



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 7.6.2006
COM(2006) 275 final
Volume II - ANEXO

LIVRO VERDE

**Para uma futura política marítima da União:
Uma visão europeia para os oceanos e os mares**

**“Que impróprio chamar Terra a este planeta de oceanos!”
(afirmação atribuída a Arthur C. Clarke)**

(apresentada pela Comissão)

{SEC(2006) 689}

1.	Introdução	3
2.	Preservar a supremacia europeia em matéria de desenvolvimento sustentável das actividades marítimas.....	7
2.1.	Um sector marítimo competitivo	7
2.2.	Importância do meio marinho para a utilização sustentável dos nossos recursos marinhos.....	10
2.3.	Permanecer na ponta dos conhecimentos e da tecnologia	13
2.4.	A inovação num contexto em mutação	15
2.5.	Desenvolver as competências marítimas da Europa e promover o emprego sustentável no sector marítimo.....	19
2.6.	Formação de <i>clusters</i>	22
2.7.	Quadro regulamentar.....	23
3.	Maximizar a qualidade de vida nas regiões costeiras	27
3.1.	A atractividade crescente das zonas costeiras enquanto local de vida e de trabalho .	27
3.2.	Adaptar-se aos riscos costeiros	28
3.3.	Desenvolver o turismo costeiro.....	31
3.4.	Gestão da interface terra/mar	32
4.	Fornecer os instrumentos para gerir as nossas relações com os oceanos.....	34
4.1.	Dados ao serviço de actividades múltiplas.....	34
4.2.	Ordenamento espacial para uma economia marítima em expansão.....	37
4.3.	Optimizar o apoio financeiro às regiões costeiras.....	38
5.	Governança Marítima.....	40
5.1.	Definição das políticas na União Europeia	40
5.2.	Actividades dos Estados exercidas ao largo.....	43
5.3.	Regras internacionais para actividades globais	45
5.4.	Ter em conta as realidades geográficas.....	49
6.	Reivindicar o património marítimo e reafirmar a identidade marítima da Europa	51
7.	Caminho a seguir – Processo de consulta	53

1. INTRODUÇÃO

Qualquer cidadão europeu se lembrará dos relatos das grandes viagens de descobrimento que revelaram aos nossos antepassados a vastidão, a diversidade de culturas e a riqueza de recursos do nosso planeta. O êxito destas viagens, que na sua maioria eram marítimas, exigia, quase sempre, espírito de abertura a ideias novas e um planeamento meticuloso, além de coragem e determinação. Graças a elas, não só foram sendo desvendadas ao longo do tempo regiões do mundo anteriormente desconhecidas, como também apareceram novas tecnologias, nomeadamente o cronómetro marítimo, destinado a calcular a longitude exacta, e a turbina a vapor, que permitiu escapar à tirania dos ventos dominantes.

O número de europeus nas zonas do litoral sempre foi elevado. No mar encontraram um meio de subsistência como pescadores e marinheiros, mas também saúde e prazer, novos horizontes para sonhar e um rico reportório de vocábulos e metáforas presentes tanto na literatura como no quotidiano. Fonte de romance, mas também de separações, perigos desconhecidos e sofrimento, o mar é um desafio permanente e suscita em nós uma vontade profunda de melhor o conhecer.

A Europa está rodeada por numerosas ilhas, por quatro mares (Mediterrâneo, Báltico, mar do Norte e mar Negro) e por dois oceanos (Atlântico e Ártico). O continente europeu é uma península com uma orla costeira de milhares de quilómetros – maior do que a de outras grandes massas continentais, como os Estados Unidos ou a Federação da Rússia. Dada esta configuração geográfica, mais de dois terços das fronteiras da União são orla marítima e os espaços marítimos sob jurisdição dos Estados-Membros são mais vastos do que os seus espaços terrestres. Graças às suas regiões ultraperiféricas, para além do oceano Atlântico, a Europa está igualmente presente no oceano Índico e no mar das Caraíbas. Os desafios colocados por estas regiões no plano marítimo são numerosos e afectam a União Europeia no seu todo.

A Europa, essencialmente devido à sua geografia, sempre teve, portanto, uma relação privilegiada com os oceanos, cujo papel no desenvolvimento da sua cultura, identidade e história foi, desde tempos imemoriais, fundamental.

Assim continua a ser hoje em dia. Num momento em que a União Europeia procura revitalizar a sua economia, é importante reconhecer o potencial económico da sua dimensão marítima. Estima-se que 3 a 5% do produto interno bruto (PIB) europeu são gerados pelas indústrias e serviços do sector marítimo, sem contar com o valor de matérias-primas como o petróleo, o gás ou o pescado. As regiões marítimas representam mais de 40% do PIB.

Não obstante, os cidadãos europeus nem sempre estão bem informados da importância de que se revestem os oceanos e os mares na sua vida. Embora saibam que a água é um bem crucial, poderão não saber que, na sua maior parte, provém dos oceanos sob a forma “reciclada” de chuva ou de neve. Preocupam-se com as alterações climáticas, mas nem sempre sabem até que ponto são moduladas pelos oceanos. Beneficiam da possibilidade de comprar produtos baratos de todo o mundo, sem se aperceberem da complexidade da rede logística que o torna possível.

Justificação

O desenvolvimento sustentável ocupa um lugar preponderante na agenda de trabalhos da União Europeia¹. O desafio consiste em assegurar o reforço mútuo do crescimento económico, da protecção social e da protecção do ambiente.

A União Europeia tem agora oportunidade de aplicar aos oceanos o princípio do desenvolvimento sustentável. Para esse efeito, pode tirar partido dos trunfos que sempre estiveram na base da sua supremacia no domínio marítimo: conhecimento dos oceanos, larga experiência e capacidade para enfrentar novos desafios, conjugados com um forte empenho na protecção dos seus recursos.

A gestão dos oceanos e mares passa obrigatoriamente pela cooperação com países terceiros e no âmbito de fóruns multilaterais. É neste contexto internacional que deve ser desenvolvida a acção da União Europeia em matéria de oceanos.

Para que a Europa possa melhorar a sua relação com os oceanos, não é só o sector que tem de inovar, os decisores políticos também. Devemos considerar a possibilidade de aplicar na gestão dos oceanos e dos mares uma nova abordagem que, em vez de incidir unicamente naquilo que deles podemos extrair ou de os tratar sob um prisma meramente sectorial, passe a apreendê-los como um todo.

Até agora, as nossas políticas em matéria de transporte marítimo, indústria marítima, regiões costeiras, energia *offshore*, pescas, meio marinho e outras áreas de relevo foram desenvolvidas separadamente. É evidente que nos esforçámos por garantir a tomada em consideração do impacto de umas nas outras. Contudo, negligenciámos as articulações mais vastas entre tais políticas, do mesmo modo que não procedemos a um exame sistemático da forma de as combinar para que se reforçassem mutuamente.

A fragmentação pode levar à adopção de medidas contraditórias, que, por sua vez, têm consequências negativas para o meio marinho ou que podem impor limitações desproporcionadas a actividades marítimas concorrenciais. Além disso, a fragmentação do processo de decisão não permite compreender o impacto potencial de um conjunto de actividades noutro e impede-nos de tirar proveito de sinergias inexploradas entre diferentes sectores marítimos.

Chegou agora a altura de reunir todos estes elementos e forjar uma nova visão para a gestão da nossa relação com os oceanos. Para isso, serão necessárias novas formas de conceber e aplicar políticas ao nível comunitário, nacional e local, bem como ao nível internacional, através da vertente externa das nossas políticas internas.

Objectivo

O presente Livro Verde tem por objectivo lançar um debate sobre uma futura política marítima para a União Europeia, caracterizada por uma abordagem holística dos

¹ “Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu relativa ao reexame da estratégia em favor do desenvolvimento sustentável: Uma plataforma de acção” - COM(2006) 658 final/2. O documento da Comissão está disponível em <http://eur-lex.europa.eu/>, o do Conselho em <http://www.consilium.europa.eu/> e o do Parlamento Europeu em <http://www.europarl.europa.eu>.

oceanos e dos mares. O Livro Verde tornará claro que, num período em que os seus recursos estão ameaçados por pressões fortes e pela nossa crescente capacidade tecnológica de os explorar, só uma atitude de profundo respeito pelos oceanos e pelos mares nos permitirá continuar a desfrutar dos benefícios que nos oferecem. A redução acelerada da biodiversidade marinha devido, nomeadamente, à poluição, ao impacto das alterações climáticas e à sobrepesca é um sinal de alarme que não podemos ignorar.

O Livro Verde, que se baseia nas políticas e iniciativas da União Europeia existentes e se insere no contexto da Estratégia de Lisboa, procura estabelecer o justo equilíbrio entre as dimensões económica, social e ambiental do desenvolvimento sustentável.

Do Livro Verde se espera ainda que contribua para que os europeus adquiram uma nova consciência da grandeza do seu património marítimo, da importância dos oceanos nas suas vidas e do potencial dos oceanos para melhorar o bem-estar e aumentar as oportunidades económicas.

O caminho a seguir

Os princípios da boa governação apontam para a necessidade de uma política marítima europeia que englobe todos os aspectos dos oceanos e mares. Tal política deverá ser integrada, inter-sectorial e multidisciplinar, e não uma simples compilação de políticas sectoriais verticais. Deverá considerar os oceanos e os mares partindo de um conhecimento profundo da forma como funcionam e do modo de preservar a sustentabilidade do seu meio e dos seus ecossistemas. Deverá também determinar de que forma o processo de decisão e a conciliação de interesses concorrentes em zonas marinhas e costeiras podem conduzir a um clima mais propício ao investimento e ao desenvolvimento de actividades económicas sustentáveis.

Para esse efeito, é necessário aumentar a cooperação e promover a coordenação e a integração efectivas das políticas relacionadas com os oceanos e os mares a todos os níveis.

Princípios subjacentes

Nos seus objectivos estratégicos para 2005-2006, a Comissão Europeia assinalou: *“torna-se especialmente necessário termos uma política marítima abrangente, orientada para o desenvolvimento de uma economia marítima florescente [...] de uma forma sustentável para o ambiente. Esta política deve assentar na excelência da investigação científica, da tecnologia e da inovação marítimas”*.

A Comissão está convicta de que, para concretizar este objectivo, devemos alicerçar a nossa abordagem em dois pilares.

Em primeiro lugar, essa abordagem deve estar ancorada na Estratégia de Lisboa, estimulando o crescimento e a criação de mais e melhores empregos na União Europeia. O investimento permanente no conhecimento e nas competências é um factor essencial para manter a competitividade e garantir empregos de qualidade.

A abordagem comunitária integrada da política industrial sublinha que o futuro da Europa reside na introdução, no mercado mundial, de produtos novos e de alta qualidade, pelos quais os clientes estejam dispostos a pagar um preço mais elevado².

Em segundo lugar, devemos manter e melhorar o estado do recurso em que se baseiam todas as actividades marítimas, a saber, o oceano propriamente dito. Para tal, é imperativo aplicar uma gestão baseada nos ecossistemas e assente em conhecimentos científicos. Com a apresentação da estratégia temática para o meio marinho, a Comissão terminou os trabalhos preparatórios nesse sentido³.

Embora a utilização destes pilares como base para a nossa nova política marítima possa parecer relativamente simples, há que não perder de vista duas características do meio marinho.

A primeira consiste na natureza global dos oceanos, que faz com que as relações entre países sejam, ao mesmo tempo, complementares e concorrenciais. Para regular as actividades marítimas no interesse do desenvolvimento sustentável ao nível mundial, é necessário elaborar regras aplicáveis universalmente. Contudo, cada parcela de oceano e de mar é singular e pode exigir as suas próprias regras e uma gestão mais específica. Esta aparente contradição é ilustrativa do motivo pelo qual a natureza global dos oceanos representa um tão grande desafio para os decisores políticos.

O outro desafio que se oferece a uma boa governação marítima, directamente ligado ao aspecto anterior, prende-se com a multiplicidade dos intervenientes. Numerosas são as políticas sectoriais que surgiram e que existem a todos os níveis de poder: comunitário, nacional, regional e local⁴. Pode acontecer que intervenientes diferentes de agências diferentes e países diferentes ou organizações internacionais estejam melhor colocados para adoptar as propostas de acção. Para que as decisões sejam tomadas ao nível mais próximo dos interessados, só devem ser desenvolvidas acções ao nível da União Europeia se tal conferir valor acrescentado às actividades de outros.

Deverá a União Europeia ter uma política marítima integrada?

Como pode a União Europeia conferir valor acrescentado às diversas iniciativas nacionais, locais e privadas que já existem no domínio marítimo?

² http://ec.europa.eu/enterprise/enterprise_policy/industry/index_en.htm.

³ “Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro de acção comunitária no domínio da política para o meio marinho (Directiva “estratégia para o meio marinho””, COM(2005) 505, http://ec.europa.eu/environment/water/marine/dir_505_en.pdf.

⁴ “Abordagens nacionais dos assuntos marítimos”.

2. PRESERVAR A SUPREMACIA EUROPEIA EM MATÉRIA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS

2.1. Um sector marítimo competitivo

Dimensão do sector

A União Europeia é a primeira potência marítima mundial, especialmente no que diz respeito ao transporte marítimo, às técnicas de construção naval, ao turismo costeiro, à energia *offshore*, incluindo as energias renováveis, e aos serviços associados. No futuro, segundo um estudo do *Irish Marine Institute*, os sectores com maior potencial de crescimento serão o sector dos cruzeiros, o sector portuário, a aquicultura, as energias renováveis, as telecomunicações submarinas e a biotecnologia marinha⁵.

O transporte marítimo e os portos são essenciais para o comércio internacional. Para 90% do comércio externo da União Europeia e mais de 40% do seu comércio interno, o transporte é efectuado por via marítima. A União Europeia, com 40% da frota mundial, é incontestavelmente o líder deste sector global. Anualmente, 3,5 mil milhões de toneladas de mercadorias e 350 milhões de passageiros transitam pelos portos marítimos europeus. Cerca de 350 000 pessoas trabalham nos portos e nos serviços associados, que, no seu conjunto, geram um valor acrescentado de aproximadamente 20 mil milhões de euros⁶. Com o aumento do volume do comércio mundial e o desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância e das auto-estradas marítimas, as perspectivas para estes sectores são de crescimento contínuo. O transporte marítimo é um catalizador para outros sectores, nomeadamente a construção naval e os equipamentos marítimos. Os serviços marítimos associados, como os seguros, a banca, a intermediação, a classificação e a consultoria são mais um domínio em que a Europa deveria manter a sua liderança.

Os oceanos e os mares geram igualmente receitas graças ao turismo. Estima-se que o volume de negócios directo do sector do turismo marítimo na Europa tenha sido de 72 mil milhões de euros em 2004⁷. Os turistas que passam férias no litoral usufruem do mar, da praia e da zona costeira de formas muito diversas. Muitos destinos turísticos devem a sua popularidade à proximidade do mar e dependem da qualidade ambiental deste. Para a sustentabilidade do turismo em geral e, em particular, do ecoturismo, sector este que se encontra em rápida expansão, é, pois, crucial prever um elevado nível de protecção das zonas costeiras e do meio marinho⁸. O turismo gera trabalho para a indústria da construção naval. O sector europeu dos cruzeiros desenvolveu-se fortemente nos últimos anos, registando uma taxa de crescimento anual superior a 10%. Os navios de cruzeiro são praticamente todos construídos na Europa. O turismo de cruzeiro contribui para o desenvolvimento das zonas costeiras e insulares. O sector da náutica de recreio registou um aumento constante nos últimos anos, prevendo-se que o seu crescimento anual na União Europeia seja de 5 a

⁵ *Marine industries global market analysis*, Março de 2005, Douglas-Westwood Limited, Marine foresight series no 1, the Marine Institute, Irlanda.

⁶ Organização dos Portos Marítimos Europeus (ESPO), contributo para o Livro Verde.

⁷ Ver nota de rodapé 5.

⁸ <http://www.tourism-research.org/sustainable.pdf>.

6%⁹. *Nenhuma outra forma de lazer colectivo cobre um leque tão grande de idades, interesses e locais*¹⁰.

O mar desempenha um papel essencial na competitividade, no desenvolvimento sustentável e na segurança do aprovisionamento energético, os quais constituem objectivos essenciais identificados pela Comissão¹¹ e pelos Chefes de Estado e de Governo¹². O mar do Norte é, depois da Rússia, dos Estados Unidos e da Arábia Saudita, a quarta maior fonte de petróleo e de gás no mundo¹³. Os mares em torno da Europa desempenham também um importante papel no sector da energia, na medida em que permitem o transporte, por um número crescente de navios-tanque, de uma grande parte do petróleo e do gás consumidos na Europa. A este propósito, dada a importância crescente do gás natural liquefeito, será necessário construir novos terminais.

O vento, as correntes oceânicas e as ondas e marés representam uma vasta fonte de energia renovável. Convenientemente explorados, estes tipos de energia poderiam assegurar uma importante parte do abastecimento de electricidade em muitas zonas costeiras da Europa e contribuem, assim, para o desenvolvimento económico e a criação de emprego com carácter duradouro nessas regiões.

As empresas europeias desenvolveram *know-how* na área das tecnologias marinhas, não só no domínio da exploração de hidrocarbonetos no mar, como também nos dos recursos marinhos renováveis, das actividades em águas profundas, da investigação oceanográfica, dos veículos e robôs subaquáticos, das obras marítimas e da engenharia costeira. Essas tecnologias serão cada vez mais utilizadas e estimularão o crescimento do sector europeu das tecnologias marinhas, especialmente nos mercados mundiais de exportação.

A Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura¹⁴ indica que caberá à aquicultura satisfazer a maior parte da nova procura no mercado de consumo de pescado. A dificuldade consistirá em gerir este aumento de uma forma sustentável e compatível com o ambiente. Já que a competição pelo espaço pode também constituir um importante problema em certas zonas costeiras, a aquicultura poderá distanciar-se da costa, o que exigirá novos trabalhos de investigação e o desenvolvimento da tecnologia de cultura em jaulas *offshore*¹⁵.

A União Europeia é uma das principais potências de pesca ao nível mundial e o maior mercado de produtos transformados à base de peixe. Embora o número de pescadores na União Europeia tenha vindo a baixar ao longo dos anos, o sector das

⁹ Este sector inclui, nomeadamente, a construção de embarcações, a electrónica de ponta para fabrico de motores e equipamentos marítimos, o financiamento e a construção e exploração de infra-estruturas. European Union Recreational Marine Industry Group (EURMIG), contributo para o Livro Verde.

¹⁰ European Boating Association (EBA), contributo para o Livro Verde.

¹¹ Livro Verde “Estratégia europeia para uma energia sustentável, competitiva e segura” - COM(2006) 105.

¹² Conselho Europeu de 23-24 de Março de 2006, Conclusões da Presidência.

¹³ International Association of Oil and Gas Producers (OGP), contributo para o Livro Verde.

¹⁴ O estado das pescas e da aquicultura no mundo, FAO 2004.

¹⁵ Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu “Estratégia de desenvolvimento sustentável da aquicultura europeia” - COM(2002) 511.

pescas, no seu conjunto, emprega cerca de 526 000 pessoas¹⁶. São proporcionados numerosos postos de trabalho, não só no sector da captura, como na indústria da transformação, acondicionamento, transporte e comercialização, bem como nos estaleiros, fábricas de artes de pesca, empresas de abastecimento e de manutenção. Estas actividades têm uma importância considerável no tecido económico e social das zonas pesqueiras. A transição gradual para pescarias mais sustentáveis prevista pela União Europeia e o aumento da procura de peixe enquanto alimento saudável conduzem a uma maior estabilidade, rentabilidade e, inclusive, crescimento económico em certos segmentos do sector das pescas.

A importância de se ser competitivo

Dado que a economia europeia assenta nas exportações e atendendo ao incremento do volume das trocas comerciais e às especificidades geográfica da Europa, a competitividade dos sectores do transporte marítimo, da construção naval, do equipamento marítimo e das indústrias portuárias é crucial para a União Europeia. Para assegurar tal competitividade, é necessário proporcionar a esses sectores condições de concorrência equitativas ao nível internacional, um factor de especial importância se se considerar que, em matéria de actividades marítimas, a concorrência se exerce essencialmente no mercado global.

O transporte marítimo e os portos são elos-chave das cadeias logísticas que ligam o mercado único à economia mundial. Num mundo cada vez mais global, a sua eficiência e vitalidade permanentes são fundamentais para a competitividade europeia.

Os estaleiros navais constituem um bom exemplo da forma como o sector marítimo tradicional europeu enfrenta pressões crescentes da concorrência global, especialmente da Ásia. Na última década, a construção naval europeia perdeu 36% dos seus postos de trabalho, mas ganhou 43% em produtividade. O sector está agora especializado na construção de navios sofisticados. Os navios construídos na Europa são excepcionais em termos de complexidade, segurança e impacto ambiental, indo frequentemente muito além das exigências regulamentares. O sector europeu da construção naval (incluindo os estaleiros e os fabricantes de equipamento) mantém a sua posição de líder mundial no respeitante à tecnologia, devendo-se à Europa todas as grandes inovações. Consequentemente, a construção naval da União Europeia tem um volume de negócios muito superior aos sectores equivalentes do Extremo Oriente, apesar de a tonelagem construída ser inferior.

Os construtores navais europeus e os seus fornecedores dominam segmentos de mercado como os navios de cruzeiro e os navios de passageiros, os navios mercantes de pequeno porte, os navios militares e os navios especializados; a Europa ocupa uma posição de destaque no mercado das embarcações e do equipamento de recreio, um sector altamente competitivo dada a sua engenharia de produção moderna e de ponta. A inovação nestes sectores é determinada não só pela sociedade, que exige um litoral mais limpo, mas também pela evolução da legislação.

¹⁶

Factos e números sobre a Política Comum da Pesca (PCP), 2004.

A competitividade pode ser estimulada por políticas e programas bem concebidos, como o mostrou LeaderSHIP 2015¹⁷, que aborda a questão da competitividade futura do sector da construção e reparação naval e resulta de um esforço comum assente em conhecimentos de ponta, no espírito empresarial, na inovação e na participação dos interessados. A Comissão considera que este exemplo pode ser reproduzido mais amplamente. Em diversos sectores marítimos, como o transporte, a construção naval e as energias *offshore*, a introdução de novas tecnologias destinadas a garantir a sustentabilidade ambiental das actividades cria oportunidades de negócio e de exportação, especialmente quando outros países se estão a orientar para o desenvolvimento sustentável.

Para poderem aproveitar as oportunidades de crescimento no sector do transporte marítimo e noutros sectores marítimos, as empresas europeias devem ser capazes de antecipar, com um certo rigor, o desenvolvimento futuro do mercado. Nesta lógica, será certamente útil dispor de informações e estatísticas suplementares respeitantes ao mercado.

Quanto às regiões ultraperiféricas europeias, o melhoramento do acesso, nomeadamente através do reforço das ligações marítimas tanto dentro do Continente Europeu, como com ele, permitirá aumentar significativamente a sua competitividade.

Do exposto resulta que a força do sector marítimo europeu reside no seu espírito empresarial e na sua capacidade de inovar. Muito pode ser feito para garantir que o sector privado tenha acesso a factores de produção da mais elevada qualidade. Tais factores são os oceanos propriamente ditos, enquanto reserva de recursos, os conhecimentos científicos sobre todos os aspectos dos oceanos e a qualidade e experiência da mão-de-obra. É pois oportuno examinar esses factores, bem como o quadro regulamentar que rege o sector.

Como manter a competitividade dos sectores marítimos europeus sem deixar de ter em conta as necessidades específicas das PME?

Que mecanismos devem ser criados para garantir a evolução sustentável do sector marítimo?

2.2. Importância do meio marinho para a utilização sustentável dos nossos recursos marinhos

Um meio marinho saudável é condição *sine qua non* para se tirar pleno partido do potencial dos oceanos. Por este motivo, a preservação desta reserva de recursos é essencial para melhorar a competitividade da União Europeia, assim como o crescimento e o emprego a longo prazo.

A deterioração do meio marinho reduz a capacidade de os oceanos e mares gerarem rendimento e emprego. As actividades económicas que dependem da qualidade do meio marinho são particularmente afectadas. Está em jogo o vigor do turismo costeiro e marítimo, principal sector europeu ligado ao mar.

¹⁷

http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime_industrial/leadership_2015.htm.

As regiões ultraperiféricas isoladas enfrentam problemas específicos, ligados às condicionantes naturais (ciclones ou terremotos) ou à imigração clandestina, que exigem respostas específicas.

A pesca é também afectada. Conservar um meio marinho saudável significa manter a quantidade e a diversidade das formas de vida que ele encerra, incluindo as unidades populacionais de peixes. Os recursos necessários para um sector das pescas dinâmico só podem ser assegurados se os níveis das unidades populacionais permitirem uma exploração sustentável. As políticas de ambiente e das pescas devem ser vistas como parceiros que lutam por objectivos comuns com base na ciência biológica de ponta. Em certos mares, esses objectivos só podem ser alcançados se outras ameaças que impendem sobre a saúde do meio marinho, nomeadamente a poluição com origem terrestre e as descargas operacionais dos navios, puderem ser controladas. Para que os produtos do mar contribuam da melhor forma para a alimentação e a saúde humana, o meio marinho deve ser saudável. Existem cada vez mais provas científicas de que o peixe é um alimento especialmente nutritivo, mas a presença no meio marinho de contaminantes, como os metais pesados e os poluentes orgânicos persistentes, pode impedir o ser humano de tirar o máximo proveito dos benefícios dos produtos do mar para a saúde¹⁸.

A protecção deste recurso exige uma acção imediata. A Comissão adoptou uma estratégia temática para a protecção do meio marinho que será o pilar ambiental da futura política marítima. A avaliação pormenorizada do estado do meio marinho que essa estratégia fornecerá será especialmente útil para definir os quadros que permitirão reger todas as utilizações dos oceanos. O objectivo final consiste em alcançar um bom estado ecológico do meio marinho da União Europeia até 2021. A estratégia introduz o princípio de um ordenamento espacial baseado nos ecossistemas. Sem ele, seremos em breve incapazes de gerir utilizações dos oceanos cada vez mais intensas e frequentemente conflituosas. A introdução deste princípio poderá levar à designação de mais zonas marinhas protegidas, que contribuirá para preservar a biodiversidade e assegurar uma transição rápida para níveis de pesca sustentáveis.

Um processo de decisão eficaz deve integrar a vertente ambiental nas políticas marítimas e conferir aos nossos sectores marítimos a previsibilidade de que necessitam. No âmago de uma nova política marítima deve estar a procura, por parte de todos os decisores e intervenientes, de uma compreensão mútua e uma visão comum das diferentes políticas com impacto nos oceanos e mares, incluindo o transporte marítimo e os portos, a pesca, a gestão integrada da zona costeira, a política regional, a política energética, bem como a investigação marinha e as políticas relativas à tecnologia. Tal significa que é necessário estabelecer elos entre diferentes políticas, a fim de alcançar o objectivo comum de uma expansão económica sustentável, que será o principal repto da futura política marítima.

¹⁸

Ver também Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos - Parecer do grupo científico sobre os contaminantes na cadeia alimentar relativo a um pedido do Parlamento Europeu relacionado com a avaliação da segurança dos peixes selvagens e de cultura. Questão n.º AESA-Q-2004-22, *the EFSA Journal* (2005) 236.

A política de segurança marítima também desempenha um papel importante na protecção do meio marinho. A legislação, as medidas e os controlos comunitários foram reforçados após as catástrofes ambientais causadas pelos naufrágios do Erika e do Prestige em 1999 e 2002 respectivamente. A proibição e a retirada progressiva de serviço dos navios petroleiros de casco simples, o estreito controlo e a aplicação rigorosa da regulamentação existente, o aumento dos controlos nas águas territoriais da União Europeia e das inspecções nos portos, a harmonização parcial das sanções penais em caso de poluição marinha¹⁹ e a criação da Agência Europeia da Segurança Marítima²⁰ são exemplos do esforço colossal desenvolvido para melhorar a segurança marítima na União Europeia.

A Comissão apresentou recentemente um terceiro pacote de propostas nesta matéria que reforçará a legislação existente, nomeadamente no que diz respeito às sociedades de classificação, à inspecção pelo Estado do porto, ao controlo do tráfego marítimo, à responsabilidade dos Estados de bandeira, à investigação dos acidentes marítimos e à responsabilidade dos proprietários de navios²¹.

Para continuar a avançar, é essencial explorar plenamente a avaliação dos riscos enquanto instrumento de elaboração das políticas. Isso exigirá um esforço concertado das instituições da União Europeia para obter *feedback* dos portos e dos navios, desenvolver processos e métodos que permitam dispor de melhores informações sobre os incidentes e o tráfego marítimos e para reduzir, através da avaliação dos riscos, as incertezas ligadas ao impacto e à amplitude das práticas incompatíveis com o ambiente.

A legislação pode igualmente ser apoiada por outros tipos de acção. Segundo a Cooperação Sub-regional dos Estados do Mar Báltico (BSSSC)²², *a participação imediata de mais de 40 autoridades regionais num projecto apoiado por Interreg, – Baltic Master –, é o melhor exemplo desta maior sensibilização para a necessidade de gerir a segurança e os acidentes marítimos a este nível*. Eis um exemplo de como os fundos comunitários podem ser utilizados para apoiar a execução de medidas estratégicas.

A Convenção Internacional de 2001 relativa ao controlo dos sistemas anti-vegetativos nocivos nos navios (*International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships*) e a Convenção Internacional para o controlo e gestão das águas de lastro e sedimentos dos navios (*International Convention for Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments -BWM*)²³ são dois exemplos de convenções internacionais cuja ratificação contribuirá para a obtenção de um meio marinho saudável.

Vários Estados-Membros reconheceram a necessidade de combater as espécies invasivas introduzidas através das águas de lastro e que afectam o meio marinho. A introdução das tecnologias necessárias para o tratamento das águas de lastro deve,

¹⁹ Directiva 2005/35/CE e Decisão-quadro 2005/667/JHA.

²⁰ <http://www.emsa.europa.eu>.

²¹ Comunicação da Comissão: “Terceiro pacote de medidas legislativas em prol da segurança marítima na União Europeia” - COM (2005) 585.

²² BSSSC, contributo para o Livro Verde.

²³ <http://www.imo.org>

portanto, ser incentivada. A Comissão contribuiu (nomeadamente através dos projectos do 5.º Programa-Quadro sobre o tratamento das águas de lastro²⁴) para os esforços desenvolvidos pela Organização Marítima Internacional (IMO) na execução do programa de gestão mundial das águas de lastro (*Global Ballast Water Management Programme*), que ajuda os países em desenvolvimento a compreender o problema, a monitorizar a situação e a preparem-se para executar a convenção BWM. Estes esforços devem ser mantidos²⁵.

Como pode a política marítima contribuir para preservar os recursos e o meio oceânicos?

Como pode uma política marítima contribuir para os objectivos da estratégia temática para o meio marinho?

Como utilizar da melhor forma a avaliação dos riscos para melhorar a segurança no mar?

2.3. Permanecer na ponta dos conhecimentos e da tecnologia

A Declaração de Galway, aprovada pela Conferência EurOCEAN de 2004, definiu a contribuição do sector marítimo para a consecução dos objectivos de Lisboa, bem como o papel que deve ser atribuído no âmbito do Sétimo Programa-Quadro de Investigação e Desenvolvimento Tecnológico da União Europeia (a seguir designado 7.º Programa-Quadro) à ciência e à tecnologia marinhas, na perspectiva do desenvolvimento de uma excelência mundial nesses domínios. A Conferência EurOCEAN de 2004 destacou que, paralelamente à investigação marinha e marítima, urge apoiar a recolha coordenada e constante e o arquivamento de conjuntos exaustivos de dados marítimos e garantir um acesso fácil aos mesmos²⁶.

A investigação e a tecnologia são necessárias não só para manter a liderança europeia nos produtos de ponta, como também para efectuar escolhas estratégicas com conhecimento de causa e evitar a degradação do meio marinho.

A inovação e a I&D nas tecnologias da informação e comunicação podem oferecer soluções de valor acrescentado em muitos domínios marítimos. Nas prioridades estratégicas da Comissão para 2005-2009, a ciência e a investigação relacionada com o mar constituem, assim, um dos principais pilares da futura política marítima europeia.

O 7.º Programa-Quadro proposto define temas prioritários de investigação em domínios como o ambiente, os transportes, a alimentação, a agricultura, a biotecnologia, a energia, etc. Nele se declara que será dada especial atenção a áreas científicas prioritárias transversais, como as ciências e tecnologias marítimas, com o objectivo de melhorar a coordenação e integrar a investigação sobre o meio marinho no 7.º Programa-Quadro.

²⁴ *Treatment of Ballast Water (TREBAWA), On Board Treatment of Ballast Water (Technologies Development and Applications) e Application of Low-sulphur Marine Fuel (MARTOB).*

²⁵ Ver documento de trabalho sobre a segurança marítima e a protecção do transporte marítimo.

²⁶ http://www.eurocean2004.com/pdf/galway_declaration.pdf

A contribuição do 7.º Programa-Quadro representa uma fracção das despesas públicas e privadas dedicadas à investigação na Comunidade. É essencial que a investigação relacionada com o mar na Europa seja considerada um todo e que a coordenação e a cooperação neste domínio sejam significativamente melhoradas. Os trabalhos de coordenação dos programas nacionais num domínio de investigação verdadeiramente pan-europeu começaram com o sistema ERA-NET²⁷.

Urge conceber uma visão para a investigação sobre o meio marinho na Europa, a fim de elaborar uma estratégia que permita tirar o melhor partido dos programas-quadro e de outras fontes de financiamento na Europa²⁸, evitar duplicações, colmatar lacunas e criar sinergias. Essa estratégia deveria incluir mecanismos que permitissem otimizar a coordenação, a cooperação e o diálogo entre a Comissão e os decisores políticos, o sector e as comunidades científicas nos Estados-Membros e nos países terceiros. Com base nas contribuições da comunidade científica e técnica, a estratégia deveria definir o que é necessário para favorecer uma integração sólida e duradoura das actividades a nível das organizações que desenvolvem investigação ligada às actividades marítimas e marinhas na Europa e assegurar um diálogo transversal mais intenso entre as disciplinas científicas e os criadores de tecnologias, a fim de contribuir para uma abordagem holística da política marítima.

A Associação Europeia de Dragagem sugeriu a criação de um *centro europeu de excelência para o conhecimento do mar e dos oceanos, direccionado para os recursos marinhos, os efeitos das alterações climáticas, a dinâmica das zonas costeiras, o impacto da construção de infra-estruturas e a relação entre desenvolvimento e ecologia a mais longo prazo*²⁹. Esta proposta põe em evidência a natureza multifacetada da investigação relacionada com o mar. A tomada em consideração deste elemento poderá facilitar o intercâmbio de informações entre os sectores e as instituições de investigação. Poder-se-á, nomeadamente, estudar a possibilidade de realizar regularmente uma conferência para difundir os resultados da investigação relacionada com o mar e obter dos sectores interessados retorno de informação. Por outro lado, poder-se-á prever a criação de um portal europeu único na Internet dedicado aos projectos de investigação, para substituir as fragmentadas páginas Web que hoje existem.

Em cooperação com os interessados e os Estados-Membros que participam no transporte marítimo, a WATERBORNE concebeu um projecto para 2020 que contém um programa de investigação estratégica. Esse projecto prevê, nomeadamente, a construção de um navio com um impacto no ar e no meio marinho substancialmente reduzido. Para o concretizar, é necessário reforçar, no âmbito do 7.º Programa-Quadro, a investigação no domínio das tecnologias navais não poluentes - nomeadamente máquinas mais ecológicas -, águas de lastro e recuperação de hidrocarbonetos.

A investigação científica marinha é uma actividade mundial que deve apoiar a execução de estratégias gerais e o planeamento ao nível regional, mas deve

²⁷ Exemplos: MARINERA, MARIFISH, AMPERA e BONUS de ERA-NET.

²⁸ Fundos dos Estados-Membros e fundos privados; por exemplo, EUREKA, *pan-European network for market-oriented, industrial R&D - COST - European Cooperation in the fields of Scientific and Technological Research* – Fundo Social Europeu e INTERREG III.

²⁹ EuDA, contributo para o Livro Verde.

igualmente ter em conta as pressões globais, como o impacto das alterações climáticas. As regiões marítimas ultraperiféricas da União Europeia estão bem situadas para a observação do sistema oceânico, dos ciclos meteorológicos, da biodiversidade, etc. Este elemento poderia ser tomado em consideração no planeamento dos futuros programas de investigação e desenvolvimento neste domínio. No interesse da Humanidade, poderá ser necessário desenvolver a investigação relacionada com as Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) e as plataformas continentais. Em domínios como estes, os acordos comunitários com países terceiros poderiam prever o consentimento mútuo necessário para as actividades de investigação³⁰, por forma a facilitar e promover a investigação de base, que é financiada no interesse de todos.

Os Estados-Membros poderiam incluir nos seus roteiros de execução do plano de acção sobre tecnologias ambientais³¹ uma secção consagrada às tecnologias e inovações marinhas.

Como desenvolver uma estratégia europeia de investigação marinha destinada a aprofundar os nossos conhecimentos e promover novas tecnologias?

Dever-se-á criar uma rede europeia de investigação marinha?

Quais os mecanismos mais adequados para converter o conhecimento em rendimento e emprego?

Quais as formas de participação dos interessados?

2.4. A inovação num contexto em mutação

Alterações climáticas

Os oceanos e os mares desempenham um papel essencial na formação dos padrões climáticos e meteorológicos, sendo ao mesmo tempo particularmente sensíveis às variações climáticas. Os oceanos funcionam como reguladores do clima, quer directamente, transferindo calor (de que é exemplo a corrente do Golfo), quer indirectamente, através da absorção de CO₂. Podem também ser afectados pelas actividades humanas exercidas nas zonas e águas costeiras. As calotes glaciares assumem, igualmente, um papel fundamental no sistema climático global.

Em média, o aquecimento climático na região ártica é duas a três vezes mais acentuado do que em qualquer outro ponto do planeta, tendo-se registado um aumento de 3° C nos últimos 50 anos. A massa de gelo flutuante do Ártico já diminuiu 15% a 20% nos últimos 30 anos³². Se nada se fizer, a flora e a fauna dessa região sofrerão alterações profundas, do mesmo modo que toda a cadeia alimentar, das algas unicelulares aos peixes e às focas. As consequências para as populações

³⁰ Ver artigos 242.º-257.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

³¹ Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu: “Promoção de Tecnologias para o Desenvolvimento Sustentável: Plano de Acção sobre Tecnologias Ambientais da União Europeia”, COM(2004) 38.

³² Relatório de síntese de 2001 do IPCC sobre as alterações climáticas: XVIII sessão plenária do IPCC (Wembley, Reino Unido) 24-29 de Setembro de 2001.

indígenas serão dramáticas. A alteração do clima no Ártico poderá vir a constituir um problema fundamental para a política marítima da União Europeia.

Devido ao aumento do nível do mar e das temperaturas, as alterações que têm lugar no Ártico repercutem-se em todo o planeta. Preservar o clima nesta região é muito importante para evitar alterações climáticas globais. A luta contra as alterações climáticas está, por conseguinte, no centro da estratégia da União Europeia.

As alterações climáticas têm também consequências graves para a Europa. Assim, poderão contribuir para a desaceleração da corrente do Golfo, com todos os efeitos negativos que daí adviriam para o clima na Europa. Segundo o *International Panel on Climate Change* (IPCC), o nível médio das águas do mar deverá aumentar significativamente durante este século³³. As zonas costeiras e os portos serão cada vez mais vulneráveis aos temporais. O turismo poderá, igualmente, ser afectado. Face às temperaturas cada vez mais altas que se registam no Sul da Europa durante o Verão, os destinos turísticos predilectos poderão conhecer grandes mudanças. É provável que as zonas costeiras mediterrânicas tenham de fazer frente às consequências graves da alteração dos padrões de precipitação. O recurso à dessalinização para o abastecimento de água poderá vir a ser cada vez mais necessário nas nossas costas. São de prever grandes mudanças no equilíbrio entre as espécies. A abundância de peixes e a distribuição dos peixes de água salgada podem ser afectadas, com as consequências que daí advêm para o sector das pescas.

A acidificação dos oceanos pelo dióxido de carbono (CO₂) é inevitável. Esta acidificação poderá levar a uma deterioração, à escala mundial, de zonas propícias ao crescimento de recifes de coral, a profundas alterações dos ecossistemas marinhos, susceptíveis de afectar a cadeia alimentar marinha, e a uma redução da capacidade dos oceanos para absorver dióxido de carbono. É de recear que os sistemas de recifes de corais existentes ao largo das costas dos territórios tropicais e subtropicais dos Estados-Membros venham a sofrer graves alterações.

O impacto das alterações climáticas nos mares e oceanos, no ambiente em geral e, consequentemente, na nossa prosperidade económica e bem-estar social pode ser muito vasto e terá custos significativos.

É, portanto, crucial que a Europa continue a desempenhar um papel proeminente ao nível mundial no que toca à luta contra as alterações climáticas. A Europa tem de continuar a analisar medidas adequadas para atenuar as alterações climáticas, incluindo nos sectores do transporte marítimo e da energia. O sector do transporte marítimo continua a ser uma fonte importante de poluição atmosférica na Europa. O principal gás com efeito de estufa emitido pelos navios é o dióxido de carbono. As emissões de CO₂ pelos navios nos mares da União Europeia ascenderam a 157 milhões de toneladas em 2000³⁴. Este valor é superior ao das emissões da aviação no espaço aéreo da União Europeia. Na ausência de novas medidas, prevê-se que as emissões de óxidos de azoto (NOx) pelos navios excedam, em 2020³⁵, as de todas as fontes terrestres combinadas. Estas emissões têm de ser reduzidas, em conformidade

³³ Ver nota de rodapé anterior.

³⁴ Quantificação das emissões dos navios associadas ao tráfego entre portos na Comunidade Europeia, <http://www.ec.europa.eu/environment/air/background.htm#transport>.

³⁵ Documento de trabalho dos serviços da Comissão - SEC(2005) 1133.

com a estratégia temática sobre a poluição atmosférica recentemente adoptada pela Comissão³⁶.

Se conseguir desenvolver novas tecnologias para reduzir o impacto do sector marítimo no clima, bem como novas técnicas de planeamento em previsão das consequências das alterações climáticas para as zonas costeiras, a Europa poderá exportá-las para outras partes do mundo que enfrentem problemas semelhantes. Assim, novas tecnologias *offshore* - como a captura e armazenagem geológica de carbono, ou novas instalações ao largo capazes de resistir a maiores solicitações em caso de fenómenos meteorológicos extremos - oferecem excelentes oportunidades económicas, colocando a Europa na vanguarda da inovação tecnológica em matéria de atenuação e adaptação às alterações climáticas. Vários projectos de investigação financiados no âmbito dos 4º, 5º e 6º Programas-Quadro estudaram a viabilidade, as consequências ambientais e a segurança do sequestro do carbono. Estima-se que, até 2050, possam ser capturadas e armazenadas cerca de 483 mil milhões do total de 877 mil milhões de toneladas de CO₂ emitidas³⁷.

Energia

As águas costeiras da Europa oferecem um manancial de oportunidades para instalações de produção de energia renovável ao largo. O vento, as correntes oceânicas, as ondas e as marés transportam uma enorme quantidade de energia. Segundo as projecções da Comissão, a energia eólica poderá gerar 70 000 MW em 2010, 14 000 MW dos quais produzidos ao largo³⁸. Outras tecnologias estão a emergir, como os dispositivos que utilizam a energia das ondas e as turbinas movidas pelas correntes de maré, que podem ser instalados no litoral ou ao largo. Em todos estes casos, poderá haver concorrência com outros utilizadores das águas costeiras, como os sectores do transporte marítimo ou das pescas, devendo, ao mesmo tempo, atender-se às necessidades das populações locais. Nesse contexto, o ordenamento espacial, preconizado no Capítulo 4, será tanto mais necessário.

À medida que os recursos *offshore* de petróleo e de gás facilmente acessíveis se vão esgotando e os produtores se começam a interessar por reservas menos acessíveis, como as dos grandes fundos marinhos, surgem novas questões: como facilitar a exploração desses recursos sem pôr de lado preocupações de índole ambiental e económica? Que novas tecnologias são necessárias para aceder a esses recursos e que modelos e regras empresariais inovadoras seriam adequados neste contexto?

É no sector dos transportes que o consumo de energia regista o crescimento mais rápido na União Europeia, mas existem soluções que permitem economizar energia. Uma primeira opção consistirá em preferir o transporte marítimo ao transporte rodoviário, dado o primeiro ter um consumo relativamente baixo de energia por tonelada de mercadorias transportadas. Além disso, o transporte marítimo poderá

³⁶ Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu: “Estratégia Temática sobre a poluição atmosférica” - COM(2005) 446.

³⁷ Institut Français du pétrole
http://www.ifp.fr/IFP/fr/espacepresse/Dossier_CO2/5_ADEME_FicheActionsCO2.pdf.

³⁸ Comunicação da Comissão: “Promoção da electricidade produzida a partir de fontes de energia renováveis” - COM(2005) 627.

proporcionar ganhos de eficiência energética, nomeadamente mediante a utilização da energia eólica e solar e dos biocombustíveis.

Os hidratos de metano constituem mais um recurso energético emergente. Estima-se que este recurso represente actualmente cerca de 10 000 Gt de equivalente carbono, isto é, tanto quanto todos os outros recursos energéticos fósseis reunidos³⁹; para além de libertar menos dióxido de carbono para a atmosfera do que o petróleo ou o carvão por unidade de energia obtida, esta forma de energia contribuiria para diversificar as fontes de abastecimento. No entanto, a sua exploração apresenta grandes dificuldades técnicas no plano da extracção, acondicionamento, transporte e conversão em gás metano comercial. A Europa ocupa o primeiro lugar na pesquisa de hidratos de metano e na investigação dos riscos e das consequências da sua libertação accidental, susceptível de contribuir fortemente para o efeito de estufa⁴⁰.

O transporte marítimo de produtos energéticos, por gasodutos/oleodutos ou navios-tanque, ao mesmo tempo que cria oportunidades económicas, suscita preocupações no respeitante à segurança e ao impacto potencial dos acidentes no ambiente. Estes aspectos poderão ser objecto de directrizes para uma rede transeuropeia de transporte de hidrocarbonetos, que cubra todos os elementos infra-estruturais.

Biotecnologia azul

A biotecnologia azul diz respeito aos novos produtos que podem ser obtidos através da exploração da nossa rica biodiversidade marinha. Oferece potencial a longo prazo, uma vez que se estima que 80% dos organismos vivos evoluem nos ecossistemas aquáticos. A biotecnologia marinha será útil em muitos sectores industriais: da aquicultura aos cuidados de saúde, passando pelos cosméticos e pelos produtos alimentares⁴¹.

Para tirar pleno partido do potencial deste sector, é indispensável adoptar, o mais rapidamente possível, medidas eficazes que permitam obter um acordo multilateral de protecção da biodiversidade marinha no quadro da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar⁴². Fazê-lo seria consentâneo com o objectivo de sustentar o declínio da biodiversidade traçado para 2010 pela União Europeia em Gotemburgo⁴³.

Uma vez que a biotecnologia azul ainda está nos seus primórdios, o apoio deveria incidir na exploração e no melhoramento dos conhecimentos em que se baseará a produção de novos bens e serviços. Este trabalho poderá ser efectuado em colaboração com todos os interessados.

³⁹ Eurogif, contributo para o Livro Verde.

⁴⁰ Ver <http://www.metrol.org/>; <http://www.igme.gr/anaximander/>; <http://www.hydratech.bham.ac.uk/>; <http://www.geotek.co.uk/hyacinth/>; <http://www.crimea-info.org/project3/crimea0.htm>; <http://www.gashydat.org/>; <http://www.eu-hermes.net/>

⁴¹ *Study into the Prospects for Marine Biotechnology Development in the United Kingdom*, Biobridge Ltd, 2005, *Executive Summary*, http://www.dti.gov.uk/marine_biotechnology_report.html. Ver também - “*Marine industries global market analysis*”, capítulo 23 (nota de rodapé 5).

⁴² <http://www.un.org/Depts/los/index.htm>.

⁴³ Conselho Europeu de Gotemburgo, 15-16.6.2001, Conclusões da Presidência.

Para mobilizar meios suplementares de financiamento dos riscos associados às eco-inovações no domínio marítimo, às eco-tecnologias marinhas e às biotecnologias, os Estados-Membros poderão inspirar-se no exemplo dos fundos de investimento “verde” existentes, criando fundos de investimento “azul” adequados.

Que outras medidas deverá a União Europeia adoptar para atenuar e se adaptar às consequências das alterações climáticas no meio marinho?

Como promover e pôr em prática tecnologias inovadoras de produção de energia renovável ao largo? Como aumentar a eficiência energética e diversificar os combustíveis no sector do transporte marítimo?

Quais os meios de materializar as vantagens potenciais da biotecnologia azul?

2.5. Desenvolver as competências marítimas da Europa e promover o emprego sustentável no sector marítimo

As actividades marítimas precisam de atrair pessoas altamente qualificadas. No entanto, embora, no seu conjunto, o emprego no sector marítimo europeu seja estável⁴⁴, o número de marítimos europeus está a diminuir. A penúria actual, que diz respeito principalmente a oficiais da marinha de comércio, não afecta todos os Estados-Membros na mesma medida.

O recrutamento, em número suficiente, de marítimos e outros profissionais bem formados e competentes é essencial para garantir a sobrevivência do sector marítimo e a segurança, assim como para manter a vantagem concorrencial da Europa. Diversos sectores, nomeadamente as autoridades de controlo do Estado do porto e as sociedades de classificação, necessitam constantemente de antigos marítimos, especialmente oficiais de convés e de máquinas, pilotos, responsáveis de estaleiros navais, inspectores de navios e instrutores. Muitos postos de trabalho a bordo dos navios são agora ocupados por nacionais de países terceiros. Esta situação deve-se aos condicionalismos da carreira, ao isolamento que estas profissões implicam, à falta de prestígio que lhes está associada e ao baixo nível de remuneração dos marítimos de países terceiros⁴⁵.

De acordo com os dados disponíveis, as causas deste declínio encontram-se tanto no lado da procura como no da oferta. No sector do transporte marítimo, a pressão concorrencial faz com que os empregadores estejam menos dispostos a oferecer remunerações atraentes aos europeus. Este elemento, associado à impressão de que os empregos não são seguros e as condições de trabalho são más, levou a uma diminuição do número de candidatos às profissões marítimas, embora haja quem argumente que *não há provas que permitam afirmar que os jovens europeus não desejam enveredar por uma carreira marítima*⁴⁶.

Num relatório apresentado em Outubro de 2005, a Comissão formulou propostas destinadas a inverter a tendência para a diminuição do número de marítimos

⁴⁴ Ver igualmente o documento de informação: “*Employment, social and training aspects of maritime and fishing industries and related sectors*”.

⁴⁵ Contributo de França, Espanha e Portugal para o Livro Verde – Para uma futura Política Marítima da União, p. 10-55.

⁴⁶ Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), contributo para o Livro Verde.

europeus e a atrair pessoas para a profissão de marítimo⁴⁷. As conclusões do Conselho “Transportes Marítimos” de 5 de Dezembro de 2005 indicam que foram realizados progressos neste domínio.

Para inverter a tendência de declínio do emprego marítimo, afigura-se essencial incentivar a mobilidade profissional entre sectores, o que passa pelo reconhecimento e pela aplicação do conceito de *clusters* marítimos.

A mobilidade pode ser um factor determinante na criação de alternativas de emprego para os pescadores e as mulheres.

O ensino e a formação no domínio marítimo deverão ter por objectivo conferir aos potenciais candidatos as mais elevadas competências, que possam abrir múltiplas perspectivas profissionais. Os obstáculos de cariz legislativo, como a falta de reconhecimento mútuo das qualificações ou os requisitos nacionais aplicáveis aos oficiais, deveriam ser eliminados. A execução da directiva relativa ao reconhecimento mútuo dos certificados dos marítimos emitidos pelos Estados-Membros deverá acabar definitivamente com os últimos obstáculos⁴⁸.

Os fundos comunitários deveriam ser utilizados para apoiar a gestão da mudança e facilitar a reciclagem e reorientação profissionais, incluindo nos casos de reestruturação e de perda de postos de trabalho. Os debates realizados no *cluster* marítimo poderão examinar a possibilidade de criar sistemas que permitam a outros sectores contribuir financeiramente para estágios no sector do transporte marítimo. Esta medida facilitaria a aquisição de experiência no mar, necessária para os potenciais futuros profissionais obterem um emprego.

Seria desejável rever os actuais *curricula* do ensino e formação no domínio marítimo, tanto no que diz respeito ao sector do transporte marítimo e aos sectores associados, como à engenharia marinha e às pescas. Neste contexto, a *Confederation of European Maritime Technology Societies* sugeriu, neste contexto, o estabelecimento de um inventário das competências de que o sector necessita⁴⁹. O Conselho solicitou à Comissão que preparasse “*um inquérito estruturado sobre a evolução das motivações dos aspirantes*”, a fim de identificar as razões que levam os estudantes a não concluir a sua formação⁵⁰. O objectivo consistirá em garantir que todos os candidatos da União Europeia beneficiem de uma formação que satisfaça as normas internacionais, nomeadamente as prescritas pela Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (Convenção STCW)⁵¹, e adquiram toda uma gama de competências suplementares, que correspondam às necessidades do sector e lhes garantam maior empregabilidade, bem como reforçar a competitividade da frota europeia. No sector

⁴⁷ Documento de trabalho da Comissão sobre as medidas tomadas na Comissão no domínio do emprego no sector marítimo - SEC(2005) 1400.

⁴⁸ Directiva 2005/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Setembro de 2005, relativa ao reconhecimento mútuo dos certificados dos marítimos emitidos pelos Estados-Membros e que altera a Directiva 2001/25/CE - JO L 255 de 30.9.2005.

⁴⁹ Confederation of European Maritime Technology Societies, contributo para o Livro Verde.

⁵⁰ Conclusões do Conselho 15208/05: “Transportes, Telecomunicações e Energia” de 5 de Dezembro de 2005 - Fomentar as perspectivas de emprego no sector marítimo comunitário e atrair os jovens para a profissão de marítimo.

⁵¹ <http://www.stcw.org/>

das pescas, o baixo número de ratificações da Convenção STCW-F⁵² impede que as normas acordadas em matéria de formação e certificação entrem em vigor e sejam, portanto, aplicadas ao nível internacional.

A União Europeia deverá prosseguir a sua acção no respeitante à formação mínima exigida, às condições de trabalho e à execução das normas. No sector do transporte marítimo, os marítimos são, por vezes, remunerados segundo as regras do país de origem/de residência. Nos casos em que se aplica a legislação comunitária sobre a livre circulação dos trabalhadores e em que os parceiros sociais do Estado de pavilhão concluíram acordos salariais, essas práticas podem ser problemáticas.

A associação dos navios ao território do Estado de pavilhão e a existência de pavilhões de conveniência que não cumprem adequadamente a regulamentação internacional e nacional torna a situação ainda mais complexa. Quando se aplicam as condições de remuneração do Estado de pavilhão e os parceiros sociais deste estabeleceram níveis salariais para os marítimos superiores aos auferidos pelos marítimos no país de origem/de residência, certos armadores podem considerar a possibilidade de transferir o registo dos navios ou substituir os marítimos europeus por nacionais de países terceiros. Estas questões devem ser objecto de uma análise aprofundada por parte da União Europeia, em estreita colaboração com os parceiros sociais.

A União Europeia deveria, igualmente, definir boas práticas e promover a sua aplicação. O projecto *Coordinated Academic Research and Education to Support Innovation in European Marine Industries* (CAREMAR), que tem por objectivo favorecer a coordenação da investigação e do ensino universitário para apoiar a inovação nas indústrias marinhas europeias, constitui um exemplo deste tipo de abordagem⁵³.

A excelência dos candidatos a emprego só será garantida se se conseguir atrair para o ensino e a formação no domínio marítimo os jovens mais capazes. É nesse quadro que importa lutar contra a imagem do sector. É essencial oferecer aos marítimos, homens e mulheres, condições de vida e de trabalho adequadas, ao nível das expectativas a que os europeus se habituaram com toda a legitimidade. Nessa perspectiva, apresenta-se como fundamental a ratificação da Convenção consolidada sobre o trabalho marítimo, adoptada pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) em Fevereiro de 2006. A Comissão tenciona apresentar, em 2006, uma comunicação sobre as normas mínimas do trabalho marítimo, que incidirá na execução da Convenção consolidada da OIT no quadro do direito comunitário, eventualmente através de um acordo dos parceiros sociais. Essa execução deveria tornar as inspecções do Estado do porto extensivas às normas laborais aplicadas a bordo de todos os navios que escalam os portos europeus, independentemente do seu pavilhão e da nacionalidade dos marítimos. Os Estados-Membros deverão ratificar a Convenção n.º 185 da OIT relativa aos documentos de identificação dos marítimos,

⁵² Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos dos Navios de Pesca (STCW-F), 1995.

⁵³ Polish Society of Naval Architects and Marine Engineers (KORAB), contributo para o Livro Verde.

dada a sua importância tanto para o bem-estar dos marítimos (licença de ir a terra ou trânsito), como para o reforço da segurança⁵⁴.

A pesca é conhecida por ser uma actividade muito mais propícia a acidentes do que as outras actividades marítimas. As condições de trabalho são frequentemente piores do que noutras profissões. No quadro da reforma e do melhoramento da regulamentação da União e da OIT em matéria de condições de trabalho a bordo dos navios, importa dedicar especial atenção ao sector das pescas. Estão actualmente a ser desenvolvidos esforços nesse sentido, a nível do Fundo Europeu para as Pescas (FEP) e do Instrumento Financeiro de Orientação das Pescas (IFOP)⁵⁵.

O número de empresas e de convenções colectivas que conjugam salários mais altos, melhores condições, maior eficiência operacional e maior segurança mostra que isso é possível. A Europa deveria ter por objectivo dotar-se de navios de qualidade, com tripulações altamente qualificadas e com as melhores condições de trabalho.

Como inverter a tendência para a diminuição do número de europeus que enveredam por carreiras marítimas e garantir a segurança e atractividade dos postos de trabalho?

Como melhorar as condições de trabalho, os salários e a segurança e garantir, ao mesmo tempo, a competitividade sectorial?

Como assegurar a qualidade do ensino, da formação e da certificação?

2.6. Formação de clusters

O desenvolvimento de uma percepção comum das articulações entre os diferentes sectores marítimos permitirá melhorar a sua imagem e aumentar a sua atractividade e produtividade. O conceito de *cluster* resulta desta ideia.

A título de exemplo, segundo o EMEC (*European Marine Equipment Council*), *a existência de uma comunidade marítima forte na Europa é uma condição essencial para a prosperidade e o desenvolvimento do transporte marítimo. Dado o alto grau de interacção e de interdependência de todos os intervenientes no sector (construção naval), a alteração da situação num dado sector tem inevitavelmente repercussões nos outros*⁵⁶.

Os *clusters* podem contribuir para estimular a competitividade de todo um sector ou grupo de sectores. É o que acontece se se partilhar conhecimentos, realizar projectos comuns de investigação e inovação (desenvolvimento de produtos), unir esforços no ensino e na formação, partilhar métodos de organização inovadores dentro de um

⁵⁴ Decisão 2005/367/CE do Conselho, de 14 de Abril de 2005, que autoriza os Estados-Membros a ratificar, no interesse da Comunidade Europeia, a Convenção da Organização Internacional do Trabalho relativa aos documentos de identificação dos marítimos (Convenção n.º 185) - JO L 136 de 30.5.2005.

⁵⁵ Proposta de Regulamento do Conselho – Fundo Europeu para as Pescas, 2004/0169 CNS - COM(2004) 497; Regulamento (CE) n.º 1263/1999 do Conselho, de 21 de Junho de 1999, relativo ao Instrumento Financeiro de Orientação da Pesca, e <http://ec.europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l60017.htm>.

⁵⁶ EMEC, contributo para o Livro Verde.

grupo de empresas (aquisição e distribuição em comum) ou estratégias de promoção comuns, nomeadamente em matéria de marketing e publicidade⁵⁷.

A exploração do potencial oferecido pela formação de *clusters* é pertinente em sectores com cadeias de abastecimento complexas, que envolvem produção e serviços, e com um grande número de pequenas e médias empresas. É esse o caso da construção naval. Na construção naval moderna, mais de 70% do “navio acabado” resulta do trabalho de uma vasta rede de fornecedores de sistemas, equipamentos e serviços⁵⁸. É possível disseminar as boas práticas ligando estes sectores entre si e transformando-os em redes de excelência marítima, que abranjam todos os sectores marítimos, incluindo o dos serviços.

O conceito de *cluster* foi aplicado com êxito em vários Estados-Membros⁵⁹. Estão em curso iniciativas destinadas a reforçar os laços entre *clusters*, também ao nível europeu. O Fórum das Indústrias Marítimas (FIM) reúne representantes europeus das indústrias marítimas. Além disso, foi recentemente criada a rede dos *clusters* marítimos europeus. Embora muitos desses *clusters* estejam concentrados nas zonas costeiras, a economia marítima tem repercussões fora das regiões costeiras, pelo que é necessário estabelecer igualmente relações com intervenientes de regiões afastadas da costa.

Que papel podem ter os clusters marítimos no aumento da competitividade, em especial das PME, no reforço da atractividade do emprego marítimo e na promoção de um sentimento de identidade marítima?

Como pode a União Europeia promover sinergias entre sectores interrelacionados?

2.7. Quadro regulamentar

Em sectores como os do transporte marítimo, das infra-estruturas portuárias e da exploração de recursos ao largo, incluindo os recursos haliêuticos, em que se fazem grandes investimentos em produtos inovadores concebidos para durar muitos anos, é importante existir um clima regulamentar estável. Esta necessidade é particularmente pertinente no que toca às regras que afectam a localização da actividade económica. Também por este motivo, seria desejável instaurar, logo que possível, um sistema global de ordenamento espacial para as águas costeiras europeias.

Muito há a fazer para melhorar, simplificar e consolidar a regulamentação. A simplificação e a racionalização da regulamentação estão já em curso na União Europeia. Estes esforços devem, igualmente, ser aplicados às regras que regem o sector marítimo e os sectores associados. Ao nível internacional, a Convenção da OIT sobre as condições de trabalho no mar prova que uma melhor regulamentação no plano internacional pode, simultaneamente, ser benéfica para os marítimos e melhorar a transparência e eficácia do quadro regulamentar.

⁵⁷ Ver documento de trabalho sobre a competitividade.

⁵⁸ Associação dos Estaleiros Europeus de Construção e Reparação Naval (CESA), contributo para o Livro Verde.

⁵⁹ Ver nota de rodapé 4.

A exclusão dos sectores marítimos de algumas vertentes da legislação laboral e social europeia, nomeadamente a directiva relativa aos despedimentos colectivos e a directiva relativa à transferência de empresas⁶⁰, deve ser reexaminada em estreita colaboração com os parceiros sociais.

Atendendo à interdependência dos sectores marítimos e das políticas que lhes estão associadas, pode suceder que a legislação elaborada para responder às necessidades e objectivos de uma dada política tenha repercussões imprevistas e antagónicas noutros objectivos marítimos, no contexto geral do desenvolvimento sustentável. Segundo a Comissão, quando essas repercussões podem ser identificadas, há que considerar a possibilidade de alterar a legislação comunitária em causa. Para evitar que este processo se converta num exercício teórico e burocrático, a Comissão convida os interessados a identificar os casos pertinentes, a fim de propor alterações baseadas numa análise integrada.

Impor o cumprimento das regras num espaço tão vasto como o oceânico depende não só da acção governamental, como também da aceitação dessas regras por aqueles a quem se aplicam. Por este motivo, a participação dos interessados no processo normativo é particularmente desejável. A Comunidade interiorizou este princípio no sector das pescas, através da instituição de Conselhos Consultivos Regionais no âmbito da política comum da pesca reformada. Estes conselhos regionais são consultados pela Comissão acerca da legislação futura que afecta as zonas da sua competência e podem apresentar propostas sobre o desenvolvimento da política das pescas.

A auto-regulação, apesar dos seus limites, e a responsabilidade social das empresas (RSE) podem desempenhar um papel importante e complementar. A adopção de estratégias RSE e a comunicação dos resultados obtidos relativamente aos objectivos anunciados representam uma alternativa à regulamentação. A RSE pode contribuir para o desenvolvimento sustentável e, ao mesmo tempo, desenvolver o potencial de inovação e a competitividade da Europa. Além disso, pode trazer benefícios directos às empresas, permitindo-lhes funcionar numa simbiose total com o ambiente e induzir efeitos positivos, nomeadamente ao nível dos prémios de seguro e do acesso aos financiamentos.

Um sistema regulamentar eficaz garantirá também que os sinais económicos enviados ao mercado reforcem o funcionamento deste. Segundo a Associação Europeia das Sociedades de Classificação, *o êxito futuro dependerá tanto dos incentivos a um desempenho de qualidade, como de um certo grau de penalização no caso de desempenhos insatisfatórios*⁶¹. Devem ser promovidos mecanismos de incentivo adequados para os armadores com uma boa “folha de serviço”, sob forma, por exemplo, de redução das taxas portuárias e de menos inspecções de segurança. *As inspecções selectivas no Estado do porto revelaram-se uma estratégia valiosa para erradicar dos oceanos os navios que não satisfazem as normas e aumentar o nível das normas gerais de segurança aplicáveis no sector do transporte marítimo*

⁶⁰ Directivas 98/59/CE do Conselho (JO L 225 de 12.7.1998) e 2001/23/CE do Conselho (JO L 82 de 22.3.2001).

⁶¹ EurACS, contributo para o Livro Verde.

*internacional*⁶². Seria desejável aplicar um regime de seguro obrigatório e um sistema de *bónus-malus*, como acontece em relação a outros modos de transporte. Os Clubes de Protecção e Indemnização (P&I) deveriam velar por que as suas operações incentivem um transporte marítimo de qualidade e penalizem os navios que não satisfazem as normas. Aquando de uma revisão global do quadro regulamentar e estrutural, seria conveniente identificar as possibilidades de melhorar os incentivos económicos em todos os sectores marítimos, incluindo o do transporte.

A concorrência constitui o mecanismo fulcral para estimular o mercado de forma racional. Os armadores têm por tradição cooperar no âmbito de consórcios, alianças, agrupamentos ou conferências marítimas. A Comissão apercebeu-se recentemente de que estas últimas têm um impacto negativo na concorrência, pelo que propôs ao Conselho a sua supressão. Para que a transição para um ambiente mais concorrencial se efectue sem sobressaltos, a Comissão tenciona publicar directrizes sobre a aplicação das regras de concorrência a todas as restantes formas de cooperação no sector do transporte marítimo⁶³.

Nos termos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, é o país em que o navio está registado, designado Estado de bandeira, que assume a responsabilidade principal pela execução das suas regras. Um Estado de bandeira que peque por laxismo na aplicação, ou no controlo da aplicação, das regras internacionais (“pavilhão de conveniência”), pode tornar-se o registo de predilecção de navios que não satisfaçam as normas ou de armadores irresponsáveis. Inversamente, os registos que aplicam de forma estrita as regras internacionais e impõem restrições suplementares verão os armadores transferir os seus navios para registos menos escrupulosos. O problema não é novo e os governos continuarão a ser confrontados com este dilema.

Três formas de acção são, contudo, possíveis:

- (1) Em primeiro lugar, a Comunidade e os seus Estados-Membros deveriam fazer valer o peso das suas prerrogativas específicas, da sua influência conjugada e dos seus instrumentos de política externa, para apoiar uma estratégia destinada a melhorar o desempenho de todos os Estados de pavilhão.
- (2) Em segundo lugar, haveria que desenvolver urgentemente novos instrumentos destinados a reforçar o controlo da aplicação das regras internacionais no alto mar e o seu controlo pelo Estado do porto, através do recurso a tecnologias de ponta, como o sistema global de navegação por satélite (Galileo)⁶⁴.
- (3) Em terceiro lugar, deveria ser realizada uma análise aprofundada, com a participação dos parceiros sociais, a fim de determinar as formas de promover a competitividade dos navios que navegam sob pavilhões europeus.

No respeitante às pescas, foi decidido, aquando da Cimeira Mundial sobre o Desenvolvimento Sustentável realizada em Joanesburgo em 2002, que as unidades

⁶² Associação Internacional das Sociedades de Classificação (AISC), contributo para o Livro Verde.

⁶³ Livro Branco sobre a revisão do Regulamento n.º 4056/86 relativo à aplicação das regras comunitárias em matéria de concorrência aos transportes marítimos, Programa da Comissão 2003/COMP/18.

⁶⁴ http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm.

populacionais devem ser mantidas ou restabelecidas por forma a alcançar níveis que permitam produzir o rendimento máximo sustentável até 2015. A Comissão adoptará em breve uma comunicação sobre a forma de aplicar o conceito do rendimento máximo sustentável na política comum da pesca. A redução da sobrepesca conduzirá ao aumento da rentabilidade e reduzirá o impacto ambiental e as devoluções: poderão ser capturados peixes maiores e com um valor mais elevado, frequentemente em quantidades superiores; obter-se-ão benefícios em termos de abastecimento do mercado e vantagens concorrenciais importantes; será significativamente reduzido o risco de ruptura das unidades populacionais.

De um modo mais geral, o sector das pescas terá a ganhar com uma maior integração das políticas, dadas as suas interacções com outros domínios de intervenção. As decisões em matéria de ordenamento espacial ou as regras sobre toxinas e nutrientes, bem como o planeamento dos portos e das infra-estruturas repercutem-se nas pescas, do mesmo modo que as pescas podem ter repercussões nos *habitats* sensíveis e nas espécies não-alvo, designadamente os mamíferos e aves marinhos. O estabelecimento de elos entre esses domínios de intervenção deverá contribuir para atenuar a objecção, tantas vezes expressa pelo sector das pescas, de que lhe é atribuída uma quota-parte desproporcionada de responsabilidade pelo melhoramento do meio marinho por ser mais facilmente identificável e regulável do que muitos outros responsáveis pela degradação do ambiente.

Como melhorar o quadro regulamentar da economia marítima por forma a evitar repercussões imprevistas e contraditórias nos objectivos marítimos?

De que vertentes sociais da legislação comunitária se justifica ainda excluir o sector marítimo? Dever-se-á incentivar a adopção de novos instrumentos jurídicos específicos relativos às condições de emprego no sector marítimo?

Como simplificar a regulamentação da União Europeia em matéria de segurança e, ao mesmo tempo, continuar a manter normas elevadas?

Em que medida poderão os incentivos económicos, a auto-regulação e a responsabilidade social das empresas complementar a regulamentação emanada dos poderes públicos?

Que novas iniciativas deverá a União Europeia tomar para obviar às insuficiências dos pavilhões que não cumprem as normas e para incentivar o registo dos navios na Europa?

Justificar-se-á instaurar um registo comunitário facultativo? Que condições e incentivos deveriam ser previstos para esse registo?

De que forma deverá a política comum da pesca evoluir para alcançar o seu objectivo de uma pesca sustentável?

3. MAXIMIZAR A QUALIDADE DE VIDA NAS REGIÕES COSTEIRAS

3.1. A atractividade crescente das zonas costeiras enquanto local de vida e de trabalho

O litoral europeu foi em tempos povoado por comunidades que viviam da pesca. Com o desenvolvimento do transporte local e internacional por via marítima, foram-se construindo portos e novas actividades foram emergindo na sua periferia. A procura de uma vida à beira-mar apenas pelo prazer que daí decorre é um fenómeno relativamente recente. A Conferência das Regiões Periféricas Marítimas da Europa sublinha que *a atractividade natural (paisagem, horas de insolação, benefícios para a saúde) dá igualmente origem a um forte crescimento demográfico, que não apresenta sinais de abrandamento*⁶⁵.

As sociedades mais prósperas de hoje e o número cada vez maior de cidadãos inactivos profissionalmente contribuíram sobremaneira para a procura crescente de serviços de lazer ligados ao mar. Uma nova indústria surgiu nas zonas costeiras para satisfazer estas necessidades, o que, por sua vez, levou ao aparecimento de fornecedores europeus dinâmicos, que se impuseram nos mercados internacionais.

A dimensão desta indústria é difícil de avaliar, devido à insuficiência de dados estatísticos. As estimativas sugerem que quase metade da população europeia vive no litoral ou na sua proximidade. No entanto, não existem estimativas directamente disponíveis quanto ao valor dessas zonas, ao estado das águas ao largo da costa, à oferta de lazers ligados ao mar ou aos efeitos positivos do mar na qualidade de vida nessas zonas. Não obstante o PIB ser tradicionalmente usado como indicador da produção, é hoje amplamente reconhecido que o seu crescimento não traduz o bem-estar social. Uma dimensão que não é captada pelos indicadores económicos convencionais baseados no rendimento nacional é o chamado "valor extra-mercado" (*non-market value*) do mar, isto é, o valor dos serviços que, embora não sejam objecto de transacção no mercado, podem ter um impacto significativo no bem-estar. A título de exemplo, refiram-se as actividades de recreio, como ir à praia, e o valor do cenário que a costa oferece.

A deterioração do meio marinho, que pode levar à proliferação de algas no Báltico ou a pragas ocasionais de medusas no Mediterrâneo, reduz consideravelmente a qualidade de vida.

Na falta de estatísticas, afigura-se difícil avaliar de que forma as autoridades responsáveis pelo ordenamento podem dar a estes elementos o seu devido peso nas decisões relativas ao desenvolvimento de actividades económicas nas zonas ou águas costeiras. A Comissão considera que deveria ser realizado um estudo exaustivo, a fim de estabelecer as estimativas necessárias. A indisponibilidade de estatísticas ambientais e socioeconómicas sobre as costas é uma lacuna que tem de ser colmatada. Com essas estatísticas, os decisores e os interessados poderão ganhar uma visão de conjunto das questões e das tendências ligadas à problemática costeira em toda a Europa⁶⁶.

⁶⁵ CPMR, contributo para o Livro Verde.

⁶⁶ Política relativa à zona costeira da Comissão, <http://ec.europa.eu/environment/iczm/home.htm#zone6>.

O desenvolvimento acarreta inevitavelmente pressões sobre o espaço e o ambiente. Exige uma maior acessibilidade das zonas costeiras, especialmente das pequenas ilhas, e uma maior mobilidade no seu interior, que passa pela melhoria das infra-estruturas de transporte. Obriga, igualmente, à oferta de serviços de interesse geral (saúde, educação, abastecimento de água e energia, telecomunicações, serviços postais, tratamento das águas residuais e dos resíduos), a fim de promover a qualidade de vida nas zonas costeiras, especialmente durante as estações altas do turismo. Nas regiões rurais e remotas, as tecnologias da informação e da comunicação têm um papel a desempenhar no fornecimento de serviços em linha: saúde, ensino, acesso público à Internet, actividade económica, ajuda às empresas e tele-trabalho⁶⁷.

Ao planear o desenvolvimento, há que ter em conta o seu impacto ambiental a fim de obter um resultado sustentável.

Como manter a qualidade de vida nas regiões costeiras da Europa e continua, ao mesmo tempo, a gerar rendimento e empregos sustentáveis?

Que dados são necessários para fins de ordenamento das regiões costeiras?

3.2. Adaptar-se aos riscos costeiros

Se é um facto que precisamos de saber como proteger os oceanos, não é menos verdade que também precisamos de saber como nos proteger deles. Há, associados ao mar, riscos graves para as pessoas e para as mercadorias. Muitos são riscos naturais, como a erosão, a invasão da orla costeira pelo mar, as tempestades e os maremotos. Alguns são claramente induzidos pela actividade humana, nomeadamente as alterações climáticas, e requerem uma acção urgente para evitar consequências dramáticas nas próximas décadas. Para proteger a nossa economia, é imperativo sustar as alterações climáticas. Dado que alguns impactos são já inevitáveis, é necessário delinear estratégias de adaptação abrangentes, destinadas a gerir os riscos para as infra-estruturas costeiras e do largo, prever defesas contra a acção do mar e proteger os ecossistemas marinhos de que dependem as actividades marítimas. Existem igualmente riscos de origem humana, ligados, especialmente, à poluição decorrente das actividades humanas, como a poluição accidental e operacional pelos navios, bem como actividades ilegais, como o contrabando, a imigração clandestina, a pirataria e o terrorismo.

Defesas costeiras e catástrofes naturais

O aumento da ocorrência de tempestades e inundações de forte intensidade na Europa, geralmente atribuído às alterações climáticas à escala planetária, terá repercussões nas infra-estruturas costeiras, no transporte marítimo, na aquicultura e nos projectos de engenharia marinha, nomeadamente, os dispositivos que utilizam a energia das ondas e das marés. Prevê-se que metade das zonas húmidas europeias desapareça até 2020.

⁶⁷

Ver igualmente o parecer de iniciativa do Comité das Regiões de 12.10.2005 – Política Marítima da União Europeia: uma questão de desenvolvimento sustentável para as autoridades locais e regionais.

As despesas públicas consagradas, na União Europeia, à protecção da orla costeira contra os riscos de erosão e de inundação atingem actualmente, segundo as estimativas, 3,2 mil milhões de euros, contra 2,5 mil milhões de euros em 1986, e os estudos indicam que os custos da erosão costeira ascenderão, em média, a 5,4 mil milhões de euros por ano no período de 1990 a 2020⁶⁸.

O aumento dos custos é um sinal de que é preciso desenvolver mais esforços para incorporar os riscos nas decisões de planeamento e investimento. Levanta-se, igualmente, a questão de saber se se deve transferir, e como, parte dos custos associados aos riscos e dos custos financeiros para os particulares que estejam na origem do aumento dos riscos ou que optem por viver ou investir em zonas de risco. Na ausência de medidas para atenuar os riscos, assistir-se-ia a um aumento generalizado dos prémios de seguro e dos custos.

Em 2006, a Comissão apresentou uma proposta de directiva relativa à avaliação e gestão das inundações. O seu objectivo era a redução e gestão dos riscos ligados às inundações para a saúde humana, o ambiente, as infra-estruturas e a propriedade⁶⁹. A Europa dispõe de um *know-how* elevado na gestão deste tipo de ameaças, o que, numa era em que perigos semelhantes pairam sobre inúmeras zonas litorais em todo o mundo, pode granjear às empresas europeias um mercado de futuro.

O maremoto que atingiu o Sudeste Asiático e o oceano Índico em Dezembro de 2004 veio lembrar o quão vulneráveis são as zonas costeiras ao poder destrutivo do oceano. É necessário relançar a cooperação internacional nos domínios científico e técnico, a fim de limitar o impacto das catástrofes naturais e aperfeiçoar a monitorização sistemática das características sísmicas e dos níveis do mar, para garantir um sistema de alerta e intervenção colectiva rápidos em caso de maremotos e outros perigos naturais vindos do oceano. Não podemos esquecer que, tal como no Índico, também no Mediterrâneo, bem como na faixa atlântica ao largo da Península Ibérica, há actividade sísmica. O desenvolvimento de sistemas de alerta precoce permitiria aos Estados-Membros reduzir ao mínimo o tempo de resposta às catástrofes naturais e reforçaria a capacidade colectiva de intervenção rápida da União Europeia.

Segurança

Entre os riscos e perigos ligados ao mar contam-se também a poluição causada pelos navios e as actividades criminosas, que vão do tráfico de seres humanos ao terrorismo, passando pelo contrabando. Esses riscos e perigos que impendem sobre os interesses europeus exigem a verificação do cumprimento das regras de segurança marítima mediante inspecções pelo Estado do porto, uma gestão fiável e eficaz do tráfego marítimo e o reforço da vigilância. Nesse intuito, devem ser eliminadas as disparidades legislativas entre os Estados-Membros e aplicados os instrumentos internacionais, como o Código ISPS⁷⁰. A monitorização das águas da União Europeia requer recursos consideráveis - meios de superfície e aéreos, bem como sistemas de vigilância e de localização dos navios por satélite -, e teria a ganhar com uma maior

⁶⁸ Iniciativa Europeia para a Gestão sustentável da Erosão Costeira, www.euroSION.org.

⁶⁹ Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à avaliação e gestão das inundações - COM (2006) 15 final/2.

⁷⁰ http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=897.

integração. A luta contra tais riscos e ameaças poderia ser mais eficiente se fossem adoptadas medidas para melhorar o intercâmbio de informações entre Estados-Membros, constituídas equipas de investigação conjuntas⁷¹ e reforçada a protecção das infra-estruturas essenciais da União Europeia.

A cooperação internacional é imprescindível para garantir a segurança nos nossos mares. A União Europeia coopera com os Estados Unidos da América no quadro da iniciativa sobre segurança dos contentores⁷², lançada após os atentados terroristas de 11 de Setembro de 2001. Esta linha de acção deveria ser alargada a outros países que mantêm relações estreitas de tráfego marítimo com a União Europeia.

Fornecer as respostas correctas

Uma vez que as zonas costeiras exercem uma atracção cada vez maior nos cidadãos, haverá que dar mais atenção aos riscos que apresentam e ao modo de os evitar. Nesse contexto, há necessidade de desenvolver uma abordagem preventiva e um planeamento inovador. O trabalho efectuado no âmbito dos projectos "EUROSION"⁷³ constitui uma boa base para melhor compreender o que são as defesas costeiras e melhorar o seu planeamento.

A fim de apoiar a coordenação e promover boas práticas de gestão dos riscos, é necessário estabelecer um inventário das estratégias de redução dos riscos e de intervenção ao nível da União Europeia, que deverá, nomeadamente, incluir os mecanismos e os planos de protecção da costa em vigor nos Estados-Membros e ao nível da União Europeia. Nesta perspectiva, haverá que reflectir no reforço da cooperação civil e militar no âmbito das operações de socorro na sequência de catástrofes. A base de dados militar da União Europeia, actualmente utilizada pelos mecanismos comunitários de protecção civil para responder a atentados terroristas, poderia ser útil para fazer frente a outros tipos de catástrofes. A fim de melhorar a intervenção em emergências graves a que a capacidade nacional não consegue dar resposta, a Comissão adoptou recentemente duas propostas legislativas para reforçar o Mecanismo Comunitário de Protecção Civil⁷⁴. Em caso de incidente de poluição, cabe à Agência Europeia da Segurança Marítima assistir os Estados-Membros. A Comissão propôs igualmente o estabelecimento de um quadro jurídico para a designação, pelos Estados-Membros, de locais de refúgio adequados para os navios em perigo. O objectivo é prevenir os acidentes no mar e os riscos de poluição e, se for caso disso, dar-lhes resposta⁷⁵. A protecção contra as inundações continuará a ser um dos elementos da ajuda concedida no âmbito dos fundos comunitários existentes.

<i>Que fazer para reduzir a vulnerabilidade das regiões costeiras aos riscos de inundação e erosão?</i>

⁷¹ Decisão-Quadro do Conselho relativa às equipas de investigação conjuntas - JO L 162 de 20.6.2002.

⁷² Acordo entre a Comunidade Europeia e os Estados Unidos da América sobre a intensificação e extensão do Acordo de Cooperação Aduaneira e de Assistência Mútua em Matéria Aduaneira, a fim de incluir a cooperação em matéria de segurança de contentores e questões conexas, JO L 304 de 30.9.2004.

⁷³ Ver nota de rodapé 67.

⁷⁴ COM(2005) 113 e COM(2006) 29.

⁷⁵ Ver nota de rodapé 20.

Como reforçar a cooperação na União Europeia para permitir uma intervenção adequada em caso de catástrofe natural?

Como melhorar a vigilância das nossas costas e águas costeiras por forma a impedir as ameaças de origem humana?

3.3. Desenvolver o turismo costeiro

As zonas costeiras e as ilhas são elementos essenciais da atractividade e do êxito do turismo costeiro. Para que a Europa permaneça o primeiro destino turístico ao nível mundial, há que apoiar um turismo sustentável nessas regiões.

O turismo sustentável pode contribuir para o desenvolvimento das zonas costeiras e das ilhas, melhorando a competitividade das empresas, satisfazendo as necessidades sociais, promovendo o património natural e cultural e valorizando os ecossistemas locais. Para um número crescente de destinos turísticos, a necessidade de melhorar ou manter a sua atractividade constitui um incentivo para adoptar práticas e estratégias mais sustentáveis e mais compatíveis com o ambiente. Muitos desses destinos realizam esforços genuínos para efectuar uma gestão integrada da qualidade, definindo estratégias com os seus parceiros, aplicando boas práticas e desenvolvendo instrumentos de acompanhamento e avaliação para ajustar a sua acção. A sua experiência poderá ser utilizada para formular recomendações destinadas a todos os destinos turísticos costeiros.

A Comissão está a preparar a Agenda 21 europeia para a sustentabilidade do turismo europeu. Esse documento contribuirá para promover os esforços desenvolvidos em prol da sustentabilidade das zonas costeiras e insulares da Europa.

A diversificação dos produtos e serviços turísticos pode contribuir para a competitividade dos destinos costeiros e insulares, especialmente quando aos turistas é oferecida a oportunidade de desfrutarem de locais de interesse cultural e natural situados no litoral ou no hinterland rural ou urbano, bem como de uma variedade de atracções ligadas ao mar (observação dos mamíferos marinhos, mergulho e arqueologia subaquática, actividades desportivas e talassoterapia). Esta diversificação apresenta inúmeras vantagens, designadamente menor pressão nas praias, fontes alternativas de rendimento para antigos pescadores nas comunidades costeiras e criação de novas actividades destinadas a apoiar a preservação e o desenvolvimento do património local.

A diversificação pode prolongar a estação turística, gerando mais crescimento e emprego e reduzindo o impacto ambiental, económico e social decorrente da concentração do turismo num pequeno número de meses do ano.

Para que o turismo possa continuar a contribuir para o desenvolvimento das regiões costeiras, é preciso que haja infra-estruturas para as actividades de lazer. De acordo com EURMIG, *é cada vez mais difícil encontrar um posto de amarração para uma embarcação. Há, no entanto, fortes indícios de que as marinas e as rampas de*

*varadouro contribuem em larga medida para revitalizar frentes marítimas em decadência*⁷⁶.

No contexto das actividades de lazer, existe uma relação importante entre a pesca à linha e o sector da pesca. A Aliança Europeia dos Pescadores à Linha (*European Anglers Alliance*) afirma que, segundo as estimativas, há na Europa 8 a 10 milhões de pessoas que exercem a pesca à linha de recreio no mar, a que está associada uma indústria que representa entre 8 e 10 mil milhões de euros. Não existem dúvidas quanto ao facto de o valor, para a economia costeira, de um peixe capturado à linha por um pescador ser superior ao do mesmo peixe pescado para fins comerciais por um navio de pesca. Por outro lado, é compreensível que os pescadores exijam que as restrições aplicáveis à captura de certos peixes, por razões de conservação, sejam igualmente aplicadas aos pescadores desportivos, especialmente quando estes utilizam artes de pesca semelhantes às dos profissionais. Estas questões devem ser analisadas mais aprofundadamente.

Como apoiar eficazmente a inovação nos serviços e produtos ligados ao turismo costeiro?

Que medidas específicas de promoção de um turismo sustentável nas regiões costeiras e insulares deveriam ser adoptadas ao nível da União Europeia?

3.4. Gestão da interface terra/mar

A fim de coordenar as múltiplas utilizações das zonas costeiras, as incidências dessas utilizações e as políticas de desenvolvimento, um grande número de autoridades costeiras começam a aplicar uma gestão integrada da zona costeira (GIZC). Um dos princípios da GIZC consiste em integrar o mar, a terra e as suas zonas de interface num sistema de gestão único, em vez de limitar essa gestão às zonas terrestres. Em Maio de 2002, o Parlamento Europeu e o Conselho adoptaram uma recomendação⁷⁷ que convidava os Estados-Membros a elaborarem estratégias de GIZC, em colaboração com as suas autoridades regionais e locais e com os interessados. No decurso de 2006, a Comissão avaliará os progressos registados e determinará se são necessárias novas acções.

A coerência das políticas comunitárias que afectam as zonas costeiras e a integração dos vários níveis de governança constituem um pré-requisito para o êxito da GIZC. É ao nível regional ou local que se podem encontrar as melhores soluções concretas para os problemas de ordenamento e gestão das costas. Dadas as interacções existentes entre as questões costeiras e marítimas ao nível da interface terra/mar, uma política marítima global da União Europeia tem um interesse fundamental para o êxito da GIZC. Por conseguinte, deveria ser ponderada a possibilidade de instituir, à escala da União Europeia, um mecanismo de análise comparada e um intercâmbio de boas práticas.

Outro elo importante entre os ecossistemas terrestre e marinho é o contínuo fluxo de água dos rios para o mar. Quando não é biodegradável, a poluição presente nessas

⁷⁶ EURMIG, contributo para o Livro Verde.

⁷⁷ Recomendação 2002/413/CE - JO L 148 de 6.6.2002.

águas acumula-se nos oceanos. Alguns dos nossos mares, por exemplo o mar do Norte, toleram-na melhor do que outros, como o Báltico, cuja profundidade, agitação e carácter semi-fechado colocam mais problemas.

À medida que se for desenvolvendo uma gestão das águas costeiras baseada nos ecossistemas, no âmbito da estratégia temática para o meio marinho, é provável que se revele necessário adoptar medidas do lado da terra, para permitir que sejam alcançados os objectivos da estratégia. Grande parte da poluição que afecta o meio marinho é de origem terrestre: nutrientes provenientes da actividade agrícola, efluentes urbanos e industriais, pesticidas, hidrocarbonetos e produtos químicos.

Os portos são um exemplo paradigmático do papel das regiões costeiras na ligação entre as actividades terrestres e as actividades marítimas. Os portos constituem um elo essencial da cadeia logística mundial, albergam numerosas actividades comerciais e proporcionam espaços residenciais e infra-estruturas turísticas. De início dedicados quase exclusivamente a uma actividade, tornaram-se agora plataformas multifuncionais.

De acordo com a Organização Europeia dos Portos Marítimos, *a União Europeia não pode pura e simplesmente funcionar sem os seus portos marítimos. Quase todo o comércio externo da Comunidade e cerca de metade do comércio interno passa pelos mais de 1000 portos marítimos existentes nos 20 Estados costeiros membros da União Europeia*⁷⁸. Além disso, a União Europeia está empenhada em promover a transferência do modo de transporte terrestre para o modo marítimo/fluvial. Tal como assinala a ECSA, *nos sectores em que concorre directamente com outros meios de transporte, o transporte marítimo permanece, de longe, o mais eficiente em termos energéticos*⁷⁹. Esta é uma das razões pelas quais se continuará a promover o transporte marítimo de curta distância e as auto-estradas do mar no âmbito de um sistema europeu de transportes integrado.

No contexto de um comércio mundial em expansão, o desenvolvimento do sector comunitário do transporte marítimo - que nos últimos sessenta anos cresceu sistematicamente a um ritmo superior ao da economia mundial - depende de uma capacidade portuária eficiente. O processo de ordenamento e o quadro de política geral terão de viabilizar a realização desse objectivo, num pano de fundo marcado pela crescente concorrência pelo espaço nos portos e à volta deles, sobretudo por razões ambientais.

Neste cenário, é especialmente importante conciliar o desenvolvimento do sector do transporte marítimo com a protecção do ambiente, dadas as restrições impostas pelos actos legislativos comunitários relativos à rede Natura 2000 e pelas Directivas Aves e Habitats⁸⁰, tendo simultaneamente em conta a necessidade de extensão dos portos para permitir o desenvolvimento dos serviços de transporte intermodal. Esta problemática prende-se com outra, a de saber se as actividades portuárias se devem concentrar num pequeno número de portos, altamente eficientes, ligados à rede

⁷⁸ ESPO, contributo para o Livro Verde.

⁷⁹ Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA), contributo para o Livro Verde.

⁸⁰ Directiva 79/409/CEE do Conselho relativa à Conservação das Aves Selvagens (JO L 103 de 25.4.1979), e Directiva 92/43/CEE do Conselho relativa à Preservação dos Habitats Naturais e da Fauna e Flora Selvagens (JO L 206 de 22.7.1992).

transeuropeia de transporte (RTE-T), ou se convém distribuí-las por mais portos, a fim de evitar uma concentração excessiva das actividades, com os inerentes problemas de congestionamento e pressão no ambiente e nas infra-estruturas do *hinterland*.

Uma vez que, contrariamente a outras indústrias, os estaleiros navais e os portos não podem ser deslocados, surgiram alguns *clusters* regionais. É possível disseminar as boas práticas interligando esses *clusters* e transformando-os em verdadeiros centros de excelência marítima, que abarquem o conjunto dos sectores marítimos. Em 2005, foi criado, no Schleswig-Holstein, um *cluster* marítimo regional, com um coordenador marítimo. O conceito francês de pólos regionais de competitividade é também pertinente neste contexto⁸¹.

Como implementar com êxito a GIZC?

Qual a melhor forma de a União Europeia assegurar o desenvolvimento sustentável dos portos?

Que papel poderão desempenhar os centros regionais de excelência marítima?

4. FORNECER OS INSTRUMENTOS PARA GERIR AS NOSSAS RELAÇÕES COM OS OCEANOS

4.1. Dados ao serviço de actividades múltiplas

Dados relativos ao meio marinho

“Ô mer, nul ne connaît tes richesses intimes”, Baudelaire, Les fleurs du mal.

Para uma melhor compreensão das utilizações concorrentes do oceano, haverá que aperfeiçoar os dados e as informações relativos às actividades marítimas, sejam elas sociais, económicas ou recreativas, bem como sobre o impacto dessas actividades nos recursos. Também para os operadores económicos marítimos é importante haver dados de qualidade. Contudo, subsistem grandes problemas no que se refere à harmonização e à fiabilidade dos dados, bem como à monitorização das regiões marinhas da União Europeia, que continua a ser insuficiente e desequilibrado do ponto de vista geográfico. Para conceber uma política marítima comunitária racional e sustentável, haverá que obviar a estas lacunas.

A União Europeia poderia examinar a possibilidade de criar uma rede europeia de observação e de dados do meio marinho, que constituiria a forma de garantir, a longo prazo, a melhoria da observação sistemática (*in situ* e a partir do espaço), a interoperabilidade e o reforço do acesso aos dados, com base em soluções TIC (tecnologias da informação e da comunicação) robustas, abertas e genéricas. Essa rede possibilitaria uma análise integrada, ao nível da União Europeia, de diferentes tipos de dados e metadados provenientes de várias fontes. O seu objectivo seria fornecer às autoridades públicas, aos serviços marítimos e indústrias conexas, bem como aos investigadores, uma fonte de dados primários para utilização na elaboração

⁸¹ Ver nota de rodapé 4.

de previsões e nas actividades de monitorização, integrando assim iniciativas existentes, mas fragmentadas.

O melhoramento e a difusão dos dados relativos ao meio marinho permitiriam, também, criar novas oportunidades para as empresas comerciais de alta tecnologia do sector marítimo e melhorar a eficiência de actividades como a vigilância marítima, a gestão dos recursos marinhos e a investigação marinha nos laboratórios europeus. Além disso, contribuiriam significativamente para reduzir as actuais incertezas relativamente ao sistema oceânico e às alterações climáticas, tornando mais precisas as previsões meteorológicas sazonais.

A criação desta rede exigiria da União Europeia a adopção de medidas legislativas, institucionais e financeiras. Poderá ser necessário legislar, por exemplo, para facilitar o acesso a dados provenientes de fontes como a política comum da pesca ou os programas-quadro de investigação. Entre as mudanças institucionais, poderia figurar o reforço dos organismos existentes ao nível nacional, regional e europeu, bem como a criação de um secretariado permanente com competências científicas e no domínio das tecnologias da informação. O apoio financeiro deveria ser suficiente e a longo prazo. Os representantes dos destinatários dos dados – nomeadamente, os Estados-Membros, a Comissão, a Agência Europeia do Ambiente⁸², a Agência Europeia da Segurança Marítima, a Autoridade Europeia Supervisora do Sistema Global de Navegação por Satélite⁸³ os climatologistas, o sector e os prestadores de serviços – deveriam continuamente rever prioridades e fixar objectivos.

Neste contexto, a iniciativa GMES (Monitorização Global do Ambiente e da Segurança)⁸⁴ irá criar um conjunto de serviços de informação públicos em apoio das políticas europeias, que oferecem dados baseados em observações *in situ* e a partir do espaço. Os serviços marinhos foram considerados uma prioridade máxima. A GMES deverá, assim, constituir um componente essencial da rede de dados.

A GMES contribuirá igualmente para os objectivos da iniciativa relativa à infra-estrutura de informação espacial na Europa (INSPIRE)⁸⁵, um sistema de informação geográfica necessário para a definição das políticas ambientais.

Haverá que ponderar a possibilidade de criar programas europeus para promover a cobertura cartográfica das águas costeiras europeias, para fins de ordenamento espacial e segurança. O recenseamento das actividades existentes ou previstas nas águas ou nos fundos marinhos é essencial. É necessária, também, uma representação cartográfica da distribuição da flora e fauna marinhas, para efeitos da análise do ecossistema. Uma cartografia exaustiva dos fundos marinhos tem múltiplas utilizações. Uma vez que são necessários novos programas de recolha de dados, haveria que aproveitar a oportunidade para dar ao sector a possibilidade de propor a

⁸² <http://www.eea.europa.eu>

⁸³ A Autoridade Europeia Supervisora do GNSS foi criada através do Regulamento (CE) n.º 1321/2004 do Conselho, de 12 de Julho de 2004, relativo às estruturas de gestão dos programas europeus de radionavegação por satélite - JO L 246 de 20.7.2004.

⁸⁴ Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu: “Vigilância Global do Ambiente e da Segurança (GMES): do conceito à realidade” - COM(2005) 565.

⁸⁵ Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece uma infra-estrutura de informação espacial na Europa (INSPIRE) - COM(2004) 516.

utilização de sensores de dados mais eficientes e robustos, a fim de reduzir o custo unitário da recolha.

Embora tenham apoiado a realização de uma cobertura cartográfica acústica dos fundos marinhos, várias ONG assinalaram que o som emitido no processo poderá ter um impacto negativo nos mamíferos marinhos. As ONG sugeriram que o processo de cartografia acústica fosse objecto de restrições geográficas e sazonais, a fim de proteger os mamíferos durante períodos do ano particularmente delicados⁸⁶. Com base nos dados provenientes das diferentes fontes referidas, a União Europeia poderá, igualmente, elaborar um verdadeiro atlas das suas águas costeiras, susceptível de ser utilizado como instrumento para o ordenamento espacial. Seria este um contributo para o projecto análogo da ONU⁸⁷, ao mesmo tempo que uma preciosa ferramenta pedagógica para consciencializar os europeus do seu património marítimo.

Dados relativos aos movimentos dos navios

São igualmente necessários dados de melhor qualidade para que as autoridades públicas possam monitorizar as actividades humanas, económicas e de outra natureza nas águas costeiras. Em especial, há que melhorar as informações em tempo real sobre os movimentos dos navios. Essas informações não só são importantes para a navegação, como também podem ser utilizadas para detectar comportamentos ilícitos: contrabando, tráfico, actividades terroristas ou descargas ilegais dos navios.

Existem vários sistemas de localização de navios, utilizados em determinados portos, ao longo de diferentes costas ou em certos sectores como as pescas e a segurança. O intercâmbio, ao nível europeu, de informações relativas à segurança entre autoridades competentes é efectuado através do sistema SafeSeaNet⁸⁸ (desenvolvido pela Comissão e operado pela Agência Europeia da Segurança Marítima). Os Centros de Vigilância da Pesca nacionais enviam periodicamente informações sobre a posição dos seus navios aos centros de vigilância dos países em cujas águas esses navios pescam. A coordenação entre os Estados-Membros neste domínio deverá melhorar após a instalação da Agência Comunitária de Controlo das Pescas em Vigo, em 2006.

O subcomité das radiocomunicações e da busca e salvamento (COMSAR) da Organização Marítima Internacional (IMO) decidiu recentemente que a instalação de sistemas de localização e identificação de longo alcance (*long range identification and tracking* - LRIT) dos navios por satélite, podia ser gerida por centros de dados regionais. Ao nível da União Europeia, esse sistema regional assentará no sistema SafeSeaNet existente.

Estes sistemas serão cada vez mais utilizados, tanto por militares como por civis. O que se pretende é chegar progressivamente à integração dos sistemas existentes, por forma a combinar a informação proveniente, respectivamente, de fontes *in situ* para

⁸⁶ Fundo internacional para o bem-estar dos animais (IFAW) – observações preliminares para a *task force* para a política marítima.

⁸⁷ <http://www.oceansatlas.org>

⁸⁸ <http://ec.europa.eu/idabc/en/document/2282/5637>.

uma dada faixa da orla costeira e de novas fontes, como o GALILEO e os sistemas de observação da Terra a partir do espaço⁸⁹.

Nas águas da União Europeia, será, igualmente, necessário exigir uma interoperabilidade total dos sistemas e sectores dos diferentes Estados-Membros. Além disso, esses sistemas terão de ser desenvolvidos em cooperação com alguns dos países vizinhos, entre os quais assumem especial importância a Rússia e os parceiros do Espaço Económico Europeu, a Noruega e a Islândia. No que diz respeito ao Mediterrâneo, o Conselho Europeu de Dezembro de 2005 já havia solicitado a realização de um estudo preliminar sobre um sistema de vigilância comum destinado a combater a imigração clandestina.

Quais as linhas orientadoras de um atlas europeu dos mares?

Como criar, gerir e financiar de forma sustentável uma rede europeia de observação e de dados do meio marinho?

Será conveniente criar, para as águas costeiras da União Europeia, uma rede global que reúna os actuais e os futuros sistemas de localização de navios? Que fontes de dados utilizaria essa rede, como seriam integradas e a quem se destinaria a referida rede?

4.2. Ordenamento espacial para uma economia marítima em expansão

Com o crescimento das actividades marítimas, exacerbar-se-á a concorrência pela utilização das águas costeiras da Europa. Se não existir alguma forma de ordenamento indicativo, as decisões de investimento serão refreadas pela incerteza quanto à possibilidade de obter uma licença para o exercício de uma dada actividade num determinado local. A Comissão considera que se deveria criar um sistema de ordenamento espacial para as actividades marítimas nas águas sob jurisdição ou controlo dos Estados-Membros. Esse sistema deveria alicerçar-se na abordagem ecossistémica estabelecida na estratégia temática para o meio marinho, mas contemplaria também o licenciamento, a promoção ou a restrição de actividades marítimas.

É necessário um amplo debate sobre os princípios que devem subjazer a esse ordenamento. Alguns Estados-Membros já têm experiência no domínio e o Canadá e a Austrália estão a instalar sistemas deste tipo. Embora as decisões específicas relativas às actividades devam ser tomadas ao nível nacional ou local, é preciso que haja um certo grau de homogeneidade entre os vários sistemas para assegurar a coerência das decisões que afectam o mesmo ecossistema ou as mesmas actividades transfronteiras, como os oleodutos/gasodutos ou as rotas marítimas.

Da experiência canadiana retiram-se duas importantes ilações. A primeira é que tais sistemas de ordenamento devem ser concebidos com a participação de todos os interessados. A segunda é que o processo é politicamente mais fácil e economicamente mais eficaz se existirem instrumentos de gestão adequados. Entre estes, contam-se os sistemas de fornecimento de dados espaciais detalhados referidos

⁸⁹

Ver nota de rodapé 63.

no ponto 4.1, estudos do impacto ambiental global e a designação de zonas marinhas protegidas.

A política marítima futura deverá criar instrumentos e métodos destinados a assegurar a coerência dos sistemas de ordenamento do espaço terrestre e do espaço marítimo, a fim de evitar duplicações da regulamentação e impedir a transferência para o espaço marítimo de problemas de ordenamento terrestre não resolvidos. Poder-se-ia, por exemplo, associar as partes interessadas de ambos os lados, tão estreitamente quanto possível, nos processos de ordenamento de cada tipo de sistema. Uma visão comum, sob a forma de um plano de desenvolvimento espacial global, marítimo e costeiro, permitiria estabelecer um conjunto coerente de objectivos e princípios políticos.

Quanto mais as actividades económicas se afastam da costa, maior é a possibilidade de serem exercidas em águas sujeitas ao direito de passagem inofensiva. A União Europeia e os seus Estados-Membros deverão tomar as iniciativas necessárias para garantir que as regras multilaterais evoluam de forma a tornar este direito compatível com a necessidade de um ordenamento do espaço *offshore*.

Que princípios e mecanismos deverão servir de alicerce aos sistemas de ordenamento do espaço marítimo?

Como compatibilizar os sistemas de ordenamento dos espaços marítimo e terrestre?

4.3. Optimizar o apoio financeiro às regiões costeiras

As regiões costeiras recebem apoio financeiro ao abrigo de várias políticas comunitárias. A principal fonte desse apoio é a política de coesão, designadamente os Fundos estruturais (FEDER, FSE)⁹⁰ e o Fundo de Coesão, cujo objectivo é reduzir as disparidades regionais. Esta ajuda pode tornar as regiões costeiras mais atraentes para as empresas, na medida em que requer o cumprimento de determinados requisitos fundamentais ligados à melhoria das condições de vida e de trabalho e cria um ambiente favorável ao investimento.

Para acelerar a convergência das regiões menos desenvolvidas e favorecer a competitividade e o emprego, o FEDER fornece apoio para a investigação, a inovação, as tecnologias da informação, a engenharia financeira e os *clusters*, bem como para os transportes, as infra-estruturas energéticas e ambientais e os serviços. Promove também a cooperação entre regiões. No quadro da RTE-T, é disponibilizado apoio financeiro aos portos, auto-estradas no mar e ligações de transporte para os portos.

Este apoio financeiro deve ser mantido, a fim de fomentar o desenvolvimento das actividades ligadas ao património marítimo e promover a difusão das boas práticas de governação marítima.

⁹⁰

FEDER = Fundo Europeu de Desenvolvimento regional, FSE = Fundo Social Europeu.

O apoio deve, igualmente, reflectir o papel das regiões ultraperiféricas nos assuntos marítimos. Estas regiões precisam de desenvolver uma pesca sustentável, tirar maior partido da biodiversidade, com a correspondente criação de novos produtos, promover um turismo sustentável, melhorar as ligações, nomeadamente no domínio das telecomunicações e da energia, e desenvolver sistemas de ordenamento que permitam a coexistência harmoniosa de todas estas actividades.

O FEDER e o Fundo de Coesão têm um importante papel a assumir nas regiões da União Europeia, com menor capacidade financeira para desenvolver novas estratégias marítimas, designadamente em vários dos novos Estados-Membros. O novo Fundo Europeu para as Pescas⁹¹ estimulará actividades económicas alternativas à pesca, como o "turismo verde", no âmbito do apoio previsto para o desenvolvimento sustentável das zonas de pesca costeiras. A cooperação transfronteiras no quadro do Instrumento Europeu de Vizinhança e de Parceria⁹² contribuirá para dar resposta a problemas comuns dos países litorâneos de bacias marítimas (por exemplo, Mediterrâneo, Báltico, mar Negro).

Há ainda que examinar a possibilidade de recorrer a outros instrumentos financeiros da União Europeia, nomeadamente financiamentos do BEI. O objectivo consistirá, por exemplo, em financiar investimentos infra-estruturais destinados a facilitar o ordenamento espacial (designadamente, a construção de navios dedicados à cartografia ou matrizes de sensores que permitam a acumulação de dados) e a execução de estratégias de desenvolvimento de pólos de competitividade em regiões costeiras, ou melhorar as ligações à rede de produção de energia renovável ao largo. Poderão ser igualmente utilizados outros instrumentos financeiros, como o FSE⁹³, o FEDER⁹⁴ o programa-quadro de IDT⁹⁵ e LIFE⁹⁶. Para tirar o máximo proveito de todos estes instrumentos financeiros e criar sinergias entre eles, é necessário adoptar abordagens integradas à escala regional.

Os dados relativos ao nível global do apoio financeiro da Comunidade Europeia ou dos Estados-Membros e à sua repartição pelas diferentes actividades marítimas nas zonas costeiras poderão ser melhorados, o que seria de grande interesse para o desenvolvimento da política marítima. É necessário estudar a melhor forma de colmatar esta lacuna. O Livro Verde relativo a uma iniciativa europeia em matéria de transparência considera que este é um problema importante que importa examinar.

Será ainda necessário estudar o modo como os instrumentos financeiros comunitários poderão apoiar os objectivos da nova política marítima da União Europeia. Neste contexto, há que debater formas de fazer reflectir, na repartição do financiamento pelas regiões, os encargos suportados, no interesse comum, por determinados Estados-Membros ou regiões costeiras. Tais encargos incluem os custos do combate

⁹¹ Ver nota de rodapé 54.

⁹² http://ec.europa.eu/world/enp/funding_en.htm.

⁹³ Regulamento (CE) n.º 1784/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Julho de 1999, relativo ao Fundo Social Europeu - JO L 213 de 13.8.1999.

⁹⁴ Regulamento (CE) n.º 1698/2005 do Conselho, de 20 de Setembro de 2005, relativo ao apoio ao desenvolvimento rural pelo Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural.

⁹⁵ <http://cordis.europa.eu>.

⁹⁶ <http://ec.europa.eu/environment/life>.

à imigração clandestina⁹⁷ e a criminalidade no mar, da segurança e protecção dos navios, do combate à poluição causada pelos navios, da protecção contra as inundações, assim como os custos das infra-estruturas de apoio às importações e às exportações da União através dos portos.

Como otimizar a contribuição dos instrumentos financeiros da União Europeia para a consecução dos objectivos da política marítima?

Serão necessários melhores dados sobre as regiões costeiras e as actividades marítimas?

Como integrar a política marítima na discussão do próximo quadro financeiro da União Europeia?

5. GOVERNAÇÃO MARÍTIMA

5.1. Definição das políticas na União Europeia

Qualquer forma de governação dos oceanos deve ter em conta os princípios estabelecidos no Tratado relativamente aos domínios políticos e à distribuição de competências entre instituições da União Europeia, Estados-Membros, regiões e autoridades locais. Nesta base, e em conformidade com o princípio da subsidiariedade, é necessário atender às especificidades sectoriais e regionais.

Uma política marítima inclusiva da União Europeia deverá visar o crescimento e a criação de mais e melhores postos de trabalho, contribuindo assim para uma economia marítima forte, em expansão, competitiva e sustentável, em harmonia com o meio marinho. Deve procurar prevenir e minimizar os conflitos em torno da utilização do espaço marítimo e prever mecanismos claros e consensuais para a sua resolução. Deverá proporcionar uma maior previsibilidade para o sector e outros interessados e uma abordagem mais eficaz em matéria de conservação dos recursos marinhos. Neste contexto, o diálogo social europeu nos sectores marítimos reveste-se de uma importância cada vez maior. A Comissão insta os parceiros sociais a trabalhar em conjunto para obterem resultados positivos, nomeadamente a melhoria das condições de trabalho e das perspectivas de carreira.

Para tanto, é necessário coordenar e integrar as políticas sectoriais. Confirmam-no os compromissos assumidos no quadro da cimeira mundial sobre o desenvolvimento sustentável de 2002⁹⁸ e as disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar⁹⁹. Além disso, os progressos da ciência e da tecnologia facultam agora uma melhor compreensão das interacções e relações no que se refere aos oceanos e suas utilizações.

⁹⁷ Ver também proposta da Comissão de Decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que cria o fundo para as fronteiras externas para o período 2007-2013 no âmbito do programa geral “Solidariedade e Gestão dos Fluxos Migratórios”, 2005/0047/COD - COM(2005) 123 final/2 de 2.5.2005.

⁹⁸ http://www.un.org/esa/sustdev/documents/WSSD_POI_PD/English/POIToc.htm, par. 30f.

⁹⁹ Ver nota de rodapé 29.

Os avanços da tecnologia, designadamente os meios de monitorização e vigilância dos mares, permitem uma integração dos serviços de dados a um nível nunca antes imaginado. As economias de escala resultantes dos progressos tecnológicos são mais facilmente realizadas com políticas integradas. Quanto à aplicação da lei no mar, a utilização coordenada dos meios, escassos mas dispendiosos, dos Estados-Membros propiciaria ganhos de eficiência.

Eis alguns princípios gerais que poderiam ser acordados para a definição da política marítima, incluindo no que diz respeito ao ordenamento espacial:

- os procedimentos deverão garantir a integração dos melhores pareceres técnicos e científicos disponíveis, atendendo à complexidade das relações;
- todos os interessados deverão ser consultados, não só devido à dificuldade de policiar as actividades exercidas no mar e à necessidade de aqueles apoiarem plenamente as restrições que lhes são impostas, mas também para se compreenderem os efeitos colaterais das acções previstas para as partes interessadas;
- a definição da política para os mares e os oceanos deverá ser estreitamente coordenada, para garantir a coerência entre os sectores, os objectivos, as zonas geográficas e as nossas políticas externas; será necessário determinar as competências institucionais e os meios de assegurar a cooperação, a colaboração, a coordenação e a integração;
- as questões relacionadas com os mares deverão ser tidas em conta nas políticas da União Europeia sempre que se justifique, dando especial atenção à coerência dos objectivos;
- a definição das políticas deverá incluir a fixação de metas relativamente às quais se avaliará o desempenho, e mecanismos que possibilitem o aperfeiçoamento constante dessas políticas e da respectiva execução, com base nas referidas avaliações.

Na União Europeia, estes princípios podem, em parte, ser aplicados através das instituições existentes, incluindo o Comité Económico e Social e o Comité das Regiões. Será necessário, no entanto, que os órgãos consultivos sectoriais criados pelo Conselho (por exemplo, os Conselhos Consultivos Regionais no sector das pescas¹⁰⁰) ou pela Comissão (comités consultivos dos sectores da indústria ou da sociedade civil, comités científicos consultivos em diversos sectores¹⁰¹) sejam completados pelos organismos intersectoriais adequados.

A Comissão já tomou medidas com vista ao reforço da coordenação interna dos assuntos ligados aos oceanos e aos mares e espera que tais medidas se reflectam nas suas futuras propostas neste domínio. O gabinete “ONU-Oceanos”¹⁰², criado pelas

¹⁰⁰ Decisão 2004/585/CE do Conselho, de 19 de Julho de 2004, que institui conselhos consultivos regionais no âmbito da política comum das pescas, e outras decisões.

¹⁰¹ http://ec.europa.eu/fisheries/doc_et_publ/factsheets/legal_texts/regl_en.htm#governance.

¹⁰² http://ec.europa.eu/secretariat_general/regexp/index.cfm?lang=EN.

<http://www.oceansatlas.org>.

Nações Unidas para coordenar da melhor forma as políticas relativas aos oceanos em doze diferentes agências da Organização, constitui um exemplo de estrutura destinada a promover a integração das políticas.

O comité militar da União Europeia está a estudar a dimensão marítima da política europeia de segurança e defesa (PESD). O Conselho poderia, igualmente, examinar a possibilidade de criar um grupo de trabalho horizontal, paralelo ao grupo COMAR, que trata das questões jurídicas internacionais, para apoiar os trabalhos do COREPER na preparação das decisões do Conselho sobre assuntos marítimos que requerem debates transversais. Esse grupo poderia examinar a melhor forma de garantir contributos políticos de alto nível no processo de decisão em matéria marítima, tomando como modelo a coordenação dos trabalhos de sete Conselhos sectoriais aquando da revisão da estratégia de desenvolvimento sustentável¹⁰³. Também o Parlamento poderia examinar a forma de tomar em consideração, na organização interna do seu trabalho, a necessidade de uma abordagem mais integrada das decisões no domínio marítimo.

A Comissão pretende efectuar uma revisão da legislação comunitária actual com incidência nos sectores marítimos e nas regiões costeiras¹⁰⁴, para identificar eventuais contradições entre as diferentes políticas e determinar as sinergias potenciais. Os interessados, incluindo os parceiros sociais, são convidados a expor as suas preocupações, bem como as suas sugestões de melhoramento nesta matéria.

Na sua estratégia temática para a protecção do meio marinho, a Comissão indicou que o ordenamento do espaço marítimo deve abranger os ecossistemas regionais. Solicitou aos Estados-Membros que instituísssem procedimentos de ordenamento adequados. Para o efeito, os Estados-Membros deverão recorrer, conforme adequado, às organizações regionais existentes cujas actividades tenham impacto nas actividades marítimas, nomeadamente a HELCOM¹⁰⁵, para o Báltico, a OSPAR¹⁰⁶, para o Atlântico Nordeste, UN-MAP¹⁰⁷ e o processo de Barcelona¹⁰⁸, para o Mediterrâneo, bem como organizações regionais e internacionais de pesca.

Uma opção consistiria em prever processos de ordenamento indicativo, que identificassem acções que as autoridades competentes, quer ao nível comunitário, quer ao nível nacional ou local, transporiam em seguida no direito. A influência deste ordenamento indicativo dependeria portanto da sua legitimidade, especialmente do grau de consenso dos Estados participantes, da intensidade da participação dos interessados, da qualidade da contribuição científica e da transparência dos processos.

Num processo de ordenamento desta natureza, a União Europeia teria por papel estabelecer parâmetros, definir o âmbito geográfico das regiões participantes (como já foi feito na estratégia temática) e os elementos do ordenamento que são do interesse comum. Refiram-se, a título de exemplo, as redes transeuropeias e o

¹⁰³ Ver nota de rodapé 1.

¹⁰⁴ Quadro de legislação em vigor.

¹⁰⁵ <http://www.helcom.fi/>.

¹⁰⁶ <http://www.ospar.org/>.

¹⁰⁷ <http://www.unepmap.org>.

¹⁰⁸ http://ec.europa.eu/external_relations/euromed/.

estabelecimento de zonas proibidas a determinadas actividades no âmbito da política comum da pesca ou da legislação da Comunidade Europeia no domínio do ambiente. Talvez mais importante ainda, a União Europeia forneceria os instrumentos para que tais processos funcionassem. O processo de ordenamento específico ficaria inteiramente a cargo das autoridades dos Estados-Membros, dado que a Comissão se limitaria a verificar o cumprimento das regras estabelecidas no interesse comum. Os Estados-Membros deveriam também associar a este processo os países terceiros interessados.

A governação marítima deve tirar partido da experiência adquirida com a política regional, no domínio da coordenação das políticas sectoriais, da cooperação, do intercâmbio de boas práticas e das parcerias com todos os interessados.

Uma conferência anual sobre as boas práticas da governação marítima poderia ser útil, na medida em que permitiria reunir os diferentes níveis de poder e as partes interessadas.

Como aplicar na União Europeia uma abordagem integrada dos assuntos marítimos? Em que princípios se deverá basear?

Justificar-se-ia realizar uma conferência anual sobre as boas práticas de governação marítima?

5.2. Actividades dos Estados exercidas ao largo

O grau de integração das funções do poder público ligadas às águas territoriais e às ZEE varia consoante os Estados-Membros. Em determinados casos, uma única autoridade (guarda costeira, polícia ou forças armadas) é responsável por quase todas as funções. Noutros, a busca e salvamento, o controlo aduaneiro, o controlo fronteiriço, a inspecção da pesca e os controlos do meio marinho são confiados a diversas autoridades que utilizam instrumentos diferentes.

Um esforço no sentido de uma maior coordenação destas actividades e entre os Estados-Membros permitiria aprofundar a integração e aumentar a eficiência.

Já há exemplos na União Europeia de uma abordagem mais integrada ao nível geográfico. Foram criadas agências comunitárias em domínios como a segurança marítima (EMSA), controlo das fronteiras externas (FRONTEX)¹⁰⁹ e controlo das pescas. A legislação adoptada nestes sectores incentiva os Estados-Membros a cooperar no âmbito de certas actividades relativas à execução da regulamentação e ao controlo. A cooperação entre os Estados-Membros e com as agências da União Europeia é uma realidade. No domínio alfandegário, as propostas no sentido de criar um ambiente aduaneiro electrónico e modernizar o código aduaneiro favorecerão a integração. Há sinais que demonstram a utilidade crescente da cooperação e da integração transfronteiriças e transversais do trabalho realizado pela União Europeia e pelos Estados-Membros, incluindo no respeitante à gestão das águas territoriais e das ZEE. A aplicação desta abordagem a outros domínios (controlo aduaneiro e da segurança das mercadorias importadas para a União) poderia também ser debatida.

¹⁰⁹

http://europa.eu.int/agencies/community_agencies/frontex/index_en.htm.

No capítulo da prevenção da poluição marinha, o Parlamento Europeu e o Conselho apelaram ambos para o estabelecimento de sinergias entre as autoridades responsáveis pela aplicação da lei. A Comissão foi convidada apresentar, até final de 2006, um estudo de viabilidade da criação de uma guarda costeira europeia¹¹⁰.

A tendência parece apontar para a criação de um “espaço marítimo europeu comum”, governado pelas mesmas regras de segurança e de protecção do ambiente. Poder-se-á assim aumentar a eficácia da gestão das águas territoriais e das ZEE pelos Estados-Membros e colocar o transporte marítimo de curta distância a par do transporte terrestre entre Estados-Membros, o que teria implicações a nível da cabotagem no quadro das negociações relativas ao comércio internacional.

Os Estados-Membros já não têm outra opção senão cooperar para a consecução de certos objectivos comunitários ou transfronteiras. As economias de escala que é possível obter confiando aos poderes públicos a execução de múltiplas tarefas e a utilização dos recursos para finalidades diversas são consideráveis. Alguns Estados-Membros designaram centros de coordenação comuns ou atribuíram responsabilidades a uma única autoridade, dando-lhes a possibilidade de mobilizar os recursos das diferentes autoridades. Por exemplo, no sistema francês de prefeitos marítimos, a responsabilidade global por todas as funções oficiais numa determinada área de águas costeiras pertence a uma autoridade única, sob tutela do primeiro-ministro.

A guarda costeira neerlandesa é exemplo de outro tipo de integração, no qual uma autoridade administra recursos dispendiosos, necessários à gestão das águas costeiras, como navios ou aeronaves, e os disponibiliza ou presta serviços a outras autoridades, a pedido destas. Esta experiência mostra que é possível obter proveitosas economias de escala com a utilização e a aquisição comuns de recursos.

As economias potenciais ao nível da União Europeia medem-se a esta escala. Os Estados-Membros já o reconheceram, criando um conjunto de agência europeias. A necessidade crescente de identificar, interceptar e indiciar quem se dedica ao contrabando, ao tráfico de pessoas, à pesca ilícita, à imigração clandestina e ao terrorismo aponta para a urgência da coordenação dos recursos nacionais existentes e da aquisição comum de novos recursos. Uma avaliação da Agência FRONTEX determinará se esta deverá desempenhar um papel no reforço da cooperação com os serviços aduaneiros e outras entidades em questões de segurança relacionadas com as mercadorias.

A convergência das tecnologias civis e militares, em particular para vigilância do mar, poderá também contribuir para minimizar a duplicação de capacidades.

Poderá igualmente ser útil analisar os meios financeiros disponibilizados para as actividades de controlo nos Estados-Membros que constituem as “plataformas de acesso” principais do mercado interno. O sistema actual não reflecte o ónus

¹¹⁰

Artigo 11º da Directiva 2005/35/CE do Parlamento e do Conselho relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infracções (JO L 255 de 30.9.2005, p.11). Ver também a resolução da comissão temporária do Parlamento Europeu para o reforço da segurança marítima, P5_TA-PROV (20004)0350, 2004.

desproporcionado suportado por certos Estados-Membros com os controlos fronteiriços, por exemplo, no Mediterrâneo¹¹¹.

Como poderá a União Europeia estimular uma maior coerência, eficiência económica e coordenação a nível das actividades dos poderes públicos nas águas costeiras comunitárias?

Será oportuno criar uma guarda costeira europeia? Com que objectivos e funções?

Que outras actividades serviria um “espaço marítimo europeu comum”?

5.3. Regras internacionais para actividades globais

A melhor forma de regular a política marítima nas suas várias vertentes, particularmente no que respeita às actividades transnacionais, é através de regras internacionais. Por conseguinte, sempre que desenvolver ideias novas no domínio da política marítima, a União Europeia quererá partilhá-las com a comunidade internacional e, sempre que vir a necessidade de novas regras internacionais, contribuir para a sua introdução. Atendendo a que alguns países terceiros não dispõem da capacidade necessária, ou de uma administração eficaz, para aplicar as regras acordadas a nível internacional, a União Europeia deverá usar do seu peso político ao nível externo para promover o cumprimento das normas internacionais, nomeadamente através do diálogo político com os países terceiros.

A Comunidade Europeia pode assegurar a rápida ratificação das convenções internacionais¹¹² a que adere e pode, nas matérias da sua competência, em particular no contexto de acordos mistos, regular os mecanismos de adesão dos Estados-Membros.

A União Europeia pode assim contribuir para uma melhor aplicação dos instrumentos internacionais, mas deve empenhar-se em utilizar a sua política externa para criar condições equitativas de concorrência a nível internacional para os operadores económicos. A Comissão irá estudar de que modo poderá fazer uso dos vários instrumentos de política externa para este fim.

Os estaleiros navais europeus, que estão sujeitos às regras comunitárias em matéria de auxílios estatais¹¹³, têm sido confrontados com a concorrência desleal de alguns países asiáticos, em resultado de não serem aplicadas as regras da OMC e da OCDE¹¹⁴.

As negociações em curso na OMC sobre os serviços (GATS) no quadro da Agenda de Desenvolvimento de Doha (ADD) constituem o instrumento principal para se conseguir um acesso ao mercado não discriminatório para os operadores europeus de serviços marítimos. Estas negociações deverão ter por base o trabalho desenvolvido a nível deste sector durante a ronda do Uruguai e relativamente a uma lista de referência para os serviços de transporte marítimo, abrangendo o acesso não

¹¹¹ Ver nota de rodapé 96.

¹¹² Ver documento de trabalho – quadro dos acordos internacionais.

¹¹³ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/aid3.html#G.

¹¹⁴ CESA, contributo para o Livro Verde.

discriminatório ao mercado transporte marítimo internacional, o acesso aos serviços marítimos auxiliares e a sua prestação e a utilização não discriminatório dos serviços portuários. Esta questão é tanto mais importante quanto as negociações relativas ao transporte marítimo foram suspensas depois da ronda do Uruguai e não se chegou na altura, na OMC, a uma solução adequada para o sector.

Os instrumentos de desenvolvimento e cooperação podem incentivar e apoiar a adopção pelos países terceiros das boas práticas de gestão marítima desenvolvidas na União Europeia. Um bom exemplo é a evolução positiva dos sistemas de inspecção do Estado de bandeira e do Estado do porto, que devem ser tão eficientes quanto possível¹¹⁵ para que as regras internacionais aplicáveis nos sectores do transporte marítimo e da pesca produzam todos os seus efeitos. A gestão integrada das zonas costeiras e a gestão sustentável das águas costeiras assumem um papel cada vez mais importante para a erradicação da pobreza nos países terceiros e podem beneficiar do saber-fazer e do apoio europeus.

A aplicação e a execução efectivas das regras acordadas no contexto da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar podem ser reforçadas com a introdução sistemática, nos acordos, da possibilidade de recurso ao Tribunal Internacional do Direito do Mar ou, nos casos adequados, a outros meios de resolução de litígios que não possam ser dirimidos por via diplomática.

Tratando-se de legislar num contexto multilateral, a União Europeia deverá zelar pela coerência, transparência, eficácia e simplicidade da regulamentação no domínio dos oceanos e mares. A Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros são partes contratantes na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. A União Europeia está, pois, bem posicionada para promover consensos amplos em muitas questões importantes. O reforço progressivo do papel da União Europeia, que deve assentar num sólido apoio dos Estados-Membros, contribuirá para aumentar a eficácia dos acordos e das organizações internacionais. A Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros dão já um importante contributo para a aplicação, a nível mundial e comunitário, das medidas acordadas no âmbito dos doze suborganismos da ONU e das outras instâncias internacionais que se ocupam dos assuntos do mar e dos oceanos. O estatuto da Comunidade Europeia nessas instâncias deve reflectir aquele papel, o que nem sempre é o caso actualmente. O papel e o estatuto da União Europeia nas organizações internacionais que se ocupam dos assuntos marítimos carecem de revisão, tendo em conta que, em vários casos, as questões em debate são da competências exclusiva da Comunidade. A adesão da Comunidade à IMO deve ser tratada com base na recomendação formulada pela Comissão a este respeito em 2002¹¹⁶.

A distribuição de papéis pela Comissão, a Presidência e os Estados-Membros deve ser cuidadosamente adaptada a cada contexto. As boas práticas observadas nas instâncias em que o estatuto da Comunidade Europeia reflecte amplamente as suas competências (por exemplo, WTO, FAO, organizações regionais de pesca) devem ser adoptadas sempre que possível. A Comissão tenciona efectuar uma análise da

¹¹⁵ Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto, no quadro do terceiro pacote de segurança marítima (ver nota 20).

¹¹⁶ SEC(2002) 381 de 9.4.2002.

situação actual e das opções futuras a nível dos acordos e organizações internacionais de política marítima, a fim de criar as bases para se avançar nesta direcção.

Para poder enfrentar os novos desafios, é necessário aprofundar o sistema jurídico que regulamente a utilização dos oceanos e os mares, assente na convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. O regime das ZEE e estreitos internacionais previsto nesta Convenção dificulta o exercício da jurisdição dos Estados costeiros sobre os navios em trânsito, apesar de os incidentes de poluição ocorridos em tais zonas representarem para aqueles um risco iminente. Os Estados costeiros têm assim dificuldade em dar cumprimento às obrigações gerais que lhes estão cometidas (fixadas pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar) em matéria de protecção do meio marinho contra a poluição.

Proteger o meio e a biodiversidade marinhos nas águas fora da jurisdição nacional é hoje uma prioridade importante da comunidade internacional. Neste contexto, importa aclarar a relação entre a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e a Convenção sobre a Diversidade Biológica. A Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros devem participar activamente na avaliação global do meio marinho realizada no âmbito da ONU¹¹⁷.

Relativamente à exploração dos recursos genéticos dos fundos marinhos, a União Europeia deverá decidir em que medida poderá apoiar um regime regulamentar internacional assente na partilha de benefícios¹¹⁸.

No contexto da proibição da exportação de resíduos perigosos para países não membros da OCDE, a transferência de navios embandeirados na União Europeia para o Sul da Ásia para aí serem desmantelados, é motivo de séria preocupação e poderá inclusivamente violar aquela proibição. Importa, pois, abordar a problemática do desmantelamento de navios. Esta operação é feita actualmente em más condições, causando contaminação do solo e da água e pondo em perigo a vida e a saúde dos trabalhadores. A futura política marítima comunitária deverá, portanto, dar apoio a iniciativas ao nível internacional tendentes a definir normas mínimas vinculativas para a reciclagem de navios e a promover o estabelecimento de instalações de reciclagem ecológicas.

O sector do transporte marítimo continua a ser prioritário na agenda de regulamentação multilateral, onde ocupam posição de relevo as medidas destinadas a incentivar os Estados de bandeira a cumprirem as suas obrigações. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar alude explicitamente às obrigações do Estado de bandeira ao referir o exercício efectivo da jurisdição e controlo deste sobre os navios que arvoram a sua bandeira. No entanto, a Convenção de 1986 relativa às condições de registo dos navios, também da ONU, que contém a definição do «vínculo substancial» entre o Estado de bandeira e o navio, não chegou a entrar em vigor. A Assembleia Geral da ONU convidou a IMO a estudar a matéria, nomeadamente as consequências potenciais do incumprimento dos deveres e obrigações dos Estados de bandeira consignados nos instrumentos internacionais¹¹⁹.

¹¹⁷ http://www.un.org/Depts/los/global_reporting/global_reporting.htm.

¹¹⁸ Ver documento de trabalho - reflexões sobre a gestão dos recursos genéticos nas zonas fora da jurisdição nacional.

¹¹⁹ UNGA, Resolução 58/240, 2003.

A Comissão aguarda com grande expectativa os resultados deste estudo, cuja rápida finalização não deve deixar de encorajar.

É preciso continuar a explorar formas de derrogar ao princípio da jurisdição exclusiva do Estado de bandeira sobre os seus navios ou de, pelo menos, o flexibilizar ou complementar. A título de exemplo, a mútua delegação dos poderes de controlo ou a mútua permissão do seu exercício seria uma das formas possíveis de lidar mais eficazmente com o tráfico de drogas, seres humanos e armas de destruição maciça e com as actividades poluentes. Vários Estados-Membros da União Europeia concluíram com países terceiros acordos bilaterais relativos ao direito de visita. Dados os elevados custos das operações no mar, seria aconselhável que os Estados-Membros da União Europeia adoptassem nesta matéria uma abordagem concertada e dividissem tarefas, nomeadamente entre as marinhas nacionais, na aplicação de tais regras.

A susceptibilidade do debate em torno do «vínculo substancial» no sector do transporte marítimo não deve impedir que se avance no sector das pescas. A comunidade internacional reconhece que a resolução deste problema é fundamental para o combate à prática generalizada da pesca ilegal, não regulamentada e não declarada (INN)¹²⁰. A Comunidade tem vindo a apoiar os países e regiões em desenvolvimento na luta contra a INN, financiando acções a título dos acordos de pesca e do Acordo de Cotonou¹²¹. É necessário continuar com este apoio.

O grupo de trabalho para o alto mar¹²², sediado em Paris, efectuou um importante trabalho neste domínio. A Comissão continuará a apoiá-lo e propõe-se contribuir para a instalação, na nova Agência Comunitária de Controlo das Pescas¹²³, da rede de acompanhamento, controlo e vigilância das actividades ligadas à pesca. Nesse contexto, os sistemas de acompanhamento das actividades e de identificação dos navios reforçar-se-iam globalmente. As competências das organizações regionais de gestão da pesca poderiam ser alargadas em termos tanto geográficos como das espécies, a fim de eliminar a pesca não regulamentada.

Há também que abordar outros tipos de actividades ilícitas, como a pirataria. Em 2004, dos navios alegadamente atacados por piratas ou assaltantes armados, perto de 20% eram navios embandeirados na União Europeia. A nível internacional (IMO) e regional (Estados ribeirinhos do estreito de Malaca, em particular) estão a ser feitos esforços para combater a pirataria e, atendendo a que a Europa não só depende cada vez mais do transporte marítimo para as suas importações e exportações como domina globalmente este sector, a reflexão sobre uma futura estratégia para as marinhas europeias deverá incluir o papel destas na prevenção e combate à pirataria. Dever-se-á ponderar a utilização de outros instrumentos, por exemplo medidas específicas de ajuda ao desenvolvimento destinadas a assistir os Estados costeiros na resolução deste problema, em consonância com as estratégias nacionais de desenvolvimento acordadas com a União Europeia.

¹²⁰ Relatório da 26ª sessão do Comité de Pescas da FAO, Roma, 7/11.3.2005.

¹²¹ http://ec.europa.eu/development/body/cotonou/index_en.htm.

¹²² <http://www.high-seas.org/>.

¹²³ http://ec.europa.eu/fisheries/agency/index_en.htm.

Como poderá a União Europeia fazer valer o seu peso nas instâncias marítimas internacionais?

Deverá a Comunidade Europeia aderir a mais organizações marítimas multilaterais?

Que iniciativas deverá tomar a União Europeia para reforçar os esforços desenvolvidos a nível internacional para eliminar a pesca ilegal, não regulamentada e não declarada?

Como fazer uso da política externa comunitária para promover condições de concorrência equitativas no sector marítimo global e a adopção pelos países terceiros de políticas e práticas sustentáveis no domínio marítimo?

5.4. Ter em conta as realidades geográficas

Uma política marítima europeia requer um enquadramento geral (que o presente documento estabelece), mas na sua aplicação ter-se-á de olhar para a realidade da situação geográfica da Europa. Os territórios ultramarinos dos Estados-Membros da União Europeia, por exemplo, conferem uma dimensão mundial à política marítima europeia. No âmbito da política europeia de vizinhança¹²⁴, por outro lado, instituiu-se um diálogo regular com os países parceiros, no qual figuram algumas questões marítimas.

As características ecológicas das águas costeiras europeias e a estrutura e intensidade das actividades nelas desenvolvidas variam grandemente entre o Báltico, o Mediterrâneo, o Atlântico, o mar do Norte e o mar Negro. Com a adesão da Roménia e da Bulgária, este último passará a integrar as águas costeiras da União Europeia. O Báltico é pouco profundo, liga-se ao Atlântico por um estreito e tem marés de pequena amplitude. O Mediterrâneo é bastante mais profundo, mas a sua interacção com o Atlântico é também mínima. As águas do mar Negro, embora profundas, carecem do oxigénio necessário para sustentar um ecossistema pujante. As faixas costeiras do mar do Norte e do Atlântico têm correntes fortes e marés de grande amplitude.

Nestas regiões, o turismo costeiro e o clima variam fortemente. O Mediterrâneo tem atum e o mar do Norte arenque. O pouco profundo Báltico presta-se à produção de energia eólica ao largo e o imenso e turbulento Atlântico tem uma grande diversidade de biótopos de águas profundas, incluindo recifes de corais de águas frias e fontes hidrotermais, e oferece maior potencial de aproveitamento da energia das ondas. O Mediterrâneo faz parte da grande rota marítima que liga o sudeste e o sudoeste asiáticos à Europa através do canal do Suez. O Báltico é a rota dos navios-tanque que transportam petróleo e gás da Rússia para a Europa e a América do Norte. O canal da Mancha é a principal rota marítima do mundo e uma zona estratégica para as economias europeias.

É por estas e outras razões que a estratégia temática para o meio marinho propõe uma gestão dos ecossistemas assente no planeamento regional. Também o modelo de ordenamento espacial proposto no capítulo 4 deve, por motivos ecológicos e económicos, ser aplicado separadamente nestas regiões.

¹²⁴

http://ec.europa.eu/world/enp/index_en.htm.

Na execução das estratégias há também que ter em conta a realidade política. A vigilância das fronteiras marítimas externas no contexto da imigração clandestina é mais necessária e mais dispendiosa no Mediterrâneo do que noutras fronteiras.

A União Europeia compartilha o Mediterrâneo com vários países e o Báltico com um único grande país em transição, a Rússia. Neste contexto, merece ser destacada a importância das actividades e dos interesses marítimos deste país.

A cooperação multilateral entre os países do Báltico processa-se no quadro da *Baltic Sea Region Border Control Co-operation* (cooperação para a vigilância das fronteiras na região do mar Báltico). A oportunidade da instituição de uma Conferência do Mediterrâneo segundo o modelo da Conferência do Báltico deverá ser ponderada, conforme recomenda o estudo de viabilidade da vigilância das fronteiras marítimas da União Europeia¹²⁵.

A cooperação com a Noruega e a Islândia, países que integram o espaço Schengen, deverá englobar as actividades marítimas com incidência no Atlântico nordeste. A Noruega e a União Europeia têm interesses comuns em regiões como o mar de Barents e as águas do arquipélago de Svalbard.

No Mediterrâneo, a situação no respeitante às declarações de ZEE ou de zonas de protecção da pesca (ZPP) é pouco coerente. No domínio da pesca, acordou-se que uma melhor governação marítima requer a jurisdição efectiva dos Estados costeiros nas suas águas, propondo-se contudo a adopção de uma abordagem concertada¹²⁶. A União Europeia poderá tomar a iniciativa de encetar contactos diplomáticos para promover tal abordagem a nível do espaço marítimo no Mediterrâneo. A possibilidade de uma conferência transsectorial para discutir esta problemática deverá ser considerada no quadro do processo de Barcelona e da política de vizinhança com os países do Mediterrâneo.

Os instrumentos comunitários da política de desenvolvimento continuarão a ser utilizados enquanto meio de apoiar o crescimento sustentável dos sectores marítimos nos países em desenvolvimento marítimos e insulares. É e continuará a ser dada especial atenção à promoção de uma gestão sã das pescarias e dos recursos marinhos, à protecção dos habitats marinhos vulneráveis e à gestão das zonas costeiras (por exemplo, em apoio de um turismo sustentável).

Com a evolução da política marítima da União europeia, tornar-se-á necessário proceder a análises regionais que identifiquem iniciativas específicas a tomar, colectiva ou individualmente, em relação com os vizinhos da Europa. Nesse contexto, convirá ter em consideração o trabalho desenvolvido pelas organizações existentes.

¹²⁵ Documento do Conselho 11490/1/03 REV 1, 2003.

¹²⁶ Conferência Ministerial sobre o desenvolvimento sustentável das pescarias no Mediterrâneo, Veneza, 25-26 de Novembro de 2003, http://ec.europa.eu/fisheries/news_corner/autres/conf_med03_en.htm.

Que especificidades regionais devem as políticas marítimas da União Europeia acolher?

Como melhor integrar os assuntos marítimos nas políticas de vizinhança e de desenvolvimento da União Europeia?

6. REIVINDICAR O PATRIMÓNIO MARÍTIMO E REAFIRMAR A IDENTIDADE MARÍTIMA DA EUROPA

Os cidadãos europeus cresceram com as histórias dos grandes exploradores, que nos fizeram compreender que a Terra é redonda e nos ensinaram a situar exactamente os continentes. Muitos deles gozam as suas férias na costa, no meio da azáfama dos portos de pesca, saboreando marisco nos restaurantes e passeando à beira-mar a fugir à rebentação. Alguns passam horas a observar as colónias de aves marinhas ou as baleias ou a esperar que o peixe morda o isco. Outros passam os tempos livres a restaurar ou a navegar em velhos barcos de madeira. Outros ainda gostam de ver documentários sobre os golfinhos ou os pinguins na televisão ou no cinema. Alguns trabalharão nos solos marítimos, outros serão pescadores ou capitães de porto, outros, por sua vez, trabalharão no posto de turismo de uma cidade costeira.

Quantos, todavia, compreenderão que estas actividades estão interligadas? Quantos terão consciência de serem cidadãos de uma Europa marítima? Bem poucos, a avaliar pelo debate realizado a propósito do presente Livro Verde.

Que assim seja não é de surpreender. Os aquários podem dar uma ideia da beleza e das maravilhas da vida sob as ondas, mas poucos conseguem mostrar, de forma convincente, quão frágeis são os oceanos, que actividades os ameaçam e que esforços estão a ser feitos para os preservar. Os museus do mar podem ajudar-nos a compreender as proezas do passado, mas dificilmente nos conseguirão transmitir uma noção clara da avançada tecnologia que é apanágio das actividades marítimas do presente. As organizações que se dedicam a manter vivas as tradições do passado nem sempre se associam à realidade comercial do presente, sem falar do deslumbrante potencial futuro que os oceanos encerram. A Comissão crê que há muito a ganhar com o forjar de um sentimento de identidade comum entre todos aqueles que vivem das actividades marítimas ou cuja qualidade de vida está fortemente ligada ao mar. Ganhar-se-á assim uma melhor compreensão das interacções em jogo e da importância do mar para a Humanidade.

Ficaremos também a entender melhor a importância dos oceanos e dos mares e a contribuição das actividades marítimas para a nossa economia e o nosso bem-estar, o que se traduzirá numa percepção mais positiva daquelas actividades, numa maior apreciação do seu potencial e num interesse acrescido por profissões nesta área. Esta não é uma questão menor. Todos os sectores marítimos precisam de continuar a atrair pessoas altamente qualificadas. A realidade sugere que a imagem do mundo marítimo é confusa e muitas vezes negativa. Impera a noção de que as condições a bordo dos navios de pesca e dos navios de carga são muito duras.

A imagem do sector dos transportes marítimos sofre muito da publicidade negativa resultante das marés negras, passando praticamente despercebidas as significativas

melhoras registadas a nível da segurança operacional. Importa, por conseguinte, informar melhor o público sobre as questões marítimas.

Um sentimento de identidade comum poderá muito possivelmente forjar-se em resultado da participação de todas as partes interessadas no processo de ordenamento do espaço marítimo. Mas pode também ser fomentado pelo sector privado e pelos governos. As associações sectoriais que organizam cerimónias anuais de atribuição de galardões a boas práticas poderão convidar representantes de outros sectores e as companhias de navegação patrocinar iniciativas como a *Jubilee Sailing Trust*¹²⁷. Os fabricantes de equipamento marítimo podem ajudar os museus a associar as suas exposições às tecnologias actuais. As tradições culturais do sector das pescas podem contribuir para a expansão do turismo. A Comissão apreciaria que estas ligações se multiplicassem, uma vez que as considera benéficas para todos os sectores marítimos.

A União Europeia poderá instituir galardões para as boas práticas de materialização do conceito de uma visão integrada das actividades marítimas, com categorias separadas para as empresas, as ONG, as autoridades locais e os estabelecimentos de ensino. Como sugere a *European Maritime Heritage* (EMH), a União Europeia deverá, ao analisar os obstáculos legislativos à realização dos objectivos no domínio marítimo, dar atenção aos que dificultam as actividades destinadas a promover o aspecto do património e identidade marítimos¹²⁸. A União Europeia poderá utilizar fundos comunitários para assistir as regiões costeiras a erigir as instituições necessárias para a preservação do seu património marítimo.

A base de dados do Atlas dos Mares Europeu deverá comportar um inventário dos sítios arqueológicos submarinos. O próprio atlas poderá ser uma importante ferramenta pedagógica para as escolas e universidades e para iniciativas educativas privadas como a ProSea, que oferece formação sobre o meio marinho a estudantes e profissionais do sector marítimo. Em termos mais gerais, as actividades pedagógicas podem servir propósitos múltiplos, explicando as complexidades dos oceanos e das actividades marítimas, lembrando o papel preponderante da Europa nestas actividades, ilustrando a importância da economia marítima, assim como o profissionalismo e os aspectos entusiasmantes do emprego no sector, e mobilizando vontades para a conservação dos vastos recursos dos oceanos.

Importa definir um programa para as actividades da União Europeia que promova sinergias entre, por um lado, as acções dos Estados-Membros, das autoridades regionais e do sector privado neste domínio e, por outro, as acções de largo espectro do Conselho da Europa. Os Estados-Membros devem ser encorajados a assinar a Convenção da UNESCO para a protecção do património cultural subaquático e a Convenção europeia para a protecção do património arqueológico¹²⁹ e a estudar de que forma os seus programas escolares poderão ilustrar mais cabalmente a dimensão marítima da Europa. À medida que crescer na Europa a consciência das ligações e interacções entre os oceanos e mares e as numerosas e diferentes actividades

¹²⁷ <http://www.jst.org.uk/>.

¹²⁸ European Maritime Heritage (EMH), contributo para o Livro Verde.

¹²⁹ Convenção Europeia para a protecção do património arqueológico (revista), La Valeta, 16 de Janeiro de 1992.

marítimas, não só a definição das políticas se tornará mais apurada e se abrirá caminho à identificação e exploração de novas, e sustentáveis, oportunidades, como se construirá uma visão comum do papel dos oceanos nas nossas vidas, do vasto património em que nos podemos inspirar e da fecunda promessa do nosso futuro marítimo.

Como diz a Europa Nostra, *a continuidade que existe entre o passado, o presente e o futuro deve guiar e inspirar as estratégias europeias, nacionais e regionais e as políticas e acções que se prendem com o património cultural*¹³⁰.

Que iniciativas deverá tomar a União Europeia para apoiar a formação e o património marítimos e forjar um sentimento mais profundo de identidade marítima?

7. CAMINHO A SEGUIR – PROCESSO DE CONSULTA

A Comissão tem consciência de que o presente Livro Verde aborda uma multiplicidade de actividades e políticas tradicionalmente compartimentadas. A ideia de efectuar uma análise integrada das actividades marítimas na perspectiva de uma acção coordenada é inédita.

Seria um erro subestimar o tempo necessário para as ideias novas serem cabalmente compreendidas e aceites. A própria Comissão ganhou consciência, ao preparar o Livro Verde, de quantos novos domínios e competências há a tratar e a desenvolver.

A Comissão espera que o Livro Verde seja o ponto de partida de um amplo debate público sobre o próprio princípio de a União Europeia adoptar uma abordagem global da política marítima e sobre as inúmeras propostas de iniciativas a desenvolver. A Comissão quer alicerçar o seu trabalho futuro neste domínio nas opiniões das partes interessadas e conta ocupar o ano que vem a recolhê-las.

O processo de consulta terminará a 30 de Junho de 2007. Antes do final desse ano, a Comissão apresentará ao Conselho e ao Parlamento Europeu uma comunicação em que resumirá os resultados da consulta e proporá o caminho a seguir.

*There is a tide in the affairs of men
Which taken at the flood, leads on to fortune;
Omitted, all the voyage of their life
Is bound in shallows and in miseries.
William Shakespeare: Julius Caesar. Act iv. Sc. 3*

¹³⁰ Europa Nostra, contributo para o Livro Verde.

Livro Verde sobre a futura política marítima da União Europeia

Período de consulta: 7 de Junho de 2006 a 30 de Junho de 2007

Contributos a enviar para

Comissão Europeia – Task Force Política Marítima
“Maritime Policy Green Paper”

J-99 7/12

B-1049 Bruxelas

ec-maritime-green-paper@ec.europa.eu

Website: <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>