

PT

PT

PT



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 21.1.2009
COM(2009) 8 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO
CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ
DAS REGIÕES**

**Objectivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte
marítimo no horizonte de 2018**

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES

Objectivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018

1. INTRODUÇÃO

O transporte marítimo tem sido um dos pilares fundamentais do crescimento económico e da prosperidade da Europa ao longo de toda a história deste continente. Os serviços de transporte marítimo¹ são essenciais para ajudar a economia e as empresas europeias a competirem a nível mundial. Este sector e os outros sectores marítimos são também uma importante fonte de rendimento e emprego na Europa.

80% do comércio mundial faz-se por via marítima, representando o transporte marítimo de curta distância 40% do tráfego de mercadorias intra-europeu. Com mais de 400 milhões de passageiros a passar em portos europeus todos os anos, o transporte marítimo exerce também um impacto directo na qualidade de vida dos cidadãos, sejam eles turistas ou habitantes das ilhas e regiões periféricas.

O crescimento da economia mundial e do comércio internacional de mercadorias alimentou nos últimos anos a procura de serviços de transporte marítimo. Mas o impacto da crise financeira na economia real no final de 2008 também se faz sentir neste sector. Para garantir que o sector comunitário do transporte marítimo continue a desempenhar o seu papel e contribua para a recuperação da economia mundial, é necessária uma política adequada. Tal política deverá assegurar, independentemente da conjuntura actual, que a Europa conserve um *know-how* humano e tecnológico de base, ao serviço da sustentabilidade e competitividade do transporte marítimo, actual e futuro.

A presente comunicação tem por objectivo **expor os objectivos estratégicos principais** que deverão nortear o sector comunitário do transporte marítimo até 2018 e **identificar os domínios essenciais** em que a intervenção da UE irá reforçar a competitividade do sector sem deixar de melhorar o seu desempenho ambiental. Entrou-se em linha de conta com o contexto económico subjacente e com as características dos ciclos de mercado do transporte marítimo.

A presente comunicação inscreve-se no contexto mais amplo da política de transportes da União Europeia² (“Manter a Europa em movimento - Mobilidade sustentável para o nosso continente”) e da política marítima integrada³ (o “Livro Azul”) e visa igualmente apoiar outras políticas comunitárias relevantes, nomeadamente as políticas de energia e ambiente. Resulta de um diálogo permanente com os peritos dos Estados-Membros, do aconselhamento independente prestado por um grupo de profissionais de alto nível do sector e de um estudo em que são analisadas as tendências e os sinais de mudança no transporte por via marítima⁴.

¹ Para dados mais pormenorizados, consultar o sítio Web do Eurostat (Maritime Transport Statistics) <http://ec.europa.eu/eurostat/>

² COM(2006) 314 final de 22.6.2006.

³ COM(2007) 575 final de 10.10.2007.

⁴ A presente comunicação deve ser lida em conjunção com o relatório do grupo de profissionais de alto nível dos transportes marítimos à Comissão (Setembro de 2008) e o estudo “OPTIMAR — Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018”, que fornecem todas as estatísticas e dados relevantes.

2. O SECTOR COMUNITÁRIO DO TRANSPORTE MARÍTIMO EM MERCADOS MUNDIALIZADOS

A Europa ocupa um lugar importante no mundo marítimo actual, pertencendo a companhias europeias 41% da frota mundial (em toneladas de porte bruto). A adaptação do sector comunitário do transporte marítimo às necessidades da economia mundial acarretou mudanças estruturais importantes. A pressão concorrencial das nações marítimas em todo o mundo acentuou-se também fortemente em resultado da mundialização.

As medidas introduzidas pelos Estados-Membros, em sintonia com as **orientações comunitárias para os auxílios estatais ao transporte marítimo**, contribuíram para manter parte da frota nos registos europeus e criar postos de trabalho para os marítimos europeus. As bandeiras europeias continuam, todavia, a bater-se com uma forte concorrência dos registos de países terceiros. A **concorrência estrangeira beneficia frequentemente de vantagens significativas** graças aos apoios do Estado, ao acesso a financiamento barato e a mão-de-obra abundante e à aplicação flexível das normas internacionais.

No contexto da crise económica actual, há outros factores, como o risco de excesso de capacidade em certos segmentos do mercado, as medidas proteccionistas aplicadas por países terceiros, a volatilidade dos mercados da energia e a perda de *know-how* em resultado da escassez de recursos humanos qualificados na Europa, que propiciam a **deslocalização dos centros de decisão e das próprias indústrias marítimas para outras regiões do mundo, minando assim os esforços desenvolvidos pela UE para promover um transporte marítimo de qualidade em todo o mundo.**

As conclusões da análise estratégica efectuada pela Comissão são as seguintes:

- Para os interesses da UE são fundamentais condições de concorrência estáveis e previsíveis a nível mundial para o sector do transporte marítimo e os outros sectores marítimos. A existência na Europa de um quadro que atraia operadores de qualidade e propicie um transporte marítimo de qualidade contribuirá para o êxito da estratégia de Lisboa em prol do crescimento e do emprego ao reforçar a competitividade dos *clusters* marítimos europeus. Reforçará também a **capacidade de resistência do sector comunitário do transporte marítimo face ao abrandamento da actividade económica.**
- Importa manter e se necessário reforçar, à luz da experiência adquirida com a aplicação das orientações para os auxílios estatais no sector do transporte marítimo, um enquadramento comunitário claro e competitivo para a **tributação da arqueação e do rendimento e os auxílios estatais.** Esse enquadramento deverá permitir a adopção de medidas positivas que promovam um transporte marítimo mais ecológico, a inovação tecnológica e as qualificações e carreiras profissionais nos *clusters* marítimos. Convirá analisar a viabilidade de reforçar a relação entre o emprego nos sectores marítimos e os auxílios.
- É essencial desenvolver esforços determinados para **promover condições equitativas no comércio marítimo internacional** e o acesso aos mercados. A liberalização do comércio de serviços marítimos deve prosseguir a todos os níveis. Ao mesmo tempo que negocia no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC), a CE deverá também intensificar o diálogo e os acordos bilaterais com os seus principais parceiros nos domínios do comércio e do transporte marítimo.
- O empenhamento num transporte marítimo de qualidade, que implica em geral um trabalho conjunto para alcançar **condições de concorrência equitativas** neste sector, respeitando a nível mundial as regras adoptadas à escala internacional, deve fazer parte desses esforços.
- No que respeita à legislação *anti-trust*, a Comissão reviu recentemente as regras de concorrência específicas aplicáveis à prestação de serviços de transporte marítimo de/para

a Europa. A Comissão continuará a supervisionar as condições de mercado, a examinar o impacto económico da nova abordagem *anti-trust* e a tomar medidas caso necessário. Além disso, a Comissão assumirá um **papel de liderança para promover a harmonização à escala mundial das regras substantivas de concorrência**.

- A intensificação do fenómeno da mundialização tem também exercido pressão sobre o delicado equilíbrio do quadro internacional que rege os **direitos e responsabilidades das nações** enquanto Estados de bandeira, Estados portuários ou Estados costeiros. O princípio do “vínculo substancial” consagrado na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar deverá ser um instrumento essencial nos esforços internacionais em prol dos objectivos de desenvolvimento sustentável.

3. RECURSOS HUMANOS, COMPETÊNCIAS E SABER-FAZER MARÍTIMOS

Nos últimos anos, o sector do transporte marítimo tem criado numerosos empregos directos e indirectos. Cerca de 70% do emprego ligado ao transporte marítimo é altamente qualificado e especializado, situando-se em terra. A **crescente escassez de profissionais do mar**, oficiais e marítimos da mestrança e marinhagem, cria o risco de se perder a massa crítica de recursos humanos que mantém a competitividade do sector marítimo comunitário em geral.

A UE tem todo o interesse em promover a **capacidade de atracção das profissões marítimas** para os europeus, através de iniciativas que envolvam, consoante adequado, a Comissão, os Estados-Membros e o próprio sector.

As iniciativas comunitárias deverão ter por objectivo:

- A **adopção de medidas positivas** que favoreçam as perspectivas de carreira nos *clusters* marítimos, dando especial atenção à aquisição de competências e qualificações de elevado nível pelos oficiais da UE, a fim de melhorar as suas perspectivas de emprego, e assegurando aos marítimos da mestrança e marinhagem vias de progressão na carreira que lhes permitam chegar a oficiais.
- A **melhoria da imagem do transporte marítimo** e das carreiras marítimas, uma maior sensibilização para as oportunidades de emprego, medidas para facilitar a mobilidade dos trabalhadores do sector marítimo em toda a Europa e incentivo às boas práticas nas campanhas de promoção e recrutamento.
- O apoio ao trabalho da Organização Marítima Internacional (IMO) e da Organização Internacional do Trabalho (OIT) em prol do **tratamento equitativo dos marítimos**, a fim de assegurar, nomeadamente, que as directrizes para o tratamento dos marítimos em caso de acidente no mar, abandono, lesões corporais ou morte, bem como as condições de licença para ir a terra, sejam aplicadas de forma adequada na UE e em todo o mundo.
- O seguimento a dar à Comunicação da Comissão sobre a reavaliação da legislação social na perspectiva da criação de mais e melhores empregos nas profissões marítimas na UE⁵.
- A promoção de uma melhor utilização das **tecnologias da informação e das comunicações (TIC) para melhorar a qualidade de vida no mar**. Reforço da disponibilidade de comunicações em banda larga por satélite em domínios como os cuidados de saúde a bordo, a aprendizagem à distância e as comunicações pessoais.
- A aplicação de **medidas de simplificação** para reduzir a sobrecarga administrativa imposta aos comandantes e oficiais superiores a bordo dos navios.

⁵ COM(2007) 591 de 10.10.2007.

Para este fim, importa encontrar o justo equilíbrio entre as condições de emprego dos marítimos da UE e a competitividade da frota europeia. Será criado um grupo de trabalho para identificar os meios de atingir este objectivo.

A manutenção de níveis de formação elevados e da competência profissional das tripulações é essencial para assegurar que as actividades de transporte marítimo correspondam às exigências de segurança e respeito do ambiente. É, pois, importante que a UE e os seus Estados-Membros proporcionem o quadro adequado para assegurar o ensino e a formação das tripulações, adoptando medidas destinadas, nomeadamente, a:

- Assegurar o **pleno cumprimento** dos requisitos internacionais e comunitários decorrentes da Convenção internacional sobre normas de formação, certificação e serviço de quartos para os marítimos (STCW) por todos os países que emitem certificados de competência para os marítimos.
- Contribuir de forma substancial para a **revisão da Convenção STCW**, utilizando instrumentos comunitários para assegurar a rápida entrada em vigor da convenção revista e a sua efectiva aplicação e execução.
- Promover a cooperação entre as **instituições de formação marítima** europeias para actualizar as competências dos marítimos e adaptar os requisitos às actuais condições do sector do transporte marítimo (navios sofisticados, TIC, segurança).
- Trabalhar em parceria com as instituições de formação e o sector marítimo, instaurando **“certificados de excelência”** (cursos náuticos europeus de pós-graduação) que possam ir além das exigências da Convenção STCW. Nesse contexto, seria de considerar a criação de uma rede de centros de excelência para a formação marítima na Europa (Academia Marítima Europeia).
- Introduzir, para a formação dos oficiais, um **modelo de tipo “Erasmus”** para o intercâmbio entre as instituições de formação marítima dos Estados-Membros.
- Promover, em parceria com a indústria e, se necessário, recorrendo a incentivos, a criação de **vagas a bordo para estágio de praticantes** durante os seus estudos nos institutos de formação da UE.

No que respeita às **condições de trabalho**, a primeira prioridade da União Europeia é assegurar a **aplicação da Convenção do Trabalho Marítimo (MLC) da OIT** de 2006, a fim de melhorar as condições de vida e trabalho a bordo dos navios. O acordo entre os parceiros sociais da UE sobre a aplicação de elementos essenciais desta convenção demonstra o amplo apoio do sector neste domínio. A acção da UE e dos seus Estados-Membros deverá ter por objectivo:

- Avançar para a **rápida ratificação da MLC de 2006** pelos Estados-Membros e para a rápida adopção da proposta da Comissão com base no acordo sectorial para a incorporação dos seus elementos essenciais na legislação da UE.
- Assegurar o **cumprimento efectivo** das novas regras, por meio de medidas adequadas, incluindo os requisitos de inspecção pelo Estado de bandeira e o Estado do porto.
- Promover a criação de um **enquadramento por objectivos para a lotação de segurança dos navios**, que aborde a questão do cansaço e assegure as condições adequadas para o serviço de quartos.
- Incentivar e apoiar a investigação sobre o **factor humano**, uma questão complexa e multifacetada que afecta o bem-estar do pessoal embarcado, muitas vezes com implicações directas para a segurança marítima e a protecção do ambiente.

- Estudar medidas destinadas a melhorar os cuidados de saúde a bordo.

4. UM TRANSPORTE MARÍTIMO DE QUALIDADE, COMO IMPORTANTE VANTAGEM CONCORRENCIAL

Em 2018, a frota mundial poderá atingir os 100 000 navios (500 dwt e mais) em actividade (em 2008: 77 500 navios). Em termos de volume, poderá ser ainda maior: é de prever um aumento da capacidade total para mais de 2100 milhões dwt em 2018 (em 2008: 1156 milhões dwt)⁶.

4.1. Melhorar o desempenho ambiental

Nos últimos anos, as administrações marítimas europeias e o sector marítimo da UE **fizeram esforços consideráveis** para melhorar o desempenho ambiental do transporte marítimo. Foi reforçado o quadro regulamentar comunitário e alargada a cooperação com os Estados-Membros de forma a incluir questões como a prevenção de acidentes e incidentes, as emissões atmosféricas, o tratamento das águas de lastro e a reciclagem dos navios.

Estes esforços devem prosseguir. A Comissão, os Estados-Membros e o sector marítimo europeu deverão trabalhar conjuntamente para o **objectivo a longo prazo de um transporte marítimo “sem resíduos nem emissões”**. Para esse efeito, as principais prioridades deverão ser:

- Assegurar um avanço firme para uma abordagem coerente e completa destinada a **reduzir as emissões de gases com efeito de estufa** provenientes do tráfico marítimo internacional, combinando medidas técnicas, operacionais e de mercado.
- Nesse contexto, a UE deverá **trabalhar activamente no âmbito da IMO** para continuar a limitar ou reduzir as emissões de gases com efeito de estufa dos navios⁷. Conviria adoptar um regime juridicamente vinculativo na conferência da CQNUAC a realizar em Copenhaga em Dezembro de 2009. Na ausência de progressos neste contexto, a UE deverá apresentar propostas a nível europeu.
- Assegurar que os Estados-Membros estejam em condições de alcançar um **“bom estado ecológico”** das águas marinhas sob a sua soberania ou jurisdição até 2020, em conformidade com as exigências da nova Directiva-Quadro “Estratégia Marinha”⁸.
- Reforçar a legislação da UE no que diz respeito aos **meios portuários de recepção** dos resíduos gerados nos navios e resíduos da carga, melhorando as disposições de aplicação. Assegurar, nesse contexto, a disponibilidade de instalações e de processos administrativos adequados para satisfazer o crescimento previsto do tráfego.
- Dar seguimento às propostas apresentadas na Comunicação da Comissão sobre a estratégia comunitária para **melhorar as práticas de desmantelamento de navios**⁹. Promover a adopção da Convenção da IMO sobre a reciclagem de navios e progressos firmes no sentido da sua futura aplicação.
- Supervisionar a correcta aplicação das alterações ao anexo VI da Convenção MARPOL adoptadas pela IMO em Outubro de 2008 a fim de reduzir as **emissões de óxidos de enxofre e óxidos de azoto dos navios**. Avaliar, neste contexto, as zonas marítimas

⁶ Fonte: Estudo OPTIMAR, LR Fairplay Research Ltd & Partners (Setembro de 2008).

⁷ Deveriam aplicar-se a todos os navios da frota mundial medidas de redução obrigatórias. Actualmente, mais de 75% dos navios estão registados em países que não aderiram ao Protocolo de Quioto.

⁸ JO L 164 de 25.6.2008, p. 19.

⁹ COM(2008) 767 de 19.11.2008.

européias que podem ser consideradas zonas de controlo das emissões, a disponibilidade de combustíveis adequados e os impactos no transporte marítimo de curta distância. As propostas da Comissão deverão assegurar que seja evitada a “retransferência” do modo marítimo de curta distância para o modo rodoviário.

- Promover soluções alternativas para a alimentação do navio em energia nos portos, como o recurso à rede eléctrica de terra. A Comissão irá propor, numa primeira fase, uma isenção fiscal temporária para a electricidade fornecida aos navios pela rede de terra na próxima revisão da Directiva “Tributação da Energia” e elaborar depois um quadro global de medidas regulamentares e de incentivo.
- Relançar a campanha da **Comissão em prol de um transporte marítimo de qualidade**, por meio de acordos de parceria com as administrações marítimas da UE, o sector marítimo em geral e os utilizadores dos serviços de transporte marítimo.
- Neste contexto, promover um **sistema europeu de gestão ambiental para o transporte marítimo** (EMS-MT), visando uma melhoria contínua do desempenho ambiental deste modo de transporte; considerar a possibilidade de modular os direitos de registo, taxas portuárias e outras taxas para recompensar as iniciativas em prol de um transporte marítimo mais ecológico.

4.2. Segurança do transporte marítimo

Com a adopção e a subsequente aplicação do terceiro pacote de segurança marítima, a UE dispõe agora de um dos quadros regulamentares mais completos e avançados do mundo para o transporte marítimo. Além disso, tanto as administrações marítimas da UE como as empresas europeias do sector investiram fortemente na aplicação dos requisitos de segurança.

No entanto, o crescimento da frota, a entrada em serviço de navios de muito grande porte para o transporte de passageiros e de carga e a expansão exponencial das actividades de transporte marítimo farão aumentar consideravelmente a pressão sobre a segurança marítima. O aumento do número de águas abertas e navegáveis irá inevitavelmente atrair tráfego para a “rota marítima do Norte”, com as suas exigências específicas. O alargamento do Canal do Suez acarretaria o trânsito de navios de maior porte e o aumento do tráfego no Mediterrâneo, com riscos acrescidos.

Nos anos próximos, a UE e os Estados-Membros deverão:

- Dar **prioridade ao cumprimento efectivo** das regras comunitárias e internacionais em vigor e assegurar a rápida aplicação das medidas introduzidas no terceiro pacote de segurança marítima.
- Rever o mandato e o **funcionamento da Agência Europeia da Segurança Marítima**, para reforçar a assistência técnica e científica que esta pode prestar aos Estados-Membros e à Comissão.
- Aumentar a eficácia da participação da UE na IMO e reforçar a **cooperação internacional** com os parceiros da UE nos domínios do comércio e do transporte marítimo, promovendo uma cultura comum de segurança marítima e esforços comuns, por exemplo em matéria de inspecções pelo Estado do porto, em especial com os países vizinhos.
- Nesse contexto, dar especial atenção aos desafios colocados pelas **condições de navegação extremas**, por exemplo no gelo, e pelo contínuo aumento do porte dos navios. Deveriam ser aplicadas a todos os navios que navegam nas zonas marítimas mais expostas normas de navegação no gelo e de construção, bem como no que respeita aos requisitos de assistência (quebra-gelos), adequadas.

- Procurar assegurar a aplicação sistemática das **directrizes para o tratamento de pessoas socorridas no mar** da IMO. A Europa deverá liderar os esforços para a prestação de assistência e tornar claras as obrigações relativas ao salvamento de pessoas em perigo. Em especial, estes esforços deverão assegurar que os Estados costeiros coordenem e cooperem com todas as partes interessadas, servindo ao mesmo tempo de incentivo para que os comandantes de navio cumpram as suas obrigações.
- Zelar por que todas as administrações marítimas europeias mobilizem os recursos económicos e humanos necessários para assegurar o cumprimento das suas responsabilidades como Estados de bandeira, Estados portuários e Estados costeiros. O mais tardar em 2012, todos os Estados-Membros da UE deverão constar da **“lista branca” do Memorando de Entendimento de Paris para a Inspeção de Navios pelo Estado do Porto**.
- Actuar no âmbito da IMO com o objectivo de chegar a acordo, o mais cedo possível, sobre um **quadro internacional eficiente que regule a responsabilidade e a indemnização** pelos danos ligados ao transporte de substâncias nocivas e perigosas por mar.
- Assegurar que, em 2012, todos os Estados-Membros estejam vinculados, em conformidade com os seus compromissos, por todas as convenções internacionais aplicáveis e satisfaçam as prescrições do **Código de aplicação dos instrumentos obrigatórios da IMO**, bem como do sistema de auditoria dos Estados membros da IMO.

4.3. Protecção do transporte marítimo

O sector do transporte marítimo na Europa tem consagrado **esforços apreciáveis à aplicação das medidas de segurança obrigatórias** adoptadas em 2002 pela IMO e introduzidas na legislação da UE em 2004. No entanto, a ameaça terrorista não mostra sinais de diminuir e tanto os navios como os portos continuarão expostos à **ameaça de actos terroristas**. Além disso, os actos de **pirataria e os assaltos à mão armada no mar** continuam a suscitar grandes preocupações. **O contrabando, o tráfico e os passageiros clandestinos** colocam também dificuldades adicionais.

O desafio consiste em completar o trabalho já iniciado para estabelecer um quadro completo de medidas de segurança baseadas na **prevenção e na capacidade de reacção e resistência**. Criar-se-ia assim uma verdadeira **“cultura de segurança”**, apanágio de um transporte marítimo e de operações portuárias de qualidade, sem comprometer inutilmente o desempenho do sector nem a qualidade de vida dos marítimos e dos passageiros.

Tendo devidamente em conta as respectivas competências neste domínio, a acção da UE e dos seus Estados-Membros deverá ter os seguintes objectivos:

- No que respeita às **ameaças terroristas**, a Comissão e os Estados-Membros deverão continuar a apoiar a aplicação de **medidas de segurança internacionais proporcionais** à ameaça existente e baseadas em metodologias adequadas de análise dos riscos. Os Estados de bandeira e os armadores devem cooperar estreitamente e os marítimos receber uma **formação** de base e contínua adequada.
- A Comissão e os Estados-Membros deverão tirar pleno partido do quadro proporcionado pelas alterações em matéria de segurança ao Código Aduaneiro Comunitário, contribuindo assim para as iniciativas internacionais tendentes a proteger a cadeia de abastecimento internacional.
- No que respeita à **pirataria e aos assaltos à mão armada**, a Comissão e os Estados-Membros devem reagir com firmeza e contribuir para a protecção da navegação

nas zonas atingidas. A Europa deverá desempenhar um papel no desenvolvimento e estabilização dos países que estão na origem desses ataques.

- Nesse contexto, a mais urgente prioridade é a **protecção dos marítimos, pescadores e passageiros dos navios que navegam ao largo da Somália, no Golfo de Aden ou em qualquer outra região do mundo que possa vir a estar exposta a tais problemas no futuro.**
- Além disso, a estabilidade do sistema mundial de transporte marítimo exige a protecção das rotas internacionais contra os actos susceptíveis de perturbar o tráfego. Assim, por exemplo, com mais de 12% do volume total de petróleo transportado por mar a transitar pelo Golfo de Aden, longos desvios pelo Cabo da Boa Esperança não só duplicariam a duração típica de uma viagem do Golfo para a Europa, mas aumentariam também consideravelmente o consumo de combustível, as emissões e os custos do transporte.
- A Comissão e os Estados-Membros deverão estabelecer **planos de resistência**, incluindo sistemas de alerta precoce, sistemas conjuntos de vigilância e planos de protecção. Estes mecanismos deverão beneficiar da plena utilização dos sistemas LRIT (localização e identificação a longa distância) e de outros sistemas de vigilância adequados, bem como de uma coordenação reforçada das autoridades competentes dos Estados-Membros.
- A Comissão e os Estados-Membros deverão colaborar para assegurar melhoramentos adequados do Código Internacional de Segurança dos Navios e das Instalações Portuárias (ISPS); deverá ser considerada a possibilidade de um programa de assistência técnica às administrações portuárias e marítimas.

4.4. Vigilância marítima

Até 2018, devem ser aumentadas as capacidades do sistema de transporte marítimo da UE, instaurando um sistema integrado de gestão da informação que permita a **identificação, o controlo, o seguimento e a comunicação de informações** de todos os navios que rumem no mar ou em vias navegáveis interiores de/para portos europeus ou que transitem por águas comunitárias ou na proximidade destas.

Tal sistema faria parte da iniciativa “e-Maritime” e evoluiria para um sistema integrado comunitário destinado a fornecer serviços electrónicos aos diferentes elos da cadeia de transporte. Nesse contexto, o sistema deveria ter capacidade para servir de interface com os sistemas “e-Freight”, “e-Customs” e os Sistemas de Transporte Inteligentes¹⁰, permitindo aos utilizadores o seguimento e a localização da carga não só durante a parte do trajecto por via marítima ou fluvial mas também em todos os modos de transporte utilizados, num verdadeiro espírito de co-modalidade.

Num contexto mais amplo, com base em recursos já disponíveis como os sistemas AIS, LRIT, SafeSeaNet ou CleanSeaNet, ou em desenvolvimento como Galileo e GMES, e tendo em conta a necessidade de pleno desenvolvimento do EUROSUR¹¹, a UE deverá promover a criação de uma plataforma destinada a assegurar a **convergência** das tecnologias de base marítima, terrestre e espacial, a **integridade** das aplicações e a **gestão e controlo adequados da informação**, com base no princípio da “necessidade de conhecer”. Para evitar duplicações, dever-se-á promover a cooperação entre os sectores civil e militar.

¹⁰ COM(2007) 607 de 18.10.2007.

¹¹ Ver Conclusões do Conselho de 5.6.2008 relativas ao futuro desenvolvimento de Frontex e Eurosur e aos futuros desafios colocados pela gestão das fronteiras externas da UE.

A Comissão está também a trabalhar para a criação de um sistema comunitário integrado de vigilância transnacional e intersectorial¹². Um dos seus principais objectivos consiste em estabelecer um intercâmbio de informação entre as autoridades nacionais, tendo em vista aumentar a interoperabilidade das actividades de vigilância, melhorar a eficácia das operações no mar e facilitar a aplicação da legislação e das políticas comunitárias nesta matéria¹³.

4.5 O transporte marítimo como elemento essencial da segurança energética da UE

O transporte marítimo é crucial para a segurança energética da UE e, por conseguinte, um importante instrumento da política energética europeia, devendo ser considerado parte da **estratégia da UE de diversificação das vias e fontes de aprovisionamento de energia**. 90% do petróleo é transportado por mar e observa-se uma tendência crescente para o transporte de gás natural liquefeito (GNL) por navios-tanque. Muitos outros produtos energéticos são também transportados por mar¹⁴.

A frota de transporte de produtos energéticos, em todos os seus ramos de actividade – navios-tanque para o transporte de petróleo bruto e produtos petrolíferos, GNL e GPL e embarcações de abastecimento ao largo, tem uma importância cada vez maior para assegurar **o bom funcionamento dos mercados energéticos e a segurança do aprovisionamento**, e portanto o bem-estar dos cidadãos europeus e de toda a economia europeia.

Mais concretamente, as recentes perturbações no abastecimento terrestre de gás e petróleo não deixam margem de dúvidas quanto à importância da infra-estrutura de transporte de GNL. Tal como é sublinhado na Segunda Análise Estratégica da Política Energética¹⁵, as instalações de GNL são essenciais para aumentar a **flexibilidade do abastecimento de gás** no mercado interno da energia, permitindo assim a solidariedade em caso de crise. A frota de transporte de produtos energéticos deve observar as normas tecnológicas mais elevadas e as tripulações que a servem devem receber uma boa formação, integrada nas iniciativas europeias em prol de um transporte marítimo de qualidade.

5. COLABORAÇÃO A NÍVEL INTERNACIONAL

A União Europeia assumiu desde há muito o compromisso de promover a concorrência aberta e equitativa e a qualidade no transporte marítimo. Apoia, portanto, o trabalho de organizações internacionais especializadas, como a IMO, a OIT, a OMC e a OMA, e criou uma rede sólida e em expansão de acordos bilaterais de transporte marítimo e de diálogo com os principais parceiros marítimos e comerciais.

O acordo de transporte marítimo de 2002 entre a Comissão e os Estados-Membros e a China é um bom exemplo neste contexto. A mesma abordagem é seguida nas actuais relações bilaterais e negociações da UE a nível regional, nomeadamente no âmbito da Cooperação Euro-Mediterrânica (Euromed), da União Mediterrânica ou do Mercosul.

Os desafios globais com que se confrontam actualmente o sector do transporte marítimo e os serviços marítimos exigem respostas convincentes da comunidade internacional. A Comissão e os Estados-Membros estão bem colocados para impulsionar a mudança a fim de criar um

¹² SEC(2008) 2737 de 3.11.2008.

¹³ O documento SEC(2008) 3727 de 13.10.2008 apresenta uma panorâmica das acções realizadas em 2008 e prevê-se para 2009 uma Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu sobre vigilância marítima.

¹⁴ Ver documento de trabalho dos serviços da Comissão intitulado “*Energy policy and maritime policy: ensuring a better fit*” - SEC(2007) 1283 final de 10.10.2007.

¹⁵ SEC(2008) 2794 e SEC(2008) 2791.

enquadramento regulamentar internacional global para o transporte marítimo, adaptado aos desafios do século XXI:

- É essencial uma acção concertada a nível europeu em várias instâncias, por exemplo em matéria de governação (UNCLOS), comércio internacional (OMC, diálogos e acordos bilaterais de transporte marítimo, CNUDCI), segurança, protecção do ambiente (IMO), trabalho (OIT) ou alfândegas (OMA).
- A Comissão e os Estados-Membros deverão esforçar-se e cooperar para atingir todos os objectivos das políticas comunitárias de segurança no domínio marítimo por meio de **instrumentos internacionais** adoptados no âmbito da IMO. Contudo, em caso de fracasso das negociações na IMO, a UE deverá tomar a iniciativa de aplicar medidas em matérias que considere de particular importância, numa primeira fase, na pendência de um acordo mais amplo a nível internacional e tendo em conta o ambiente concorrencial internacional.
- Para que os Estados-Membros possam actuar como equipa eficiente e apoiada em intervenientes sólidos, é necessário melhorar o **reconhecimento e a visibilidade da UE na IMO**, formalizando o mecanismo de coordenação da UE e atribuindo a esta o estatuto de observador oficial, senão mesmo de membro de pleno direito, da IMO. Isto não afectará os direitos e obrigações dos Estados-Membros da União Europeia na sua qualidade de partes contratantes na IMO.
- A Comissão e os Estados-Membros deverão trabalhar para a criação de um **melhor mecanismo de ratificação rápida das convenções da IMO a nível mundial** e examinar nomeadamente a possibilidade de substituir a ratificação em função da bandeira pela ratificação em função da frota, definida pelo país de estabelecimento.
- A Comissão e os Estados-Membros deverão colaborar com os parceiros marítimos e comerciais a fim de assegurar a convergência de pontos de vista no âmbito da IMO. Os esforços de cooperação internacional da UE deverão conduzir ao estabelecimento de um **mecanismo destinado a assegurar o efectivo cumprimento das regras adoptadas a nível internacional por todos os Estados de bandeira e Estados costeiros do mundo**.
- Deverá ser dado seguimento à recente comunicação da Comissão sobre a região do Ártico, que apresenta sugestões¹⁶ para **proteger e preservar esta bacia marítima** e, em especial, para assegurar a sustentabilidade da navegação comercial na região.

6. EXPLORAR TODO O POTENCIAL DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA E DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO EM BENEFÍCIO DAS EMPRESAS E DOS CIDADÃOS NA EUROPA

Uma maior integração económica dos Estados membros do EEE e dos países vizinhos terá efeitos positivos nas ligações marítimas intra-europeias. Em 2018, a economia europeia deverá ter recuperado da actual crise. Assim, é de prever um crescimento do transporte marítimo na UE-27 de 3,8 mil milhões de toneladas em 2006 para cerca de 5,3 mil milhões de toneladas em 2018. Isto significa que, dentro de dez anos, as infra-estruturas – incluindo os portos, as ligações com o interior e o sector do transporte marítimo – deverão ser capazes de gerir, pelo menos, mais 1,6 mil milhões de toneladas. O transporte de passageiros, nomeadamente por *ferries* e navios de cruzeiro, irá também aumentar. Será necessário assegurar a continuidade territorial, a coesão regional e a aplicação de normas de qualidade em benefício dos passageiros dos transportes marítimos.

¹⁶ COM(2008) 763 de 20.11.2008.

O desafio consiste em definir um conjunto equilibrado de medidas para que os portos possam assumir de maneira eficiente a sua função de “portal”. Para tal, seria necessário criar novas infra-estruturas e utilizar melhor as capacidades existentes reforçando a produtividade dos portos. O actual sistema, incluindo as ligações com o interior e os corredores de transporte de mercadorias, deve ser adaptado para fazer face ao crescimento esperado. Neste contexto, as principais prioridades deverão ser:

- O estabelecimento de um verdadeiro **“espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras”**, eliminando as barreiras administrativas desnecessárias, os duplos controlos fronteiriços, a falta de documentos normalizados e todos os outros factores que se opõem ao crescimento do transporte marítimo de curta distância.
- A aplicação das medidas anunciadas na Comunicação sobre uma **política portuária europeia**. Respeitando plenamente os imperativos de segurança e crescimento sustentável, os serviços portuários deverão ser sempre assegurados em conformidade com os princípios de lealdade da concorrência, transparência financeira, não-discriminação e eficiência económica.
- A garantia de **condições adequadas para atrair investimentos no sector portuário**, privilegiando os projectos de modernização e expansão das infra-estruturas portuárias e de ligação com o interior nas zonas mais sujeitas a problemas de congestionamento.
- No que respeita às avaliações ambientais para a expansão dos portos, deverá ser generalizado o recurso a processos acelerados que reduzam significativamente o tempo de execução a nível global. Para tal, a Comissão vai publicar **directrizes sobre a aplicação da legislação comunitária de ambiente ao desenvolvimento portuário**¹⁷.
- O reforço da estratégia da UE para assegurar a plena implantação dos projectos de **auto-estradas do mar**, continuando a facilitar o lançamento de soluções inovadoras de transporte intermodal integrado, simplificando os requisitos administrativos e apoiando as iniciativas propostas pela Comissão para promover transportes ecológicos.
- Programas de financiamento comunitário, como os **projectos da rede transeuropeia de transporte**, Marco Polo ou os instrumentos da política regional deverão contribuir para estes desenvolvimentos e tratar os factores de transferência modal.
- A promoção de medidas destinadas a **proporcionar melhores ligações com as ilhas e transportes de passageiros de longa distância no interior da UE**, graças a serviços de qualidade por *ferries* e navios de cruzeiro e a terminais adequados. Com base na experiência adquirida desde a adopção do Regulamento da Cabotagem em 1992, poderá ser melhorado o quadro para o fornecimento de serviços públicos de transporte marítimo que satisfaçam integralmente os imperativos de continuidade territorial.
- Neste contexto, deverão ser examinados os instrumentos económicos (como impostos, taxas ou regimes de comércio de emissões) para **“fixar o justo preço”**¹⁸ incentivando os utilizadores a recorrer a soluções alternativas de transporte marítimo de curta distância, atacando o problema do congestionamento rodoviário e, em geral, promovendo soluções de mercado que contribuam para a sustentabilidade da cadeia de transporte no seu conjunto.

¹⁷ COM(2007) 616 final de 18.10.2007, “Política portuária europeia”.

¹⁸ COM(2008) 435 de 8.7.2008.

- Tratar a questão dos **direitos dos passageiros dos serviços de ferries e cruzeiros** na Europa, promovendo uma campanha de qualidade (prémios aos melhores operadores de ferries).

7. EUROPA DEVERÁ SER LÍDER MUNDIAL DA INVESTIGAÇÃO E INOVAÇÃO NO DOMÍNIO MARÍTIMO

A competitividade dos sectores marítimos na Europa e a sua aptidão para fazer face aos desafios com que estão confrontados em matéria de ambiente, energia, segurança e factor humano são influenciadas em grande medida pela investigação e a inovação, que devem continuar a ser incentivadas.

Os desafios que hoje se colocam representam oportunidades importantes para o crescimento e a eficiência das empresas. Com os utilizadores finais cada vez mais atentos ao nível “ecológico” atingido pelas empresas ao longo da cadeia de abastecimento e os carregadores a exigirem transportes respeitadores do ambiente, a sustentabilidade e a responsabilidade social das empresas são cada vez mais um factor de vantagem concorrencial.

Existe no sector do transporte marítimo uma ampla margem para melhorar a eficiência energética dos navios, reduzir o seu impacto ambiental, limitar os riscos de acidente e melhorar a qualidade de vida no mar. Há necessidade crescente de instrumentos adequados de inspecção e controlo e de normas tecnológicas e ambientais avançadas.

Os sectores marítimos europeus deverão tirar partido dos consideráveis esforços de IDT realizados no âmbito dos sucessivos programas-quadro de investigação e outras actividades da UE:

- Constitui um desafio importante a criação de **novos modelos de navios e equipamentos para melhorar a segurança e o desempenho ambiental**. Com iniciativas de IDT orientadas para objectivos específicos, será possível chegar a novas formas de concepção, estruturas avançadas, materiais, sistemas de propulsão ecológicos e soluções de elevada eficiência energética. A fim de manter esta vantagem concorrencial, devem ser adoptadas medidas adequadas para a devida protecção dos conhecimentos e da propriedade intelectual.
- Para alcançar a mobilidade sustentável, são também necessários tecnologias e conceitos logísticos avançados que aumentem a **eficiência da cadeia de transporte no seu conjunto** através do transporte marítimo de curta distância e da navegação interior.
- A participação de todas as partes interessadas é importante para assegurar a adopção pelo mercado das soluções que venham a resultar destes esforços. Devem ser plenamente utilizadas plataformas de IDT como a plataforma tecnológica “WATERBORNE”.
- A recente Comunicação da Comissão sobre uma estratégia europeia para a investigação marinha¹⁹ estabelece um quadro para a abordagem destes desafios tecnológicos pelo sector marítimo europeu através de uma melhor integração com a ciência e a investigação no domínio marinho.
- Deverão ser desenvolvidas **ferramentas TIC adequadas de inspecção e controlo**, também para fins de vigilância. A gestão técnica da frota, incluindo o controlo à distância do desempenho das máquinas, da resistência estrutural e do estado geral dos navios, deveria ser facilitada por sistemas avançados de telecomunicações. Para esse fim, deve ser

¹⁹ COM(2008) 534 de 3.9.2008 Programas como o “Leadership 2015” e o “Life” apoiam também a concepção de soluções inovadoras importantes para o transporte marítimo.

estabelecido um quadro de referência que permita a **implantação de serviços “e-Maritime”**²⁰ a nível europeu e mundial. Nestes serviços electrónicos deverão participar também as administrações públicas, as comunidades portuárias e as companhias marítimas.

8. CONCLUSÃO

A União Europeia e os seus Estados-Membros têm um grande interesse comum em promover um transporte marítimo intra-europeu e internacional seguro e eficiente em oceanos não poluídos, a competitividade a longo prazo do transporte marítimo europeu e dos sectores com ele relacionados nos mercados mundiais e a adaptação de todo o sistema de transporte marítimo aos desafios do século XXI.

As opções estratégicas apresentadas na presente comunicação para o sector e o sistema europeu de transporte marítimo no horizonte de 2018 oferecem uma visão dos meios para atingir esses objectivos.

As opções propostas assentam numa abordagem integrada da política marítima e têm por base os valores fundamentais do desenvolvimento sustentável, do crescimento económico e da abertura dos mercados num contexto de concorrência leal e de normas ambientais e sociais exigentes. Os benefícios decorrentes desta visão deverão ultrapassar as fronteiras da Europa e alargar-se a todo o mundo marítimo, incluindo os países em desenvolvimento.

A Comissão tenciona prosseguir o diálogo construtivo com todas as partes interessadas, com o objectivo de avançar com iniciativas tendo em vista a aplicação prática das medidas identificadas na presente análise estratégica.

²⁰

Ver ponto 4.4.