III

(Actos preparatórios)

COMITÉ DAS REGIÕES

80.ª REUNIÃO PLENÁRIA 17 E 18 DE JUNHO DE 2009

PARECER do Comité das Regiões sobre o PACOTE MARÍTIMO E COSTEIRO

(2009/C 211/10)

O COMITÉ DAS REGIÕES

— considera que a política marítima europeia deve inscrever-se numa perspectiva global e intersectorial, baseada num ordenamento do espaço marítimo, cujo objectivo é combater a intensificação da utilização do mar e favorecer uma coabitação harmoniosa de interesses antagónicos num espaço limitado e frágil;

— considera que esse ordenamento exige a aplicação de um dispositivo inovador de governação, concebido no espírito da governação a vários níveis e do respeito pela subsidiariedade. Sublinha o importante papel a desempenhar pelas colectividades territoriais em matéria de ordenamento do espaço marítimo, nomeadamente enquanto financiadoras de certas políticas mas também como escala de proximidade mais capaz de organizar a coabitação harmoniosa das diferentes utilizações;

— saúda o caminho já percorrido pela Comissão no domínio do ordenamento marítimo e a vontade de elaborar princípios comuns ao nível europeu e considera que o papel da UE poderia evoluir no sentido de apresentar aspectos normativos, ao nível do método e dos princípios, com base nas convenções regionais existentes;

— apoia a vontade de concluir o mercado interno, de modo a tornar o transporte marítimo mais atraente e competitivo. Lamenta, no entanto, que as medidas concretas se concentrem essencialmente na dimensão económica e espera que outros aspectos, nomeadamente os sociais e ambientais, sejam plenamente tidos em conta;

— reitera, neste contexto, o seu pedido de «examinar a opção de revisão do sistema financeiro da UE, tendo em vista um sistema simplificado para a maior parte das questões marítimas num Fundo Europeu para as Zonas Costeiras e Insulares», e insta a que esse exame seja empreendido no âmbito do debate sobre o próximo quadro financeiro para o período de 2014-2020;

— congratula-se com a clarificação relativamente ao financiamento do lançamento das auto-estradas do mar, mas, na sua opinião, seria útil ser-se mais ambicioso e encetar uma reflexão global sobre a natureza das operações e dos investimentos elegíveis para subsídios europeus, na medida em que os mecanismos aplicados nos últimos anos não obtiveram os resultados previstos, nomeadamente no que se refere às exigências de viabilidade do serviço a curto prazo.

Relator Michel Delebarre (FR/PSE), presidente da Câmara Municipal de Dunquerque

Documentos de referência

Comunicação da Comissão sobre o Roteiro para o ordenamento do espaço marítimo: definição de princípios comuns na UE. COM(2008) 791 final. Comunicação da Comissão de 25.11.2008

Objectivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018. COM(2009) 8 final. Comunicação da Comissão de 21.1.2009

Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às formalidades declarativas aplicáveis aos navios à entrada ou à saída dos portos dos Estados-Membros da Comunidade e que revoga a Directiva 2002/6/CE. COM(2009) 11 final. 21.1.2009

Comunicação e plano de acção tendo em vista a criação de um espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras. COM(2009) 10 final. 21.1.2009

Comunicação da Comissão que fornece orientações sobre os auxílios estatais complementares ao financiamento comunitário para o lançamento das auto-estradas do mar (2008/C 317/08)

I. RECOMENDAÇÕES POLÍTICAS

O COMITÉ DAS REGIÕES

1. reconhece os importantes progressos alcançados pela Comissão e saúda a aplicação eficaz do plano de acção e a da abordagem integrada que foi adoptada. Considera que, na verdade, a política marítima europeia deve inscrever-se numa perspectiva global e intersectorial que «abrange todos os aspectos das relações entre os seres humanos e os mares e oceanos» ([1]);

2. recorda que as regiões e municípios costeiros da União Europeia acolhem quase metade da população europeia ([2]), contribuindo com cerca de 40 % para o PIB europeu. Os órgãos de poder local e regional dispõem de competências variadas nos domínios ligados à política marítima e representam as instâncias pertinentes para promover a coordenação das diferentes políticas sectoriais no terreno. Além disso, as colectividades territoriais costeiras têm uma responsabilidade particular na gestão das zonas litorais: são, com efeito, obrigadas a gerir as tensões que resultam de usos antagónicos do litoral e do mar, ao mesmo tempo que procuram o desenvolvimento sustentável e um nível de utilização compatíveis com a necessária protecção do ambiente marinho. Por tudo isso, desenvolveram uma grande experiência no domínio da reflexão estratégica integrada sobre este tipo de territórios, incluindo políticas tão variadas como os transportes, a gestão portuária, a segurança, o desenvolvimento urbano, o ordenamento do espaço marítimo, a formação profissional ou a gestão integrada das zonas costeiras (GIZC);

3. afirma que é necessária uma forma de governação que envolva mais directamente os actores locais e regionais, de forma a assegurar uma correcta aplicação da política marítima europeia. Uma governação da política marítima em verdadeira parceria, incluindo todos os níveis de decisão e a sociedade civil, permitirá detectar os eventuais conflitos numa fase suficientemente precoce e encontrar soluções adaptadas ao terreno;

4. concorda com a opinião da Comissão, manifestada na comunicação sobre as orientações para a governação marítima ([3]), de que as regiões costeiras não só beneficiam com uma abordagem integrada da política marítima, mas podem até sofrer consequências negativas na ausência de uma tal abordagem;

5. considera necessário associar o desenvolvimento da política marítima integrada ao objectivo da coesão territorial, com o intuito, nomeadamente, de assegurar uma maior coerência no desenvolvimento regional das zonas costeiras e insulares, bem como das zonas e portos interiores, e de coordenar de forma mais eficaz o futuro financiamento de acções específicas nessas regiões;

6. reitera, neste contexto, o seu pedido de «examinar a opção de revisão do sistema financeiro da UE, tendo em vista um sistema simplificado para a maior parte das questões marítimas num Fundo Europeu para as Zonas Costeiras e Insulares», e insta a que esse exame seja empreendido no âmbito do debate sobre o próximo quadro financeiro para o período de 2014-2020 ([4]);

7. apoia plenamente o projecto encetado pela Comissão de criar uma base de dados sobre os projectos em curso nas regiões marítimas, que inclua informações sobre os beneficiários de todos os fundos comunitários, e considera este instrumento indispensável para garantir a transparência nesta matéria e para promover o intercâmbio de boas práticas. Deseja ainda associar-se à gestão desta base de dados, que deverá estar operacional até 2010;

([1]) Cf. CdR 22/2008: «Uma política marítima integrada para a União Europeia», ponto 1.

([2]) População que vive a menos de 50 km do mar ou do oceano.

([3]) Orientações para uma abordagem integrada da política marítima: rumo a melhores práticas de governação marítima integrada e de consulta das partes interessadas. COM(2008) 395 final.

([4]) Cf. CdR 22/2008, ponto 14.

Ordenamento do espaço marítimo ([5])

8. acolhe favoravelmente o roteiro e apoia as propostas da Comissão relativas à elaboração dos dez princípios do ordenamento, que a prazo poderão tornar-se princípios comuns aplicáveis a todos os Estados-Membros;

9. aprova os esforços da Comissão Europeia de formulação de políticas integradas através do Livro Azul que estabelece uma via clara a seguir no que respeita à gestão dos recursos costeiros e marinhos em toda a Europa. Incentiva a Comissão a ir mais longe nesse domínio e a precisar de que forma o ordenamento do espaço marítimo se articula com as outras acções lançadas pela União Europeia e nomeadamente com a Directiva 92/43/CEE relativa aos habitats, fauna e flora, a Directiva-quadro Água, a Directiva-quadro Estratégia para o meio marinho ou ainda a recomendação do Conselho e do Parlamento relativa à gestão integrada das zonas costeiras. O ordenamento do espaço marítimo deverá contribuir para o aumento das sinergias entre esses diplomas e evitar potenciais confusões ou sobreposições;

10. considera que a reflexão estratégica e a organização da governação devem preceder a vertente espacial. A reflexão estratégica constitui uma fase fundamental do processo de ordenamento, pois permite orientá-lo privilegiando a convergência de objectivos e de meios. Esta etapa de construção colectiva permite definir os princípios e as orientações e determinar as prioridades que se impõem na elaboração do ordenamento, bem como na arbitragem ditada por esse processo;

11. considera que a aplicação de um dispositivo inovador de governação, concebido no espírito da governação a vários níveis e do respeito pela subsidiariedade, é indispensável para conduzir à definição de orientações estratégicas que possam guiar o ordenamento do território. Esse dispositivo deverá necessariamente ser definido em diversas escalas, desde a bacia marítima à escala de maior proximidade. É ainda de referir que, embora a abordagem ecossistémica da Comissão ([6]) seja consensual, ela não é necessariamente coincidente com a totalidade das actividades marítimas. Por conseguinte, o CR espera que a Comissão integre nas suas propostas futuras a escala da bacia marítima, ou do mar regional, que são suficientemente grandes para evitar essa dificuldade;

12. sublinha que o ordenamento do espaço marítimo tem por vocação cobrir todas as actividades realizadas nesse espaço, ultrapassando as fronteiras nacionais para melhor aderir às realidades ecossistémicas e constituindo-se desse modo como um instrumento essencial da política marítima integrada. Considera que a aplicação deste dispositivo é indispensável para combater a intensificação da utilização do mar e favorecer uma coabitação harmoniosa de interesses antagónicos num espaço limitado e frágil. Refere, no entanto, que o transporte marítimo deve enfrentar o desafio da conciliação entre um espaço marítimo ordenado e o princípio da liberdade dos mares previsto pelas convenções da Organização Marítima Internacional;

13. admite que o ordenamento do espaço marítimo é um instrumento pertinente para arbitrar as exigências de todas as actividades e para utilizar os mares protegendo de forma sustentável os ecossistemas. A existência de regras claras e conhecidas de todos favorece os investimentos a longo prazo e, do mesmo modo, ajuda a aumentar o contributo das actividades marítimas para a concretização dos objectivos de competitividade e de promoção do crescimento e do emprego, de acordo com a lógica da Estratégia de Lisboa. Deseja, neste quadro, que a Comissão possa ir o mais longe possível na determinação dos princípios de arbitragem, a fim de assegurar a transparência deste processo graças a regras pré-determinadas, definidas em estreita concertação com as regiões marítimas e suficientemente flexíveis para terem em conta as especificidades das bacias marítimas;

14. saúda o caminho já percorrido pela Comissão no domínio do ordenamento marítimo e a vontade de elaborar princípios comuns ao nível europeu. Considera que a União Europeia tem um papel de impulsionadora e coordenadora nesse domínio e que o processo de consultas organizado pela Comissão em 2009 permitirá aumentar a compreensão dos desafios e propor orientações capazes de favorecer uma abordagem comum. A este respeito, sugere à Comissão a elaboração de um Livro Branco após a conclusão dessas consultas;

15. considera que o papel da UE poderia evoluir no sentido de apresentar aspectos normativos, ao nível do método e dos princípios, tendo em vista assegurar uma real coordenação do ordenamento marítimo nos estados envolvidos e entre todos eles. Nesse sentido, o CR recorda as experiências já em curso em certas regiões, nomeadamente no Mediterrâneo, no quadro da Convenção de Barcelona para a protecção do meio marinho, e particularmente o 7.º protocolo, no qual os Estados-Membros envolvidos decidiram empreender conjuntamente a gestão integrada das zonas costeiras (GIZC) do Mediterrâneo, dotando-se de instrumentos vinculativos. Para além de incentivar uma abordagem comum ao ordenamento do espaço marítimo, a União Europeia poderia ajudar as convenções regionais existentes em cada bacia marítima a articular-se, no sentido de um desenvolvimento marítimo sustentável e integrado, ligado a cada região marítima envolvida;

16. encoraja fortemente a Comissão a apoiar projectos-piloto em cada bacia marítima, a fim de confrontar a validade dos princípios propostos com a diversidade de mares regionais. A este respeito, recorda que as regiões ultraperiféricas, onde se inclui uma grande parte do espaço marítimo europeu, devem estar plenamente integradas neste dispositivo;

17. sublinha o importante papel a desempenhar pelas colectividades territoriais em matéria de ordenamento do espaço marítimo, nomeadamente enquanto financiadoras de certas políticas mas também como escala de proximidade mais capaz de organizar a coabitação harmoniosa das diferentes utilizações. O estabelecimento de redes e de parcerias costeiras marítimas desempenha um papel fundamental ao contribuir para promover o desenvolvimento e a realização do ordenamento do espaço marítimo nos Estados-Membros. Embora sejam os Estados-Membros que normalmente detêm a competência no domínio da administração das águas territoriais e das ZEE ([7]), as colectividades territoriais intervêm no âmbito das suas competências e

([5]) Cf. COM(2008) 791 final.

([6]) Nomeadamente a directiva-quadro sobre a estratégia para o meio marinho.

([7]) Zonas Económicas Exclusivas.

responsabilidades em matéria de gestão das águas… e, por vezes, enquanto autoridades portuárias ou gestoras de zonas protegidas. De forma geral, têm a responsabilidade de favorecer o desenvolvimento equilibrado e solidário, do qual é indissociável o espaço marítimo;

18. sublinha igualmente a necessidade de fazer o ordenamento terrestre e marítimo de forma concertada e coerente, de modo a gerir correctamente a ligação entre a terra e o mar, particularmente na orla costeira. A este respeito, recorda os trabalhos desenvolvidos no quadro da GIZC;

19. recorda que as regiões e municípios europeus já iniciaram programas de cooperação transfronteiriça e transnacional, nomeadamente no quadro dos programas Interreg, que lhes permitiram desenvolver projectos comuns ligados à gestão do espaço marítimo. Estima igualmente que os Agrupamentos Europeus de Cooperação Territorial (AECT) poderiam oferecer possibilidades interessantes de cooperação regional;

20. saúda a criação pela Comissão de uma rede europeia de observação e de dados sobre o meio marinho, que no final de 2009 deverá apresentar o protótipo de um Atlas europeu dos mares; espera que esse Atlas possa articular-se com a nova ferramenta informática *Google Ocean*, apresentada em Fevereiro de 2009;

21. lamenta que a Comissão tenha desenvolvido de forma insuficiente a questão da subsidiariedade. Na sua forma actual, a proposta da Comissão assenta numa combinação de bases jurídicas (as relativas à política de transportes e ao desenvolvimento sustentável). Todavia, até ao presente as políticas de ordenamento do território eram, nos termos do Tratado de Nice, consideradas competência exclusiva dos Estados-Membros. No caso da entrada em vigor do Tratado de Lisboa e em articulação com o novo objectivo da coesão territorial, surge por exemplo a questão de saber se o artigo 352.º do Tratado sobre o Funcionamento da UE (que corresponde ao artigo 308.º do TCE do Tratado de Nice) poderia servir de base jurídica para futuras acções normativas em matéria de ordenamento espacial marítimo;

Transporte marítimo

22. considera que o transporte marítimo é, por um lado, simultaneamente um elemento essencial da economia europeia, fonte de rendimento e de emprego, transmissor de *know-how* humano e tecnológico, factor de desempenho ambiental e de competitividade, mas, por outro, exige precauções especiais em matéria de segurança marítima. Importa aumentar continuamente a sua importância para uma gestão sustentável, eliminando os obstáculos enfrentados por este meio de transporte em comparação com os restantes e estabelecendo obrigações ambientais. Com efeito, se é verdade que o transporte está particularmente exposto às incertezas da economia financeira, é igualmente verdade que ele continua a ser um vector primordial da economia real. Além disso, quando esta última iniciar a sua retoma os portos europeus deverão estar em condições de responder às necessidades da indústria marítima em termos de equipamentos e serviços. Durante a última década, a adaptação do instrumento portuário europeu não se concretizou ao mesmo ritmo que na maioria dos portos mundiais, principalmente asiáticos. As infra-estruturas portuárias europeias devem também urgentemente actualizar-se neste domínio na óptica de um desenvolvimento sustentável, de modo a poderem responder aos futuros desafios do comércio mundial;

23. apoia a vontade de concluir o mercado interno, de modo a tornar o transporte marítimo mais atraente e competitivo. Lamenta, no entanto, que as medidas concretas se concentrem essencialmente neste ponto e espera que outros aspectos, nomeadamente os sociais e ambientais, sejam plenamente tidos em conta;

24. sublinha que a política de transporte marítimo deve ser concebida como uma componente do conjunto da cadeia logística onde se inscreve. Isso implica que as praças portuárias sejam consideradas incontornáveis na articulação entre os diferentes modos de transporte de uma mercadoria de um ponto para outro no espaço europeu ou internacional. Os portos não devem, pois, ser entendidos como simples pontos de partida ou destinos finais, mas antes como factores determinantes de uma lógica de transporte porta-a-porta;

25. insiste na necessidade de transformar os portos em verdadeiros pólos de referência na gestão virtual da cadeia de transportes, capazes de se anteciparem na gestão dos fluxos de mercadorias. Isso significa que os sistemas de informação, permitindo optimizar os serviços de transporte e de logística através do acompanhamento em tempo real da mercadoria, não devem ser interrompidos durante o trânsito portuário. Para tal, é necessário desenvolver ou investigar a interoperabilidade dos sistemas de exploração das praças portuárias entre si e com as plataformas internas, dado que essa interoperabilidade é por enquanto inexistente;

26. saúda a vontade da Comissão de aplicar aos outros modos de transporte o grau de constrangimentos administrativos e alfandegários que recai sobre o transporte marítimo. Por exemplo, é uma ilusão defender a transferência do transporte de mercadoria por via rodoviária para a via marítima de acordo com o modelo das auto-estradas do mar, uma vez que as formalidades relativas ao embarque ou desembarque de veículos pesados continuam a ser impeditivas para os potenciais utilizadores. Haverá que reduzir a legislação até a um nível que reflicta as especificidades do transporte marítimo (a dimensão do mar e, consequentemente, a falta de clareza nas fronteiras dos portos, situações de perigo do ambiente marinho em casos de acidente, etc.);

Estratégia marítima para 2018 ([8])

27. saúda as recomendações da Comissão relativas às principais componentes do documento, a saber:

— promover condições equitativas no comércio marítimo internacional, através do respeito por regras universais;

— valorizar as profissões marítimas (formação, qualificação, profissionalização, etc.) e respeitar as disposições da Organização Internacional do Trabalho (OIT) em prol do tratamento equitativo dos marítimos, das suas condições de vida e de remuneração;

([8]) Cf. COM(2009) 8 final.

— progredir no sentido de um transporte marítimo sem resíduos nem emissões, enquadrando-o plenamente no princípio do desenvolvimento sustentável;

— garantir de forma continuada a segurança e a protecção do transporte marítimo, através do respeito pelas regras definidas e do desenvolvimento de acções de prevenção.

28. interroga-se, contudo, relativamente à capacidade da União Europeia para concretizar essas recomendações, tendo em conta a amplitude do campo que cobrem. A esse respeito, sugere à Comissão que hierarquize os problemas e defina prioridades em termos de acções a empreender através de um roteiro pormenorizado, a elaborar o mais depressa possível (o mais tardar até ao final de 2009) conjuntamente com os Estados-Membros e com todas as partes interessadas;

29. lamenta que as propostas concretas apresentadas apenas digam respeito à liberalização das transacções comerciais com vista ao aumento da competitividade e da produtividade. Constata que a Comissão se limita a enunciar princípios gerais para a defesa do ambiente ou a garantia de melhores normas sociais para os marítimos, sem estabelecer um calendário ou acções concretas;

30. sublinha que o transporte marítimo constitui um modo de encaminhamento sustentável, com um contributo decisivo para o combate às alterações climáticas e à poluição atmosférica e, de forma mais geral, para tornar o sector dos transportes mais ecológico. Considera o desenvolvimento de um sistema de transporte mais respeitador do ambiente uma prioridade política. Com efeito, o CR estima que a transferência modal para o transporte marítimo permite responder, por um lado, à crescente procura de transporte de passageiros e mercadorias e, por outro, às exigências ligadas à luta contra as alterações climáticas. Nomeadamente, o CR lamenta que o transporte marítimo internacional continue excluído dos mecanismos do Protocolo de Quioto e do calendário de redução da emissão de gases com efeito de estufa. Por conseguinte e na perspectiva da conferência das Nações Unidas sobre o clima, em Dezembro de 2009 em Copenhaga, encoraja a OMI a propor rapidamente uma regulamentação vinculativa sobre as emissões de gases com efeito de estufa, aplicável a todos os navios, independentemente do pavilhão que arvorem, com vista à sua adopção em 2011. A Comissão Europeia deveria procurar apoiar a certificação uniforme e transparente do desempenho ambiental de navios e portos, como, por exemplo, o *Environmental Ship Index* (desempenho ambiental de navios) que está a ser desenvolvido pelo *World Ports Climate Initiative* (iniciativa mundial dos portos pelo clima). Contudo, para evitar o mais possível quaisquer desvantagens competitivas para o sector marítimo comunitário, a União Europeia devia considerar prioritária a adopção das regras vinculativas a nível internacional. Além disso, dever-se-ia avaliar quais as consequências decorrentes da eventual introdução de taxas diferenciadas para os portos consoante o seu nível de poluição;

31. sublinha que o objectivo de tornar o transporte marítimo mais ecológico, além das medidas que visam reduzir a pegada ecológica dos navios, deve igualmente permitir medir e reduzir o impacto ambiental do equipamento logístico e portuário. A este respeito, frisa que embora a aceleração dos procedimentos de gestão portuária seja indispensável para assegurar a competitividade dos portos europeus, tal não deve concretizar-se sacrificando a qualidade das avaliações ambientais, sendo necessário definir uma regulamentação específica que não permita diferentes interpretações e não acarrete, por conseguinte, uma distorção da concorrência. Uma boa integração urbana das actividades marítimas, portuárias e logísticas deve ser considerada um objectivo de pleno direito da política marítima europeia;

32. considera que o transporte marítimo deve constituir um sector exemplar das iniciativas para tornar os transportes mais ecológicos e, nesse contexto, convida a União Europeia a apoiar de forma clara a investigação e a inovação para melhorar o desempenho ambiental dos navios e portos; assim, deveria, por exemplo, ter em conta a questão da prevenção da poluição das águas causada pelos navios;

33. frisa que para a aplicação das recomendações formuladas é necessário mobilizar meios importantes e convida a Comissão a avaliar o custo dos dispositivos propostos, a especificar os financiamentos possíveis e a sugerir uma repartição entre as diferentes partes interessadas. Considera que o transporte marítimo, sendo uma modalidade ecologicamente mais sustentável do que o transporte rodoviário, deveria receber mais apoio dos financiamentos comunitários e apela a que a União Europeia tudo faça para disponibilizar os recursos financeiros necessários para esse fim;

34. solicita que a próxima revisão da rede transeuropeia de transportes permita tornar mais prioritários os investimentos portuários e de ligação aos territórios interiores regionais, no quadro do orçamento europeu: fundos estruturais, RTE-T e programa Marco Pólo. As arbitragens negociadas entre os Estados e a Comissão geraram um desequilíbrio em detrimento do elemento marítimo e portuário. No futuro, a carta portuária europeia deverá registar mais equilíbrio entre categorias de portos (reconhecimento do interesse dos portos de pequena e média dimensão para a melhoria das acessibilidades) e entre regiões (centro/periferia); a totalidade dos instrumentos financeiros comunitários deve contribuir para esse fim;

35. considera que o objectivo de preservar as regras da concorrência justa entre os diversos modos de transporte implica a internalização dos custos externos (particularmente os ambientais) e que, caso tal não suceda, as regras do mercado não podem ser as únicas a regular os fluxos do tráfego marítimo;

36. recorda igualmente o desafio que constitui o apoio diferenciado às zonas insulares do território comunitário, fortemente dependentes deste modo de transporte para a sua competitividade e a sua inserção nas trocas comerciais internacionais e intra-europeias. Reafirma o seu desejo de que as regiões insulares sejam efectivamente ligadas ao sistema de «auto-estradas do mar», a fim de melhorar o seu acesso ao mercado comum ([9]);

37. apoia a proposta de criar uma *task force* para inventariar os meios de alcançar um equilíbrio justo entre as condições de emprego dos marítimos e a competitividade da frota europeia. Propõe o alargamento da missão para incluir um nível de «exigência social», com o objectivo de transformar o factor humano num factor de desenvolvimento de pleno direito; com efeito, considera que a formação, a profissionalização e as condições de vida e de emprego das tripulações são a chave para o sucesso de todas as medidas que visam garantir a competitividade dos serviços marítimos, a segurança marítima e o respeito pelo ambiente. Nesse sentido, convida a União

([9]) Cf. CdR 119/2006: «Revisão intercalar do Livro Branco da Comissão Europeia de 2001 sobre os transportes», ponto 4.4.

Europeia a desenvolver um mecanismo específico de enquadramento e controlo das agências de emprego (as chamadas «agências de tripulação»), servindo-se para isso do disposto nas convenções da OIT, à semelhança dos mecanismos instaurados para os centros de formação com base na Convenção NFCSQ;

38. destaca, juntamente com a Comissão, o carácter primordial da questão da formação para todo o complexo marítimo e aprova as propostas apresentadas nesta matéria. Aplaude em particular a proposta de instaurar um sistema do tipo «ERASMUS» no domínio marítimo e exorta a Comissão a aperfeiçoar esta proposta de forma a definir os seus termos concretos e o seu âmbito de aplicação e a alargar o programa de modo a contemplar não só a formação dos oficiais mas também de todos os jovens que recebam formação no sector marítimo;

39. considera que as propostas relativas aos recursos humanos, às competências e ao saber-fazer marítimo devem visar a totalidade do complexo marítimo, incluindo os seus prolongamentos terrestres, ou seja, as profissões portuárias ou ligadas às actividades logísticas e de pré e pós-encaminhamento. Assim, afigura-se desejável definir um quadro geral à escala europeia que estabeleça um guia de boas práticas, guia esse que cada um tentará igualar mas que fixará igualmente alguns limites, por exemplo banindo o princípio de autoprestação nas operações de transbordo. Um tal quadro só será possível se for aplicado de forma flexível à escala de todas as praças portuárias. A dupla rejeição da liberalização dos serviços portuários recorda que qualquer iniciativa legislativa, sendo por definição rígida, está condenada ao fracasso;

40. insta a Comissão a especificar os meios para evitar uma distorção da concorrência entre portos quanto à adopção de medidas de segurança;

41. convida a Comissão a precisar as formas de evitar uma distorção da concorrência entre os portos no que respeita ao cumprimento das obrigações provenientes das directivas europeias, designadamente em matéria de segurança;

42. subscreve as propostas em matéria de segurança marítima e sublinha os progressos importantes alcançados na harmonização destas questões. Sublinha que a recente adopção do 3.º Pacote Marítimo (Erika III) pelo Parlamento Europeu testemunha a sua capacidade de harmonizar as regras do transporte marítimo. Considera inquietantes os novos riscos do transporte marítimo, nomeadamente em caso de acidente dos navios porta-contentores ou dos navios-tanque para produtos químicos, especialmente no actual contexto de aumento das dimensões dos navios. Assim, convida a Comissão a especificar as medidas já adoptadas ou previstas para reagir a estas situações;

43. considera que os estreitos por onde se efectua a maior parte do tráfego mundial devem ser objecto de uma abordagem específica, no sentido de melhorar a coordenação da gestão desses espaços sujeitos a sérios riscos, com os quais os actores locais são obrigados a lidar directamente. Um acidente marítimo num estreito importante, como por exemplo o de Pas-de-Calais, teria graves consequências nos planos económico e ambiental, não apenas para as regiões marítimas envolvidas mas para toda a Europa;

44. observa que as práticas nacionais em matéria de controlo alfandegário e veterinário podem originar distorções da concorrência, pelo que espera ver, por parte da Comissão, um maior controlo da transposição das directivas, a fim de assegurar uma interpretação leal;

45. insiste na importância da dimensão externa da política marítima, particularmente no sector dos transportes. Considera que a harmonização das regras de funcionamento sob diferentes pavilhões europeus permitiria reforçar a posição da União Europeia no seio da Organização Marítima Internacional e dar mais um passo no sentido da harmonização mundial das regras que orientam o transporte marítimo. A este respeito, espera que a UE aumente a sua visibilidade nas instâncias internacionais (OMI, OMC e OIT), para que o transporte marítimo europeu possa evoluir num ambiente de concorrência mais transparente e leal. Apoia a Comissão nos seus esforços de coordenação das posições dos Estados-Membros no seio da OMI e defende o reconhecimento à União Europeia do estatuto de observador junto desse organismo;

46. manifesta algumas dúvidas quanto à duração escolhida para esta Estratégia Marítima, a saber, de 2009 a 2018. Defende o posterior alinhamento com o calendário da Estratégia de Lisboa renovada para depois de 2010;

Um espaço marítimo sem barreiras

47. concorda com o objectivo de suprimir ou atenuar a totalidade ou uma parte dos procedimentos administrativos que entravam o desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância (TMCD) no interior da União Europeia, ao mesmo tempo que se assegura um alto grau de segurança e de protecção do ambiente;

48. congratula-se com a vontade expressa da Comissão de concretizar um espaço de transporte marítimo sem barreiras, permitindo levar ao seu termo o mercado interno no domínio do transporte marítimo, mas lamenta a ausência de referências a um «espaço marítimo comum, que vá além da supressão das barreiras administrativas e fiscais para os navios em trânsito entre portos europeus»;

49. deseja que os aspectos sociais sejam plenamente tidos em conta e que a União Europeia faça respeitar as regras internacionais relativas ao direito do trabalho e à protecção ambiental, a fim de preservar as condições de concorrência leal ao nível global. Consequentemente, considera que as medidas propostas pela Comissão constituem apenas um primeiro passo para o estabelecimento de um verdadeiro espaço marítimo comum. Nesse sentido, aplaude as novas oportunidades para avanços mencionadas na comunicação da Comissão de 21 de Janeiro de 2009 e convida a Comissão a apresentar sem demora os próximos passos a dar para a realização de um espaço marítimo comum;

50. congratula-se com as orientações propostas em matéria de simplificação, harmonização, criação de um balcão único e transmissão electrónica; considera que os navios inscritos com pavilhão de um Estado-Membro e que navegam entre dois portos da União Europeia não devem estar sujeitos a obrigações documentais mais restritivas do que os outros modos de transporte, a não ser que tal seja requerido por razões de segurança especificamente relacionadas com o transporte marítimo;

51. sublinha o esforço já empreendido de simplificação em matéria de formalidades de declaração e de desmaterialização. Congratula-se com a vontade expressa de prosseguir a simplificação e a harmonização entre os Estados-Membros dos procedimentos administrativos, particularmente nos domínios alfandegário, veterinário ou fitossanitário;

52. lamenta a formulação infeliz da Comissão, segundo a qual, «os serviços de pilotagem podem constituir um sério problema». Lembra a importância dos serviços de pilotagem para a segurança marítima nos portos e nas aproximações aos portos e, consequentemente, insta a UE e os Estados-Membros a darem mostras do maior rigor possível para a definição de um quadro de concessão de dispensas de pilotagem;

53. convida a Comissão a adoptar todas as medidas necessárias para evitar as distorções que decorrem das diferentes interpretações na aplicação dos procedimentos já harmonizados;

54. congratula-se com o objectivo de criação de um balcão único, mas sublinha que este objectivo implica grandes investimentos para equipar todos os actores envolvidos. Considera que a rede europeia SafeSeaNet constitui uma prioridade para racionalizar e acelerar o intercâmbio de documentos entre os actores do transporte marítimo. Considera ainda que é indispensável o apoio ao equipamento das comunidades portuárias, de modo a assegurar a eficácia dos sistemas de intercâmbio de documentos e o êxito desta rede europeia. Chama igualmente a atenção da Comissão para as consequências de certas medidas propostas para os portos de pequena e média dimensão e solicita que sejam empreendidas as acções necessárias para que essas medidas não distorçam a concorrência, o que seria prejudicial para o equilíbrio da rede portuária europeia;

Auxílios estatais complementares ao financiamento comunitário para o lançamento das auto-estradas do mar ([10])

55. congratula-se com a iniciativa de clarificação lançada pela Comissão relativamente à articulação entre os diferentes mecanismos de auxílios estatais complementares ao financiamento comunitário para o lançamento das auto-estradas do mar. Sublinha o carácter indispensável e determinante do acompanhamento financeiro por parte das autoridades públicas para o desenvolvimento do TMCD. Recorda que os objectivos de descongestionamento da rede rodoviária e de redução do impacto ambiental do transporte de mercadorias justifica plenamente um apoio forte por parte daquelas autoridades a projectos de auto-estradas do mar. Para tal, deve saudar-se a possibilidade já conhecida de mobilizar o auxílio estatal ao nível nacional, regional ou local, mas isso não deve ser considerado uma resposta satisfatória à insuficiência de fundos europeus afectos às auto-estradas do mar;

56. lamenta que os critérios adoptados pela Comissão aquando da análise dos projectos se prendessem essencialmente com exigências de viabilidade do serviço a curto prazo; essa viabilidade é extremamente difícil de conseguir com prazos apertados devido, por um lado, à importância dos investimento iniciais a fazer e, por outro lado, à incerteza que rodeia o reabastecimento dos navios, conforme demonstra a experiência dos portos de Toulon e de Civitavecchia (Roma) entre 2005 e 2008;

([10]) Cf. 2008/C 317/08.

57. questiona a ausência de uma reflexão global sobre a natureza das operações e dos investimentos elegíveis para subsídios europeus, na medida em que os mecanismos aplicados nos últimos anos não obtiveram os resultados previstos. Além da sua complexidade, alguns aspectos dos mecanismos de financiamento propostos parecem ser desadequados ou ter pouco utilidade para as necessidades geradas pelo lançamento de um serviço de auto-estradas do mar;

58. sugere que os navios construídos ou adquiridos por um operador marítimo e afectos a uma auto-estrada do mar possam ser, a título derrogatório e apesar da sua natureza móvel, assimilados a infra-estruturas. Esses navios poderiam então ser financiados, à semelhança do que acontece com diversos investimentos rodoviários e ferroviários. No entanto, e de acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça CE e em especial os acórdãos Ferring (C 53/00) e Altmark (C 280/00), isso não pode resultar num apoio financeiro à operação desses navios que exceda a compensação financeira devida pelas obrigações de serviço público que realizam. As circunstâncias ambientais ligadas ao conceito de auto-estrada do mar levam a que seja necessário conceber disposições excepcionais. As repercussões previstas da transferência modal do terrestre para o marítimo só serão perceptíveis se essa transferência for real. Nesta perspectiva, a ideia de uma transferência de financiamento a antecipar a transferência modal não parece desajustada;

59. espera que os operadores privados (armadores, técnicos de logística, transportadores), cujo papel é determinante para o processo de realização do conceito de auto-estrada do mar, sejam plenamente associados e ouvidos no quadro de uma análise aprofundada dos motivos que impedem uma decisão quanto ao lançamento de um serviço de auto-estrada do mar;

60. para tal, defende o reconhecimento dos serviços de promoção do transporte marítimo de curta distância (*short sea*), como os centros nacionais de competência, e o reforço das suas responsabilidades. Tal pressupõe que os meios humanos e financeiros de que dispõem sejam revistos em alta, por exemplo no quadro dos contratos de parceria com colectividades regionais de vocação marítima e com actores privados da cadeia de transporte: armadores, técnicos de logística, carregadores, etc.;

61. considera que, para benefício da sua legibilidade, o regime de auxílios estatais que completa o financiamento comunitário para o lançamento das auto-estradas do mar poderia ter sido integrado no texto relativo às orientações comunitárias sobre os auxílios estatais ao transporte marítimo;

62. de forma mais geral, convida a Comissão a estudar a possibilidade de alinhar globalmente as regras para a intervenção dos auxílios estatais e do financiamento comunitário no desenvolvimento das auto-estradas do mar;

63. considera, à imagem da Comissão, que «fixar um montante de financiamento público predeterminado com o qual se possa contar é essencial para os potenciais proponentes». A este respeito, sublinha que as cláusulas de transferência podem igualmente constituir um travão para os actores económicos, sobre os quais pende a ameaça de restituição dos auxílios financeiros dos projectos cujos objectivos não foram alcançados. Defende que os auxílios estatais às auto-estradas do mar devem depender da concretização de objectivos precisos, mas sugere

que a Comissão estude a possibilidade de prever objectivos graduais para a realização de projectos de auto-estradas do mar, dos quais dependeria a continuação do acompanhamento financeiro por parte das autoridades públicas;

64. sugere à Comissão que divulgue as suas iniciativas de forma muito ampla, para lá das publicações oficiais, de forma a sensibilizar os operadores relativamente aos fundamentos da sua política; na mesma ocasião, e tendo o cuidado de não gerar distorções flagrantes da concorrência, deverá mostrar-se determinada em superar o grande desafio da transferência modal da estrada para o mar, graças às medidas adoptadas e em plena conformidade com as ambições anunciadas em termos de desenvolvimento sustentável;

Formalidades de declaração exigidas dos navios à chegada e à partida dos Estados-Membros

65. reconhece que a simplificação dos procedimentos administrativos através da generalização da transmissão de informação por via electrónica e a racionalização das formalidades de declaração contribuem para aumentar o poder de atracção do transporte marítimo;

66. observa que estas medidas têm também um efeito benéfico sobre a segurança marítima e ambiental, desde logo por permitirem libertar a tripulação das tarefas administrativas e concentrar-se na vigilância. A transmissão electrónica de dados permite ainda às autoridades tomar conhecimento em tempo real das informações necessárias para garantir os meios de intervenção em caso de acidente;

67. congratula-se com a opção por um processo de harmonização evolutivo, que assegura a articulação e a coerência com o calendário da Organização Marítima Internacional; este continua a ser o nível pertinente, como o demonstra a proposta de um formulário europeu transitório destinado a harmonizar os pedidos de informação em matéria de segurança, enquanto se aguarda um formulário harmonizado ao nível internacional. Neste sentido, o Comité das Regiões apoia o pedido feito às delegações dos Estados-Membros da União Europeia nas sessões do Comité FAL, no sentido de «esforçar-se por garantir a convergência dos formulários da convenção com os formulários exigidos pela legislação comunitária vigente»;

68. apoia o objectivo de generalizar o sistema electrónico de intercâmbio de dados até 15 de Fevereiro de 2013, mas recorda que serão necessários importantes investimentos para assegurar que toda a cadeia de transporte marítimo é devidamente equipada. Os custos de desenvolvimento dos sistemas de transmissão de informação para os portos mais pequenos são importantes, pelo que convida a Comissão a pormenorizar quais as ajudas financeiras que poderão ser disponibilizadas neste quadro;

69. à imagem da Comissão, considera que a simplificação e a harmonização das formalidades e dos documentos administrativos desempenham um papel importante na promoção do transporte marítimo de curta distância. A este respeito, congratula-se com a isenção de formulários FAL para os navios que navegam entre portos da União Europeia. Sempre que possível, deverá adaptar-se o Código ISPS tendo em conta os operadores de transporte marítimo de curta distância;

70. lamenta que não tenha sido tida em conta a questão do combate à imigração clandestina, que entrava de forma clara os procedimentos de exploração e que gera custos importantes em certas regiões;

71. apela por outro lado, à adopção por todos os Estados-Membros de todas as Convenções Internacionais sobre busca e salvamento marítimos (SAR) e para a salvaguarda da vida humana no mar (SOLAS). Estas convenções definem para toda a comunidade internacional as regras comuns sobre a obrigação de socorro e de prestação de uma primeira assistência, aos náufragos e aos navegantes em risco de naufrágio ou abandonados nas águas territoriais europeias. Considera, contudo, que a adopção dessas regras deve ser acompanhada pela instituição ao nível da União Europeia de mecanismos de solidariedade, dado que a gestão da migração marítima irregular não pode ser uma missão apenas dos Estados da União Europeia com uma fachada marítima sensível em termos migratórios. Sublinha em simultâneo que os esforços para melhorar as operações de busca e de salvamento dos imigrantes e refugiados em perigo no mar são apenas um aspecto da resposta ao problema mais amplo da migração marítima irregular.

Bruxelas, 17 de Junho de 2009

O Presidente

do Comité das Regiões

Luc VAN DEN BRANDE