outro relativo à produtividade de todos os portos. A fim de dar cumprimento à Directiva, foi introduzido um terceiro inquérito, a partir de 1997, abrangendo o transporte de mercadorias nos portos principais.

O instituto nacional de estatística da Dinamarca realiza a recolha de dados ao abrigo da autorização geral da Lei n.º 196 de 8 de Junho de 1966.⁶ Não foi necessário nenhum acto jurídico específico para a transposição da Directiva.

A Dinamarca transmitiu à Comissão todos os conjuntos de dados trimestrais e anuais sobre os anos de referência de 1997 a 1999 e sobre o primeiro trimestre de 2000. Os

⁴ “Arrêté ministériel du 13/11/75 relatif à la déclaration générale en matière de douane à l'entrée et à la sortie de navires.” Publicado no Moniteur belge de 11.12.1975, p. 15811-15818. Em vigor desde 1.1.1976.

⁵ “Circulaire du 1.2.1997 de l'Administration des douanes et des accises D.D. 92.791 (abroge la Circulaire du 1.1.1995 n.º D.L. 1/7.887)”. Este formulário de declaração substitui um formulário anterior introduzido pela Circular n.º D.L. 1/7.887 de 1.1.1995 que entrou em vigor em 1.1.1997.

⁶ Posteriormente alterada (mais recentemente, pela Lei n.º 1025 de 19.12.1992).

problemas técnicos iniciais com os códigos relativos aos dados dos primeiros trimestres foram resolvidos. O atraso na transmissão dos dados foi progressivamente diminuindo com o decorrer dos anos, tendo os últimos conjuntos de dados anuais sido transmitidos dentro do prazo estipulado pela Directiva.

9.3. Alemanha

A Alemanha recolhe informação estatística sobre transportes marítimos desde 1957. Para aplicar todas as variáveis e classificações previstas na Directiva, a legislação em vigor⁷ foi alterada em 17 de Dezembro de 1999⁸. A alteração introduzida contém uma referência explícita à Directiva 95/64/CE do Conselho e encontra-se em vigor desde 1.1.2000.

Como beneficiou de um vasto conjunto de derrogações⁹ ao abrigo da Decisão 98/385/CE da Comissão, a Alemanha pôde dar cumprimento à Directiva durante o período de transição baseando-se na lei nacional de 1957. As derrogações referem-se aos dados sobre passageiros e à utilização da nomenclatura da Directiva para todas as variáveis excepto no que respeita ao porto declarante e à classe do navio.

A Alemanha transmitiu à Comissão conjuntos de dados trimestrais e anuais sobre todos os anos de referência; no entanto, os dados são codificados e classificados segundo o sistema nacional. Como este sistema difere da nomenclatura definida pela Directiva, os conjuntos de dados transmitidos foram integrados em formato agregado na base de dados do Eurostat após a aplicação de um filtro elaborado por este Serviço de Estatística. Os conjuntos de dados anuais, assim como os do terceiro e do quarto trimestres foram transmitidos dentro do prazo.

9.4. Grécia

Para dar cumprimento à Directiva, a Grécia adoptou dois instrumentos jurídicos: uma decisão ministerial comum de ordem e autorização para a execução de trabalhos estatísticos específicos no domínio do transporte marítimo de passageiros, mercadorias e veículos¹⁰, aplicável desde 1 de Janeiro de 1997, e uma circular comum permanente para a execução de trabalhos estatísticos específicos e de harmonização do registo estatístico do transporte marítimo de passageiros, mercadorias e unidades móveis (veículos), de acordo com a Directiva 95/64 da União

⁷ “Gesetz über die Statistik der Seeschifffahrt” de 26.7.1957, em vigor desde 26.8.1957, publicada numa versão consolidada no BGBl, Parte III, n.º 9510-4, e “Verordnung über die Meldestellen für die Seeverkehrsstatistik” de 24.4.1958, em vigor desde 1.5.1958, publicada no BAnz n.º 80, com a última redacção que lhe foi dada pelo decreto de 5.11.1992 (Banz, p. 8761).

⁸ “Gesetz zur Neuordnung der Statistiken der Schifffahrt und des Güterkraftverkehrs”, publicada no BGBl de 22.12.1999, Parte I, n.º 56, p. 2452.

⁹ Para todos os conjuntos de dados houve derrogação parcial quanto a porto de carga, relação (zonas costeiras marítimas) e tipo de carga, derrogação total quanto a número de passageiros nos conjuntos de dados A3 e D1 (nacionalidade do navio) e derrogação parcial quanto à nacionalidade do navio no conjunto F1 (durante todo o período de transição).

¹⁰ “Ανάθεση και έγκριση διενέργειας ειδικών στατιστικών εργασιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών επιβατών, εμπορευμάτων και τροχοφόρων.” Ν.º 6792/Γ-81 de 11.4.1997; JO 333 de 23.4.1997.

Europeia, circular essa emitida pelo Departamento de Estatísticas da Marinha Mercante¹¹ e aplicável desde 1 de Janeiro de 1998.

Paralelamente foi instituído um novo sistema informático, tendo-se elaborado uma nova metodologia e um questionário separado para o registo de passageiros, unidades móveis e mercadorias, relativamente às linhas domésticas e internacionais.

A Grécia beneficiou de uma extensa série de derrogações, tendo-lhe sido exigidos, durante a fase de transição, apenas dados sumários (para alguns conjuntos de dados não foram exigidas quaisquer informações sobre relação, navios e tipo de carga) A recolha de dados sobre frete foi iniciada em 1998. Na prática, a Grécia teve problemas com a falta de resposta dos fornecedores de dados, o que ocasionou atrasos na elaboração dos respectivos conjuntos.

Este país apenas transmitiu dados sobre carga geral e passageiros para o ano de referência de 1997.

9.5. Espanha

A Espanha já recolhia dados sobre transportes marítimos para fins estatísticos antes da adopção da Directiva do Conselho, pelo que não pediu derrogações. A legislação em vigor permite às entidades espanholas competentes recolher e transmitir dados de acordo com a Directiva sem proceder a quaisquer alterações. Para dar cumprimento à Directiva, foi desenvolvida uma segunda versão da aplicação informática SIGMA, incorporando-se assim todas as variáveis e classificações, bem como todos os códigos exigidos pela Directiva. Na prática, ocorreu um problema de metodologia relativamente à recolha de dados sobre o porto de carga/descarga, que parece ser frequentemente confundido com a origem ou o destino final da carga transportada.

A Espanha foi um dos primeiros países a transmitir dados à Comissão, tendo melhorado progressivamente a pontualidade da transmissão de todos os conjuntos de dados trimestrais e anuais quanto aos anos de referência de 1997 a 1999. Contudo, vários portos espanhóis importantes, entre eles Bilbao e Valência, não foram incluídos nos conjuntos de dados transmitidos.

9.6. França

A legislação em vigor era suficiente para a recolha de dados sobre as duas primeiras categorias de portos em França: os sete portos maiores, que são empresas públicas, e os grandes portos de interesse nacional. Para determinar uma recolha de dados, conforme com a Directiva Marítima, quanto à terceira categoria de portos descentralizados, que são obrigados a fornecer estatísticas nos termos de um decreto de 8 de Agosto de 1986, foi aprovado um decreto ministerial de alteração em 28 de Dezembro de 1999¹².

¹¹ “Διενέργεια ειδικών στατιστικών εργασιών και εναρμόνιση των στατιστικών καταγραφών θαλασσίων μεταφορών επιβατών, εμπορευμάτων και κινητών μονάδων (τροχοφόρων), σύμφωνα με την Οδηγία 95/64 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από το Τμήμα Στατιστικών Εμπορικής Ναυτιλίας”. Circular de 15.4.1998.

¹² Publicado no JO de 31.12.1999 e no *Boletim Oficial* do Ministério do Equipamento, dos Transportes e da Habitação em 10.1.2000. Os anexos foram publicados no *Boletim Oficial* em 25.2.2000.

O Ministério dos Transportes forneceu um sistema de informação a vários portos, permitindo a estes monitorizar os movimentos de transporte na respectiva área portuária. Este software (TRITON) está adaptado não só às exigências da Directiva como também ao programa de modernização interna. Aos portos equipados com outro tipo de software, o ministério lembrou a obrigação de adaptarem os respectivos sistemas às estruturas dos ficheiros de saída de TRITON. Simultaneamente, o ministério criou um sítio Intranet que estará acessível a todos os serviços marítimos franceses até ao fim do ano 2000.

Na prática, a França teve alguns problemas com a mobilização dos inquiridos e com o envio à administração nacional dos dados sobre os fluxos dos portos.

Este país beneficiou de uma derrogação parcial para as informações sobre o tipo de carga relativamente a todos os conjuntos de dados e de uma derrogação total para a nacionalidade de registo.

Relativamente a 1997 e 1998, a França apenas transmitiu o conjunto de dados anuais A3, mas enviou todos os conjuntos de dados relativos ao primeiro trimestre de 2000.

9.7. Irlanda

A Irlanda recolhe estatísticas sobre transportes marítimos ao abrigo da lei de 1993 sobre estatística. Actualmente, o Gabinete de Redacção Parlamentar prepara um novo instrumento legal que conferirá um carácter de exigência obrigatória ao fornecimento, pelos portos, de dados marítimos (pela via da Directiva Marítima).

Até à entrada em vigor desse instrumento, os dados são recolhidos numa base voluntária ao abrigo do acordo com o Grupo de Trabalho sobre Portos (criado em 1996), a fim de se obterem os dados estatísticos exigidos. Em colaboração com os portos que ultrapassam o limiar da Directiva (e que, portanto, têm de declarar dados pormenorizados), o instituto nacional de estatística instituiu um manifesto central a ser completado pelos operadores marítimos. Para os portos pequenos, que têm de comunicar dados menos pormenorizados, foi criado um segundo inquérito. O novo inquérito, intitulado “Inquérito Nacional aos Portos da Irlanda”, é efectuado desde o primeiro trimestre de 1997.

A Irlanda solicitou apenas um número limitado de derrogações, nomeadamente para as informações sobre o tipo de carga. A Comissão recebeu todos os conjuntos de dados trimestrais e anuais relativos aos anos de referência de 1997 a 1999, excepto no que se refere ao porto de Rosslaire. Devido a alguns problemas ocorridos com os códigos durante a integração na base de dados comum, todos os conjuntos de dados foram transmitidos uma segunda vez.

9.8. Itália

O inquérito sobre estatísticas de transportes marítimos efectuado em Itália desde 1995 cobria algumas das exigências da Directiva. Nos termos da legislação italiana, o mesmo inquérito é obrigatório para as unidades inquiridas.

Para cumprir as restantes exigências, era necessário adaptar o modelo de recolha de dados. Para esse efeito, a Itália adoptou uma medida administrativa de introdução de um novo e inteiramente revisto questionário sobre as declarações estatísticas relativas aos transportes marítimos. Na prática, este país experimentou algumas

dificuldades técnicas e administrativas com este novo modelo, o qual passou a ser aplicado a partir de 1 de Janeiro de 2000.

Devido às derrogações concedidas ao abrigo da Decisão 98/385/CE da Comissão, a Directiva só tem de ser integralmente aplicada de Janeiro de 2000 em diante. Durante o período de transição, apenas foi necessário fornecer dados sobre direcção do movimento, número de navios, tonelagem e carga da unidade, de acordo com a nomenclatura definida pela Directiva.

A Itália transmitiu unicamente conjuntos de dados trimestrais e anuais (excepto A2 e C1, para os quais havia uma derrogação) para os anos de referência de 1997 e 1998.

9.9. Países Baixos

Os Países Baixos já recolhiam estatísticas sobre transportes marítimos antes da adopção da Directiva CE. Para a aplicação desta Directiva, tornou-se necessário introduzir algumas adaptações técnicas e alterar a lei nacional neerlandesa. Essa alteração foi feita através da Decisão de 5 de Julho de 1997¹³, que contém uma referência explícita à Directiva CE.

Durante os três anos do período de transição, os Países Baixos obtiveram uma derrogação parcial quanto às informações sobre “porto de carga/descarga”, “relação” e “tipo de carga”.

Este país forneceu à Comissão todos os conjuntos de dados trimestrais e anuais sobre os anos de referência de 1997 a 1999. O prazo estipulado pela Directiva foi normalmente observado para o quarto trimestre e para os dados anuais. De acordo com a derrogação, estes dados encontram-se discriminados por país de carga/descarga e não por porto ou por zona costeira marítima. Foram integrados na base de dados comum, após tradução dos códigos nacionais. Todos os conjuntos de dados relativos ao primeiro trimestre de 2000 foram transmitidos utilizando os códigos da Directiva.

9.10. Portugal

Graças à sua tradição de recolha de estatísticas marítimas, Portugal não precisou de solicitar qualquer derrogação aos seus deveres de declarante nos termos da Directiva Marítima. A lei estatística em vigor¹⁴ capacita o Instituto Nacional de Estatística para recolher e transmitir dados de acordo com a Directiva, sem quaisquer novas alterações. Os dados são recolhidos através de um novo inquérito desde 1997, numa base mensal e anual.

O conjunto de dados D1, relativo a informações sobre passageiros, não foi fornecido pelos portos portugueses devido ao facto de nenhum deles ter ultrapassado o limiar de 400 000 passageiros por ano.

¹³ “Besluit van 5 juli, houdende vaststelling van bepalingen met betrekking tot de verstrekking van scheepvaartgegevens voor statistische doeleinden (Besluit statistische gegevens scheepvaartverkeer)”, publicada no “Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden” n.º 341 de 5.7.1997.

¹⁴ Lei N.º 6/89 (Lei da Assembleia da República), adoptada em 15.4.1989.

Portugal foi um dos primeiros países a dar inteiramente cumprimento à Directiva no que respeita à recolha e à transmissão integral de dados. Todos os conjuntos de dados trimestrais e anuais exigidos quanto aos anos de referência de 1997 a 1999 foram transmitidos à Comissão. A pontualidade na transmissão dos dados foi melhorando com o decorrer dos anos, tendo os dados relativos ao primeiro trimestre de 2000 sido recebidos de acordo com a Directiva. Os problemas surgidos a princípio com alguns códigos foram solucionados.

9.11. Finlândia

A Finlândia tem também uma tradição de recolha de informação estatística sobre transportes marítimos. A base jurídica para essa recolha é uma lei de 1990¹⁵, que foi alterada em 1997¹⁶ para os fins da Directiva CE. Em 16 de Dezembro de 1996, a Administração Marítima Finlandesa adoptou uma medida administrativa¹⁷ destinada a aplicar a Directiva ao sistema estatístico finlandês.

A Finlândia necessitou apenas de uma derrogação parcial para uma variável (tipo de carga) em 1997, tendo sido o primeiro país a conseguir uma transmissão pontual de dados de acordo com as exigências da Directiva.

Todos os conjuntos de dados finlandeses para os anos de referência de 1997 a 1999 e para o primeiro trimestre de 2000 foram transmitidos à Comissão. Contudo, os dados não abrangeram o tráfego finlandês interno, tal como deve ser feito de acordo com a Directiva. Estas informações deverão ser acrescentadas no futuro.

9.12. Suécia

Na Suécia, a recolha de estatísticas sobre transportes marítimos baseia-se numa lei e num regulamento de 1992 relativos a estatísticas oficiais.¹⁸ Com um regulamento sobre transporte de pessoas e mercadorias por via marítima, de 1996¹⁹, e a instituição de um novo inquérito em 1996, a Suécia transpôs integralmente a Directiva do Conselho para o seu sistema jurídico nacional.

Para 1997, a Suécia obteve derrogação total quanto a “número de unidades” e derrogação parcial quanto a “nacionalidade do navio”, “porto de carga”, “relação” e “tipo de carga” (nos conjuntos de dados A1 e C1). Para 1998 e 1999, foi parcialmente isentada de fornecer dados sobre “tipo de carga” (nos conjuntos de dados A1 e C1) e beneficiou de derrogação total quanto a informações sobre “unidades vazias”.

A Suécia transmitiu todos os conjuntos de dados trimestrais e anuais exigidos para os anos de referência de 1997 a 1999 e para o primeiro trimestre de 2000. A periodicidade prevista na Directiva para a transmissão de dados não foi ainda

¹⁵ “Merenkulkulaitoksesta annettu laki (13/1990)”, em vigor desde 1.3.1990.

¹⁶ “Laki merenkulkulaitoksesta annetun lain 1 ja 2§:n muuttamisesta (N:o 1248/1997)”, em vigor desde 1.1.1998.

¹⁷ Publicada no Boletim Oficial da AMF 4 de 1.1.1997 e em vigor desde 1.1.1997.

¹⁸ “Lag om den officiella statistiken” (SFS 1992:889), adoptada em 4.6.1992, em vigor desde 1.1.1993, e “Förordning om den officiella statistiken” (SFS 1992:1668), adoptado em 17.12.1992.

¹⁹ “Föreskrifter om uppgifter till statistik om person- och godstransporter inom sjöfart mm” (SIKA-FS 1996:01), adoptado em 23 de Abril de 1996, em vigor desde 1.5.1996.

conseguida. Os problemas surgidos com o conflito de códigos nos primeiros pacotes de transmissão foram resolvidos pela retransmissão de todos os conjuntos de dados

9.13. Reino Unido

No Reino Unido, a base jurídica para a recolha de dados é o instrumento legal²⁰ elaborado em 1997. A recolha de dados sobre passageiros não representa qualquer problema, dado que já existem sistemas para essa recolha. Quanto aos dados sobre frete, no entanto, o Reino Unido tinha apenas em funcionamento um inquérito anual menos pormenorizado. Com início em 1997, este país concebeu um novo sistema de recolha para os dados trimestrais, que são mais detalhados. A maioria desses dados é recolhida junto de companhias e agentes de navegação, sendo alguns deles obtidos directamente a partir dos portos para fins de controlo estatístico. Os fornecedores de dados têm à escolha cinco meios de declaração que vão do papel a métodos inteiramente electrónicos. Cerca de 90% das declarações são apresentadas utilizando métodos electrónicos.

O Reino Unido beneficiou de amplas derrogações quanto a dados sobre frete, ou seja, obteve derrogação total para os conjuntos de dados F1/F2 e para as informações sobre porto de carga/descarga, assim como lugar e nacionalidade de registo no que se refere ao transporte total de frete, e derrogação parcial para o tipo de carga.

Este país já forneceu à Comissão dados trimestrais e anuais sobre passageiros para os anos de referência de 1997 e 1998, e dados sobre frete com destino desconhecido para os mesmos dois anos. Relativamente a todos os trimestres de 1999, só foi fornecido o conjunto de dados D1. Foram, porém, transmitidos todos os conjuntos de dados relativos ao primeiro trimestre de 2000.

9.14. Noruega

A Noruega recorre à Lei Estatística n.º 54 de 16 de Junho de 1989, a qual confere ao instituto nacional de estatística norueguês autoridade legal para recolher a informação estatística exigida pela Directiva. Não foram consideradas necessárias medidas legislativas complementares para a aplicação da mesma. Segundo os planos do instituto nacional de estatística norueguês, a declaração de dados devia ter tido início em 1999.

No entanto, a Noruega ainda não transmitiu quaisquer dados à Comissão.

9.15. Islândia

Apesar de a transposição formal da Directiva só se ter completado no Inverno de 1998/99, a Islândia pôde fornecer informações pormenorizadas sobre 1998 através do conjunto de dados anual A3, embora com dados apenas referentes a carga e não a passageiros. Reiquiavique é o único porto islandês em relação ao qual são exigidas informações pormenorizadas.

A Islândia transmitiu igualmente os dados dos conjuntos A1, A2 e C1 para 1998, mas sem incluir relação, porto de carga/descarga e peso bruto.

²⁰ “The Statistical Returns (Carriage of Goods and Passengers by Sea) Regulations 1997” (Instrumento Legal 1997 n.º 2330), elaborado em 24.9.1997, em vigor desde 1.11.1997.

Na prática, os dois principais problemas com que a Islândia se depara para a recolha de dados são a obtenção de informações sobre barcos individuais e de dados sobre o destino e a proveniência dos navios.

10. CONCLUSÃO

A experiência obtida com a aplicação da Directiva Marítima provou ser em geral positiva. A implantação do sistema de declaração nos treze Estados-Membros da UE em causa, com um total de 1100 portos estatísticos, envolveu recursos e esforços a todos os níveis: portos, entidades nacionais competentes e Comissão.

O período de três anos de transição provou ser apropriado às necessidades de adaptação. Em Janeiro de 2000, a maioria dos Estados-Membros tinha adoptado as necessárias medidas legislativas e administrativas, e estava preparada para produzir as declarações estatísticas exigidas. Em Novembro do mesmo ano, a Comissão tinha já recebido a maioria dos dados requeridos pela Directiva quanto aos três primeiros anos de referência. Contudo, a informação recolhida é incompleta no que diz respeito a três Estados-Membros com portos marítimos importantes. Este facto tem um impacto negativo na formação de totais UE, assim como na divulgação dos dados em geral. A pontualidade na transmissão dos dados precisa ainda de ser melhorada, a fim de se poder garantir uma divulgação de dados marítimos fiáveis e em tempo útil. Tecnicamente, a transmissão de dados à Comissão foi-se progressivamente aperfeiçoando, no decurso dos três primeiros anos, graças à utilização de ferramentas electrónicas.

Devido ao limiar provisório vigente durante o período de transição para os dados a transmitir obrigatória e pormenorizadamente, só a partir do ano de referência de 2000 será possível dispor de dados completos e comparáveis sobre transporte marítimo de passageiros e carga.

Em alguns países subsistem problemas devido à falta de resposta dos fornecedores de dados.

Em comparação com o que se passava antes da Directiva, quando somente alguns dos Estados-Membros forneciam alguns dados gerais numa base voluntária e não harmonizada, a Directiva constitui um enorme progresso: pela primeira vez haverá informações periódicas sobre transportes marítimos na zona UE/EEE, com base em definições e classificações harmonizadas e com uma ampla cobertura de portos e indicadores.

Até à data, os procedimentos previstos na Directiva para estabelecer as regras de aplicação da mesma e para a adaptar à evolução económica têm-se mostrado satisfatórios. A curto prazo, não se pensa introduzir alterações no texto da Directiva. A médio prazo, porém, os estudos-piloto realizados nos termos da Directiva podem ocasionar uma necessidade de mudanças. Este facto será devidamente explorado uma vez que se adquira mais experiência com a recolha das variáveis do sistema actual.