



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 11.9.2012
COM(2012) 491 final

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

Evolução da política marítima integrada da União Europeia

{SWD(2012) 255 final}

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

Evolução da política marítima integrada da União Europeia

1. INTRODUÇÃO

Os mares e oceanos da Europa constituem uma fonte preciosa, mas frequentemente subestimada, de inovação, crescimento e emprego, proporcionando valiosos serviços e recursos ecossistémicos de que dependem todas as atividades marinhas. Desde a sua criação em 2007, a política marítima integrada (PMI) procurou reforçar o desenvolvimento sustentável da economia marítima europeia e a proteção do meio marinho, facilitando a cooperação intersetorial e transfronteiriça entre todos os intervenientes neste domínio.

Cinco anos depois, o contexto económico é radicalmente diferente. Com a Estratégia «Europa 2020», a UE procura reativar a economia europeia de forma a criar emprego, aumentar a competitividade e reforçar a coesão social. Para a Europa, continente marítimo, o potencial de crescimento da economia marítima constitui uma oportunidade que não pode ser perdida. Ora desde 2009, a UE lançou, em todos os domínios de intervenção ligados ao mar, iniciativas fundamentais destinadas a reforçar a competitividade europeia. Ao evitar a duplicação de despesas e de esforços e ao promover o desenvolvimento sustentável das atividades marítimas, a PMI trouxe benefícios concretos para a economia europeia e os setores marítimos dos Estados-Membros.

Agora que a Europa está a reduzir as despesas públicas, é essencial obter os melhores resultados com meios limitados. A cooperação permite racionalizar os custos das operações no mar e otimizar a utilização dos dados. Uma vez que todos os dias surgem novas utilizações do mar, é crucial que os Estados-Membros instaurem sistemas de planeamento estáveis, que favoreçam o investimento a longo prazo e a coerência transfronteiriça.

É necessário explorar plenamente o potencial de inovação na economia marítima oferecido pelos investimentos em investigação, objetivo para o qual contribuiu a Estratégia da UE para a Investigação Marinha. Com a Diretiva-Quadro «Estratégia Marinha», podemos gerir os nossos mares e oceanos de forma sustentável. A sustentabilidade, que constitui um pré-requisito para o desenvolvimento da economia marítima, estimula a criação de tecnologias avançadas que, a longo prazo, reforçam a competitividade da Europa.

Em 2009, o Conselho e o Parlamento Europeu congratularam-se com o primeiro relatório de progresso sobre a política marítima integrada e convidaram a Comissão a apresentar em 2012 os progressos registados. Por conseguinte, este segundo relatório descreve a evolução da política marítima integrada da UE e das políticas marítimas setoriais entre 2010 e 2012¹ e destaca o seu contributo para os objetivos da Estratégia «Europa 2020», fazendo o balanço das realizações concretas que permitem criar crescimento, reforçar a eficiência em termos de recursos e poupar dinheiro público.

¹ As informações e referências relativas a cada iniciativa mencionada no relatório podem ser consultadas no documento SWD(2012) 255 final.

2. CONTRIBUIÇÃO DA ECONOMIA MARÍTIMA PARA O CRESCIMENTO E O EMPREGO

2.1. Crescimento Azul

Em setembro de 2012, a Comissão adotou uma comunicação sobre *Crescimento azul, oportunidades para um crescimento marinho e marítimo sustentável*, com o objetivo de lançar uma iniciativa conjunta com os Estados-Membros, as regiões e todas as partes interessadas a fim de tirar pleno proveito do potencial da economia azul.

Um estudo lançado pela Comissão em 2010 identificou determinados problemas comuns, a saber, falta de competências apropriadas, acesso ao capital de risco, fragmentação dos dados sobre o meio marinho, desafios ambientais e dificuldade dos processos de planeamento. Estão em curso nos Estados-Membros ações destinadas a corrigir a escassez de competências, por exemplo, incentivando a criação de polos que associam a indústria e o ensino. As questões ligadas aos dados e ao planeamento estão a ser tratadas no quadro de iniciativas da política marítima integrada. No entanto, certos setores exigem uma abordagem mais específica. Assim, foi efetuada uma análise mais aprofundada de cinco setores com potencial de crescimento — turismo marítimo e costeiro, energia renovável oceânica, recursos minerais marinhos, aquicultura e biotecnologia azul — a fim de propor as medidas adicionais necessárias para promover o crescimento e aumentar o emprego.

2.2. Transporte marítimo

Os serviços de transporte marítimo são essenciais para a competitividade da economia europeia ao nível mundial. Em 2011, a Comissão adotou um *Livro Branco relativo aos transportes* que especifica as orientações da estratégia para o transporte marítimo no horizonte de 2018: a capacidade de prestar serviços de transporte marítimo eficientes em termos de custo, a competitividade a longo prazo do setor do transporte marítimo da UE e a criação de cadeias de transporte sem descontinuidades para passageiros e carga em todos os modos de transporte.

Na sequência da Comunicação de 2009 relativa a um *espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras*, entrou em vigor, em 2010, a diretiva relativa às formalidades de declaração; esta iniciativa simplifica e harmoniza os procedimentos administrativos, de modo a fomentar o transporte marítimo intra-UE.

Em 2011, a Comissão propôs *novas orientações para as redes transeuropeias*, a fim de reforçar o papel das autoestradas do mar enquanto grandes corredores europeus. Através de convites plurianuais, a Comissão está a liderar o processo tendente a reduzir o impacto ambiental dos transportes e a aumentar a sua eficiência.

2.3. Energia

Os cidadãos, a indústria e a economia europeus dependem de uma energia segura, garantida, sustentável e a preço comportável. A energia eólica marítima contribui para o objetivo de, até 2020, aumentar para 20 % a parte das energias renováveis no consumo total de energia, que é uma prioridade do *plano estratégico da UE para as tecnologias energéticas*, através do qual a indústria, os Estados-Membros e a Comissão trabalham numa abordagem a longo prazo para o desenvolvimento tecnológico e demonstração. O programa-quadro de investigação e o programa *Energia Inteligente* reforçam o apoio ao desenvolvimento de tecnologias baseadas na energia eólica e oceânica, o que contribui significativamente para o crescimento nas regiões costeiras.

Em 2011, a Comissão propôs orientações destinadas ao estabelecimento de regras para o desenvolvimento e a *interoperabilidade das redes transeuropeias de energia*. Foram identificados corredores prioritários, incluindo a rede ao largo no mar do Norte e o plano de interconexão do mercado báltico da energia.

2.4. Construção naval

A indústria marítima europeia, com uma forte capacidade de inovação e de projeto, tem um papel estratégico a desempenhar para fazer face a desafios como as alterações climáticas, a poluição atmosférica, a eficiência energética e o desenvolvimento das atividades ao largo. Enquanto resposta estratégica aos desafios do setor, a iniciativa *LeaderSHIP* fomenta a competitividade com base em segmentos tecnológicos em que a UE lidera. A iniciativa está atualmente a ser reexaminada de forma a ficar preparada para as oportunidades futuras ligadas à ecologização do transporte marítimo e a uma diversificação para novas atividades económicas, como a energia eólica ao largo.

O *Enquadramento dos Auxílios Estatais à Construção Naval* determina os tipos de auxílios estatais que podem ser concedidos aos estaleiros navais. Em dezembro de 2011 foi adotado um novo enquadramento, válido até ao final de 2013, que inclui disposições específicas para os auxílios à inovação e os auxílios regionais para a construção naval, bem como disposições sobre os créditos à exportação. O seu âmbito de aplicação abrange agora os navios de navegação interior e estruturas *offshore* flutuantes e móveis.

2.5. Pescas e aquicultura

O setor da pesca da UE padece de diversos problemas interligados. As populações piscícolas são pescadas em excesso, a situação económica de partes da frota é difícil apesar dos subsídios elevados, os postos de trabalho não são atrativos e a situação de muitas comunidades costeiras dependentes das pescas é precária.

Em julho de 2011, a Comissão adotou um conjunto de iniciativas, incluindo novas propostas legislativas, destinadas a reformar a *política comum das pescas*. O seu objetivo é fornecer as bases para uma pesca sustentável, que respeite o ecossistema, garantindo a qualidade dos produtos alimentares, a prosperidade das comunidades costeiras, a rentabilidade do setor e a atração e segurança dos postos de trabalho. As propostas centram-se na gestão a longo prazo, com objetivos de sustentabilidade claros em matéria de exploração dos recursos, e no abandono de práticas que originam desperdícios. Será igualmente prestado apoio destinado a melhorar os dados, a fim de fundamentar escolhas estratégicas e garantir uma melhor aplicação e controlo.

A transição será acompanhada de um *Fundo Europeu para os Assuntos Marítimos e as Pescas*, com o objetivo de aumentar a sustentabilidade, melhorar o desempenho da pequena pesca costeira, promover a aquicultura, apoiar a criação de emprego nas comunidades marítimas e garantir a rentabilidade no domínio marítimo.

3. COOPERAÇÃO INTERSETORIAL E TRANSFRONTEIRIÇA PARA GARANTIR À ECONOMIA MARÍTIMA CONDIÇÕES ÓTIMAS DE CRESCIMENTO

A PMI define uma estratégia coerente destinada a reforçar o desenvolvimento sustentável dos setores marítimos. A coordenação é necessária para gerir o impacto crescente das atividades

marítimas, entre si e no ambiente, assegurar a segurança e a proteção dos cidadãos europeus e manter uma mão-de-obra qualificada.

3.1. Exponenciar o desenvolvimento sustentável das atividades costeiras e marítimas

Diferentes setores concorrem pelo espaço e pelo acesso aos recursos nas bacias marítimas. Os conflitos entre as utilizações do mar e a procura de espaço marítimo continuarão a aumentar, nomeadamente devido à emergência de novas atividades ao largo. Estando a Europa a atravessar uma grave crise económica, são necessários instrumentos que permitam o crescimento, facilitando a coexistência de atividades múltiplas, mas reduzindo simultaneamente os impactos ambientais.

O *ordenamento do espaço marítimo* (OEM) e a *gestão integrada da zona costeira* (GIZC) asseguram, ao nível intersetorial e transfronteiriço, a eficiência do ordenamento das águas marinhas e da gestão das zonas costeiras. Estas abordagens são cruciais para garantir a sustentabilidade e a previsibilidade jurídica e para reduzir os custos suportados pelos investidores e operadores, especialmente os que exercem atividades em zonas transfronteiriças.

Apesar dos progressos registados na elaboração das estratégias nacionais de GIZC, os relatórios recebidos de 16 Estados-Membros da UE em 2011 apresentam grandes disparidades. Em 2011 entrou em vigor o *Protocolo GIZC da Convenção de Barcelona*, tornando a GIZC obrigatória para os Estados-Membros costeiros do Mediterrâneo.

A Comissão atua como facilitadora na elaboração de um quadro comum para o ordenamento do espaço marítimo na UE, tendo anunciado uma *proposta legislativa sobre o ordenamento do espaço marítimo e a gestão integrada das zonas costeiras* para antes do final de 2012. A proposta tem em conta estudos sobre o impacto e os benefícios económicos do ordenamento do espaço marítimo e da gestão integrada das zonas costeiras, dois projetos-piloto de cooperação transfronteiriça e a plataforma Ourcoast sobre as boas práticas em matéria de GIZC.

3.2. Proteção dos cidadãos e das indústrias marítimas da Europa contra as ameaças relacionadas com o mar

80 % do comércio externo da UE é efetuado por via marítima. Ora, o crescimento das atividades económicas marítimas requer um ambiente seguro. Na sequência do roteiro adotado em 2010, a Comissão está a trabalhar na criação de um *ambiente comum de partilha da informação* (CISE) do domínio marítimo da UE. Este dispositivo irá melhorar a eficiência e a relação custo/eficácia da *vigilância marítima*, permitindo um intercâmbio de dados legal, adequado, seguro e eficiente ao nível intersetorial e transfronteiriço em toda a UE.

O êxito de MARSUNO e de BlueMassMed, dois projetos-piloto, integra-se nesse trabalho. A criação do CISE é um primeiro passo para melhorar o intercâmbio de dados entre cerca de 400 autoridades setoriais em toda a UE. É também um primeiro passo para uma melhor coordenação entre as atividades setoriais relacionadas com o transporte marítimo, a proteção de navios comerciais, as tarefas de defesa efetuadas pelas marinhas nacionais, o controlo da imigração ilegal e o controlo aduaneiro, a prevenção de atividades ilegais de pesca e da poluição e a preservação do meio marinho.

Desde 2009, a UE e os seus Estados-Membros estão na linha da frente no que diz respeito à melhoria da segurança marítima. Pretende-se eliminar os navios deficientes, aumentar a

proteção dos passageiros e tripulações, evitar acidentes e reduzir o risco de poluição ambiental. A aplicação do *terceiro pacote sobre segurança marítima*, de 2009, melhora a qualidade dos pavilhões europeus, o trabalho das sociedades de classificação, a inspeção dos navios nos portos, o controlo do tráfego, a investigação dos acidentes e a proteção das vítimas.

A segurança das *fronteiras marítimas da Europa* representa um desafio para os Estados-Membros. Em 2011, a Comissão propôs a criação de um *sistema europeu de vigilância das fronteiras*. O seu objetivo é reforçar o controlo das fronteiras externas do espaço Schengen, bem como estabelecer um mecanismo para o intercâmbio de informações que permita às autoridades de vigilância das fronteiras dos Estados-Membros reduzir a perda de vidas no mar e o número de imigrantes ilegais que entram na UE.

3.3. Trabalho no setor marítimo e mobilidade profissional

Muitos setores marítimos carecem de pessoal com as qualificações, competências e experiência adequadas. Foram lançadas ações destinadas a tornar mais atraentes as carreiras marítimas, com base na mobilidade entre setores e países e na antecipação das necessidades futuras.

Na sequência da adoção da estratégia para o transporte marítimo até 2018, uma *Task Force para o emprego e a competitividade no setor marítimo* emitiu recomendações em junho de 2011, incluindo a conclusão do exame sobre a exclusão dos trabalhadores marítimos do âmbito da legislação laboral da UE, a atualização da diretiva relativa à formação dos marítimos e a aplicação da Convenção do Trabalho Marítimo da OIT.

Em 21 de maio de 2012, o Comité do Diálogo Social da UE adotou um acordo que aplica partes da Convenção 188 da OIT sobre o trabalho na pesca, a fim de melhorar as condições de trabalho dos pescadores a bordo. A pedido dos parceiros sociais da UE, a Comissão pode propor a aplicação desse acordo através de uma diretiva da União Europeia, em conformidade com o artigo 155.º do Tratado. Ter-se-ia que começar por avaliar se tal acordo é inteiramente compatível com a legislação da UE em vigor.

Entre 2007 e 2010, o *Sétimo Programa-Quadro de Investigação* (7.º P-Q) contribuiu com aproximadamente 1,4 mil milhões de EUR (cerca de 6,4 % do seu orçamento) para ações relacionadas com a investigação marinha. Deste montante, 89 milhões de EUR destinaram-se à mobilidade e à formação dos investigadores.

Estas medidas contribuem plenamente para duas iniciativas emblemáticas da Estratégia «Europa 2020» — *Agenda para Novas Competências e Empregos e Juventude em Movimento* — destinadas a aumentar as taxas de emprego e a qualidade do ensino na UE.

4. INVESTIGAÇÃO, CONHECIMENTO E UTILIZADORES FINAIS: COLMATAR O FOSSE ENTRE INVESTIGAÇÃO E INDÚSTRIA

O setor marítimo europeu caracteriza-se pela inovação e por mercados de elevada qualidade. A fim de reforçar esta vantagem competitiva, a Comissão está a elaborar um ambicioso programa de investigação marinha e a facilitar o acesso aos dados sobre o meio marinho para fins de inovação.

4.1. Garantir a liderança marítima europeia graças à inovação e à investigação

A *Estratégia Europeia para a Investigação Marinha* está a ser implementada pela Comissão desde o final de 2008 a fim de tirar o máximo proveito, de forma sustentável, do potencial da economia marítima.

Entre 2007 e 2010, a contribuição financeira da UE para a inovação e a investigação ligadas ao meio marinho foi de 1,4 mil milhões de EUR, para 644 projetos. Três convites conjuntos à apresentação de propostas no âmbito do 7.º P-Q, agrupados sob a designação «*O oceano de amanhã*», apoiaram projetos marinhos e marítimos multidisciplinares, com uma contribuição total da UE de 134 milhões de EUR. Este esforço foi completado com o lançamento, em 2012, de temas coordenados destinados a apoiar a execução da Diretiva-Quadro «Estratégia Marinha», com uma contribuição total da UE de 42 milhões de EUR.

Mecanismos de governação mais eficazes, como o *Fórum MARCOM+* e a parceria *EMAR2RES*, contribuem igualmente para tornar a investigação mais coerente, melhorando a interação entre os investigadores, a indústria e os responsáveis políticos.

O *Centro Comum de Investigação* (CCI) da Comissão Europeia prestou um aconselhamento científico independente, baseado em dados concretos, com vista a apoiar a elaboração de políticas da UE em domínios como as pescas, o ambiente e a segurança e proteção marítimas.

4.2. Partilhar o conhecimento do meio marinho a fim de facilitar a inovação, o investimento e a elaboração de políticas sólidas

A melhoria do conhecimento é crucial para o crescimento sustentável e para que os oceanos sejam saudáveis e produtivos. A atual fragmentação dos dados sobre o meio marinho implica uma perda de recursos para os utilizadores que precisam de aceder rapidamente a diversos conjuntos de dados. A *Rede Europeia de Observação e de Dados do Meio Marinho* (EMODnet) melhora o acesso aos dados e reduz os custos para os utilizadores, estimula a inovação e reduz a incerteza sobre o comportamento dos mares. Com o «Conhecimento do Meio Marinho 2020», pretende-se criar um quadro global para racionalizar o fluxo de dados, desde a observação local inicial até à interpretação, processamento e divulgação ao nível europeu.

A Comissão, em conjunto com mais de 50 organizações, está a trabalhar na realização de uma cartografia contínua, digital e multi-resoluções dos fundos marinhos europeus, que deverá ser colocada à disposição da indústria, dos investigadores e das autoridades públicas até 2020. Grupos de trabalho temáticos sobre hidrografia, geologia, química, biologia e *habitats* já contribuíram para uma melhor compreensão das políticas aplicadas pelos detentores de dados na UE. Quatro dos cinco grupos disponibilizaram, através de portais Web gratuitos, alguns dados até agora dificilmente acessíveis.

Informações pormenorizadas são apresentadas na avaliação intercalar da EMODnet, que foi adotada pela Comissão em agosto de 2012, juntamente com o Livro Verde «Conhecimento do Meio Marinho 2020 - da cartografia dos fundos marinhos à previsão oceanográfica».

5. BENEFÍCIOS DA POLÍTICA MARÍTIMA PARA O TERRITÓRIO

As regiões costeiras possuem recursos renováveis importantes para o crescimento marítimo, como a energia hídrica, eólica, ondomotriz, maremotriz e biomássica. O turismo costeiro

depende da existência de um meio marinho atraente e saudável. Como a exclusão social pode ser particularmente aguda nas zonas costeiras e insulares, é essencial construir uma economia marítima inclusiva.

5.1. Política regional

A Europa é uma entidade territorial e marítima. Para que os setores marítimos contribuam para o crescimento em terra, há que reforçar a conectividade. A Comunicação de 2011 intitulada *Contributo da Política Regional para um Crescimento Inteligente no quadro da estratégia «Europa 2020»* insta os governos nacionais e regionais a criarem *plataformas de especialização inteligente* nos domínios da investigação, da política regional, das empresas, da inovação e da educação. Esta abordagem permite coordenar melhor a programação destinada a desenvolver as regiões costeiras e as suas economias.

A proposta de *disposições comuns* e de um *quadro estratégico comum* para ligar as prioridades de investimento das políticas em matéria de coesão, desenvolvimento rural, pesca e assuntos marítimos entre 2014 e 2020 representa um novo passo nessa direção.

Numerosos projetos marítimos têm sido apoiados por fundos da política regional da UE. Entre eles incluem-se unidades de dessalinização ou projetos de infraestruturas ao largo para demonstração da produção de energia ondomotriz. Vários *programas de cooperação transfronteiriça* da UE promoveram igualmente o crescimento marítimo, nomeadamente projetos sobre a utilização das algas como fonte potencial de biocombustíveis e sobre as boas práticas em matéria de adaptação às alterações climáticas nas regiões costeiras.

5.2. Estratégias para as bacias marítimas

A cooperação transnacional ao nível da bacia marítima é uma abordagem eficaz para o desenvolvimento da economia marítima e a proteção do meio marinho. As *estratégias para as bacias marítimas* têm em conta as características económicas das bacias da Europa, ao mesmo tempo que permitem uma melhor utilização do dinheiro público. Alinhando os fundos nacionais e europeus existentes pelas prioridades de crescimento acordadas, funcionam como motores económicos nas regiões marítimas.

A *Estratégia da UE para a Região do Mar Báltico* traduziu-se em mais de 80 projetos emblemáticos, cujo impacto foi pormenorizadamente descrito no relatório intercalar adotado em junho de 2011. A estratégia inclui medidas destinadas a reduzir a poluição proveniente de navios, a promover um transporte marítimo de curta distância sustentável, a combater a eutrofização, a criar novos agrupamentos de PME inovadoras, a apoiar a investigação e a integrar os sistemas de vigilância marítima.

Em novembro de 2011 foi adotada uma *Estratégia Marítima para a Região Atlântica*, a fim de impulsionar a criação de emprego e de crescimento nessa região mediante o reforço do seu potencial marítimo. O Fórum Atlântico determina atualmente as ações prioritárias no quadro de um plano de ação a adotar em 2013, que permitirá a utilização estratégica dos fundos estruturais da UE para apoiar o crescimento marítimo no período 2014-2020.

Em 2009 foi adotada a Comunicação *«Para uma Política Marítima Integrada que Garanta uma Melhor Governação no Mediterrâneo»* a fim de melhorar a governação dos assuntos marítimos e a proteção do ambiente. As regiões e os Estados-Membros redirecionaram parte do financiamento de 2007-2013 destinado à cooperação territorial europeia para objetivos marítimos. A assistência técnica destinada a apoiar o crescimento ligado às atividades

marítimas e a melhorar a execução da política marítima em países parceiros que não pertencem à UE está atualmente a ser prestada através do projeto IMP-MED no âmbito da política europeia de vizinhança.

A Itália, a Eslovénia, a Grécia e a Croácia estão empenhadas em aprofundar a cooperação marítima ao nível sub-regional *nos mares Adriático e Jónio*. Está a ser elaborada uma estratégia marítima destinada a definir domínios prioritários para o crescimento e racionalizar o financiamento da UE em conformidade.

A cooperação na região do *mar Negro* está igualmente a avançar, na sequência de uma reunião de reflexão de alto nível com a Bulgária e a Roménia, em outubro de 2011.

Em junho de 2012, a Comissão e a Alta Representante da UE para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança adotaram uma Comunicação que propõe 28 medidas em favor de um envolvimento construtivo da UE na região do *Ártico*. A Comunicação preconiza uma gestão eficaz do *Ártico* baseada no conhecimento, na responsabilidade e no compromisso, a fim de dar resposta aos crescentes problemas estratégicos, económicos e ambientais com que a região se debate.

6. PROTEÇÃO DOS ECOSISTEMAS MARINHOS — UMA CONDIÇÃO E UM FATOR DE CRESCIMENTO

A UE possui o maior território marítimo do mundo. Assegurar a saúde dos ecossistemas marinhos é uma necessidade para o futuro da biodiversidade dos oceanos e para apoiar o crescimento marítimo. Uma vez que as companhias marítimas europeias estão frequentemente na vanguarda em termos de tecnologias ambientais inovadoras, a legislação ambiental favorece igualmente o nosso desenvolvimento económico.

6.1. Ecossistemas marinhos saudáveis — um desafio

A *Diretiva-Quadro «Estratégia Marinha»*, pilar ambiental da PMI, tem por objetivo global alcançar um bom estado ambiental das águas marinhas da UE até 2020.

Com esse objetivo, cumpriram-se já várias etapas. Em 2010, a Comissão adotou uma decisão sobre os critérios e normas metodológicos para a avaliação do bom estado ambiental, que os Estados-Membros utilizarão para formular programas de monitorização e medidas eficazes em termos de custos, com vista a assegurar o bom estado ambiental das suas águas marinhas. Em 2011, a Comissão clarificou ainda a relação entre a avaliação inicial das águas marinhas e os critérios relativos ao bom estado ambiental.

Registaram-se progressos significativos na criação da rede Natura 2000, mas subsistem lacunas, especialmente no alto mar. Em 2011, a Comissão adotou *orientações sobre a aplicação das Diretivas «Aves» e «Habitats» nos estuários e zonas costeiras*, com especial atenção ao desenvolvimento portuário e à dragagem. O instrumento financeiro LIFE + da Comissão contribui para a gestão da *rede Natura 2000* no meio marinho, favorecendo medidas de proteção inovadoras e o reforço das capacidades.

6.2. Adaptação às alterações climáticas e mitigação dos seus efeitos

As alterações climáticas podem ter consequências dramáticas para as regiões costeiras (por exemplo, pôr em perigo a proteção costeira e provocar erosões, inundações e o aumento do

nível do mar) e o seu impacto poderá ser mais forte se combinado com outras pressões no meio marinho. Em março de 2012, a Comissão lançou a *Plataforma Europeia para a Adaptação Climática*, um sítio Web muito abrangente com informações sobre os impactos das alterações climáticas e os pontos vulneráveis na Europa, que visa apoiar os responsáveis políticos na elaboração de medidas de adaptação às alterações climáticas, incluindo nas zonas costeiras.

6.3. Combater a poluição atmosférica criada pelos navios

As emissões de gases com efeito de estufa (GEE) provenientes do transporte marítimo internacional representam atualmente cerca de 3 % das emissões mundiais de GEE, valor que irá provavelmente agravar-se devido ao aumento do comércio mundial e da procura de transporte marítimo. Em 2011, a Comissão fixou o objetivo de reduzir as emissões de GEE da UE provenientes do transporte marítimo em 40 % até 2050. A Agência Europeia da Segurança Marítima, a Agência Europeia do Ambiente, o Instituto Meteorológico Finlandês e a Organização Marítima Internacional lançaram projetos de cooperação destinados a controlar as emissões de GEE provenientes dos navios na Europa.

Em 2011, a Comissão adotou igualmente uma proposta de alteração da Diretiva 1999/32/CE, a fim de reduzir significativamente as emissões de enxofre provocadas pelos transportes marítimos e contribuir para atenuar os problemas da qualidade do ar na UE, que põem em causa a saúde pública e provocam a acidificação dos solos.

7. UMA MELHOR GESTÃO DOS ASSUNTOS MARÍTIMOS

A eficiência da gestão e da coordenação tanto no interior dos Estados-Membros, regiões costeiras, indústrias e partes interessadas como entre eles é essencial para desenvolver a economia marítima da forma mais eficaz e sustentável possível. A circulação das informações, dados e boas práticas pode acelerar o investimento e a inovação e, simultaneamente, contribuir para uma melhor proteção do ambiente.

7.1. Evolução nos Estados-Membros

Os Estados-Membros aplicam cada vez mais abordagens coordenadas para desenvolver a economia marítima, através de estratégias nacionais (é o caso de França, Portugal e Alemanha) ou de iniciativas específicas (como a lei marítima do Reino Unido, a estratégia da Dinamarca para o mar ou a da Irlanda para a ciência). Em 2011, a Alemanha adotou também um plano de incentivo à sua economia marítima.

Vários Estados-Membros (Chipre, França, Países Baixos e Polónia) instituíram uma coordenação interministerial ou cargos ministeriais para o efeito. Algumas regiões marítimas (como Schleswig-Holstein, Västra Götaland e Bretanha) têm reforçado as suas estratégias marítimas regionais desde 2009.

Em 2010, 17 Estados-Membros e países associados lançaram a iniciativa de programação conjunta «Mares e Oceanos Sãos e Produtivos», a fim de promover sinergias entre os recursos e a capacidade da investigação.

7.2. Evolução ao nível da UE

O *Parlamento Europeu* adotou, em outubro de 2010, uma resolução sobre a PMI em que confirmou a validade da abordagem integrada em matéria de assuntos marítimos e convidou a Comissão a desenvolver uma dimensão marítima da Estratégia «Europa 2020».

Em dezembro de 2011 entrou em vigor o *Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um programa de apoio ao aprofundamento da política marítima integrada da UE*. Este regulamento confere à PMI o seu primeiro programa operacional para o período 2012-2013, cuja execução pormenorizada é descrita no ponto 6.2.5 do documento SEC anexo. As múltiplas bases jurídicas do regulamento reconhecem a abordagem horizontal da PMI.

Sob as presidências sueca (novembro de 2009), espanhola (junho de 2010) e polaca (dezembro de 2011), o *Conselho Assuntos Gerais* adotou conclusões transversais sobre a PMI que proporcionam uma panorâmica da evolução recente, expressam o apoio às iniciativas em curso e estimulam a evolução futura.

Em janeiro de 2011, o *Comité das Regiões* adotou um parecer em que sublinhou a importância de garantir o êxito da PMI por razões ambientais, económicas e sociais. O *Comité Económico e Social Europeu* adotou, em fevereiro de 2011, um parecer sobre a PMI em que apoia as sinergias transfronteiriças e intersetoriais para as atividades marítimas.

7.3. Evolução ao nível internacional

Em conformidade com a Comunicação de 2009 sobre a *dimensão internacional da PMI*, a Comissão reforçou os seus esforços no quadro marítimo internacional.

Ao nível mundial, a UE apelou a uma maior ambição nas resoluções sobre os oceanos, sobre o Direito do Mar e sobre a pesca sustentável, advogando a adesão generalizada a instrumentos de governação marítima, como a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. É de assinalar o êxito particular do lançamento, ao nível das Nações Unidas, de um processo que deverá conduzir à negociação de um Acordo de aplicação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar para a conservação e utilização sustentável da biodiversidade marinha em zonas fora de jurisdição nacional. A UE insistiu também na necessidade de avançar nos domínios da proteção dos oceanos e mares e da governação marítima, aquando da Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável realizada no Rio de Janeiro, em junho de 2012. Ações externas mais ambiciosas dão igualmente os seus frutos, já que as organizações regionais de gestão das pescas funcionam melhor e há uma maior cooperação com os países terceiros na luta contra a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada.

Os assuntos marítimos tornaram-se um tema recorrente nas discussões com os parceiros da UE, como a China, a Rússia, o Japão, o Canadá e os EUA. O âmbito dos diálogos setoriais foi gradualmente alargado, levando a uma cooperação mais geral sobre os assuntos marítimos mundiais.

7.4. Visibilidade da Europa marítima e sensibilização do público

Um dos principais objetivos da PMI era reforçar a visibilidade da identidade marítima da Europa e do seu potencial económico aos olhos dos europeus. A opinião pública é essencial

em domínios em que os interesses marítimos concorrem com outros setores para obter apoio ao nível político e investimento, ou no mercado do trabalho.

Desde o início da política marítima integrada, *Eurostat* tem participado na produção de informações estatísticas destinadas a apoiar esta política, de forma a melhorar a elaboração dos dados económicos relativos aos setores e regiões marítimos. Assim, foram incluídas iniciativas marítimas nos programas de trabalho de Eurostat. Desde 2009, foram regularmente publicadas estatísticas relativas às regiões costeiras e aos setores marítimos.

Ferramentas interativas, como o *Fórum Marítimo* ou o *Atlas Europeu dos Mares*, facilitaram o acesso a informações relacionadas com o mar e contribuíram para aumentar o conhecimento sobre a Europa marítima. O *Dia Europeu do Mar*, celebrado em 20 de maio, é um evento fundamental na sensibilização do público para o potencial da Europa marítima.

8. CONCLUSÃO

A política marítima integrada foi instituída para reafirmar a dimensão marítima da União Europeia. Desde então, esta perspetiva converteu-se numa ferramenta que traz benefícios concretos para o crescimento marítimo e a sustentabilidade do transporte marítimo na Europa. Como ilustrado pelo presente relatório, o forte contributo dos setores marítimos para a economia europeia e para os objetivos da Estratégia «Europa 2020» é reforçado por uma ação coordenada destinada a reduzir os custos, melhorar a eficiência na utilização dos recursos, reduzir os riscos, apoiar a inovação e garantir uma melhor utilização dos fundos públicos.

A Comissão esforça-se por criar as melhores condições possíveis para que o mar esteja na origem de um desenvolvimento económico sustentável. Com base nos resultados obtidos, o *Crescimento Azul* constitui o objetivo para os próximos anos. Uma conferência ministerial informal sobre a PMI, a realizar sob a Presidência cipriota do Conselho, será um passo importante nesse sentido. O *Crescimento Azul* orientará uma segunda fase da política marítima integrada, que visa instaurar uma economia marítima saudável que propicie aos cidadãos europeus inovação, crescimento e sustentabilidade.