



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Parecer

Assim a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que em relação à iniciativa alvo do relatório aqui em análise está concluído o processo de escrutínio.

Palácio de São Bento, 21 de Julho de 2009

O DEPUTADO RELATOR

O PRESIDENTE DA COMISSÃO

(Nuno Magalhães)

(Vitalino Canas)



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Parecer

No cumprimento do estabelecido na Lei n.º 43/2006, de 25 de Agosto, sobre o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, a Comissão de Defesa Nacional elaborou um relatório sobre a seguinte matéria:

Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões - COM (2009) 8 FINAL – com o título “Objectivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018”.

Examinado o relatório supracitado verifica-se que:

1. A matéria em causa não cabe no âmbito de competência legislativa reservada da Assembleia da República, não se aplicando, como tal, o artigo 2.º da Lei 43/2006, de 25 de Agosto;
2. De acordo com a análise elaborada pela Comissão de Defesa Nacional, com a qual se concorda, não se verifica a violação do princípio da subsidiariedade, de acordo com o artigo 3.º da Lei 43/2006, de 25 de Agosto.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PARECER

COM (2009) 8 final - COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES

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

I. Nota preliminar

A Comissão de Assuntos Europeus, em cumprimento com o estabelecido na Lei n.º 43/2006, de 25 de Agosto, relativa ao *“Acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia”*, remeteu à Comissão de Defesa Nacional, para conhecimento ou emissão de parecer, a COM (2009) 8 final, de 21 de Janeiro de 2009 - Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, *“Objectivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018”*.

II. Enquadramento da iniciativa

A presente comunicação tem por objectivo expor os objectivos estratégicos principais que deverão nortear o sector comunitário do transporte marítimo até 2018 e identificar os domínios essenciais em que a intervenção da UE irá reforçar a competitividade do sector, sem deixar de melhorar o seu desempenho ambiental. Na



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

elaboração deste documento, entrou-se em linha de conta com o contexto económico subjacente e com as características dos ciclos de mercado do transporte marítimo.

A presente comunicação inscreve-se no contexto mais amplo da política de transportes da União Europeia¹ (“Manter a Europa em movimento - Mobilidade sustentável para o nosso continente”) e da política marítima integrada² (o “Livro Azul”) e visa igualmente apoiar outras políticas comunitárias relevantes, nomeadamente as políticas de energia e ambiente.

A presente estratégia é resultante de um diálogo permanente com os peritos dos Estados-Membros, do aconselhamento independente prestado por um grupo de profissionais de alto nível do sector e de um estudo em que são analisadas as tendências e os sinais de mudança no transporte por via marítima.

III. COM (2009) 8 final – Comunicação da Comissão

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

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

¹ COM(2006) 314 final de 22.6.2006.

² COM(2007) 575 final de 10.10.2007.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

As opções propostas assentam numa abordagem integrada da política marítima e têm por base os valores fundamentais do desenvolvimento sustentável, do crescimento económico, da abertura dos mercados num contexto de concorrência leal e de normas ambientais e sociais exigentes.

De acordo com as conclusões do documento em análise, os benefícios decorrentes desta visão deverão ultrapassar as fronteiras da Europa e alargar-se a todo o mundo marítimo, incluindo os países em desenvolvimento. Na presente comunicação a Comissão expressa ainda a sua intenção de prosseguir o diálogo construtivo com todas as partes interessadas, com o objectivo de avançar com iniciativas tendo em vista a aplicação prática das medidas identificadas na presente análise estratégica.

Em síntese, e genericamente, as conclusões da análise estratégica efectuada pela Comissão, são as seguintes:

- ✓ Para os interesses da União Europeia, são fundamentais condições de concorrência estáveis e previsíveis a nível mundial, para o sector do transporte marítimo e os outros sectores marítimos.
- ✓ A existência na Europa de um quadro que atraia operadores de qualidade e propicie um transporte marítimo de qualidade, contribuirá para o êxito da estratégia de Lisboa em prol do crescimento e do emprego ao reforçar a competitividade dos *clusters* marítimos europeus. Este quadro, reforçará também a capacidade de resistência do sector comunitário do transporte marítimo face ao abrandamento da actividade económica.
- ✓ Manter, e se necessário reforçar, com a aplicação das orientações para os auxílios estatais no sector do transporte marítimo, um enquadramento comunitário claro e competitivo com a adopção de medidas positivas que promovam um transporte marítimo mais ecológico, a inovação tecnológica e as qualificações e carreiras profissionais nos *clusters* marítimos.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

- ✓ O desenvolvimento de esforços para promover condições equitativas no comércio marítimo internacional e o acesso aos mercados. A liberalização do comércio de serviços marítimos deve prosseguir a todos os níveis.
- ✓ O empenhamento num transporte marítimo de qualidade, que implica alcançar condições de concorrência equitativas neste sector, respeitando a nível mundial as regras adoptadas à escala internacional.
- ✓ A Comissão continuará a supervisionar as condições de mercado, a examinar o impacto económico da nova abordagem *anti-trust* e a tomar medidas caso necessário. Além disso, a Comissão assumirá um papel de liderança para promover a harmonização à escala mundial das regras substantivas de concorrência.
- ✓ A intensificação do fenómeno da mundialização tem também exercido pressão sobre o delicado equilíbrio do quadro internacional que rege os direitos e responsabilidades das nações enquanto Estados de bandeira, Estados portuários ou Estados costeiros. O princípio do “vínculo substancial” consagrado na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar deverá ser um instrumento essencial nos esforços internacionais em prol dos objectivos de desenvolvimento sustentável.
- ✓ No domínio dos recursos humanos e competências especializadas, a UE expressa o seu interesse em promover a capacidade de atracção das profissões marítimas para os europeus, através de iniciativas que envolvam a Comissão, os Estados-Membros e o próprio sector.
- ✓ A Comissão, os Estados-Membros e o sector marítimo europeu deverão trabalhar conjuntamente para o objectivo a longo prazo de um transporte marítimo “sem resíduos nem emissões”³.
- ✓ No domínio da segurança do transporte marítimo, a UE e os Estados-Membros deverão dar prioridade ao cumprimento efectivo das regras

³ No documento em análise, refere-se que deveriam aplicar-se a todos os navios da frota mundial medidas de redução de emissão de gases obrigatórias. Actualmente, mais de 75% dos navios estão registados em países que não aderiram ao Protocolo de Quioto.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

- comunitárias e internacionais em vigor e assegurar a rápida aplicação das medidas introduzidas no terceiro pacote de segurança marítima.⁴
- ✓ Deverá ser revisto o mandato e o funcionamento da Agência Europeia da Segurança Marítima, para reforçar a assistência técnica e científica que esta pode prestar aos Estados-Membros e à Comissão.
 - ✓ Na protecção do transporte marítimo, e no que respeita às ameaças terroristas, a Comissão e os Estados-Membros deverão continuar a apoiar a aplicação de medidas de segurança internacionais proporcionais à ameaça existente e baseadas em metodologias adequadas de análise dos riscos. Os Estados de bandeira e os armadores devem cooperar estreitamente e os marítimos receber uma formação de base e contínua adequada.
 - ✓ No que respeita à pirataria e aos assaltos à mão armada, a Comissão e os Estados-Membros devem reagir com firmeza e contribuir para a protecção da navegação nas zonas atingidas. A Europa deverá desempenhar um papel no desenvolvimento e estabilização dos países que estão na origem desses ataques.
 - ✓ Quanto à vigilância marítima, até 2018, devem ser aumentadas as capacidades do sistema de transporte marítimo da UE, instaurando um sistema integrado de gestão da informação que permita a identificação, o controlo, o seguimento e a comunicação de informações de todos os navios que rumem no mar ou em vias navegáveis interiores de/para portos europeus ou que transitem por águas comunitárias ou na proximidade destas.
 - ✓ O transporte marítimo é crucial para a segurança energética da UE e, por conseguinte, um importante instrumento da política energética europeia,

⁴ Com a adopção e a subsequente aplicação do terceiro pacote de segurança marítima, a UE dispõe agora de um dos quadros regulamentares mais completos e avançados do mundo para o transporte marítimo. Além disso, tanto as administrações marítimas da UE como as empresas europeias do sector investiram fortemente na aplicação dos requisitos de segurança. No entanto, o crescimento da frota, a entrada em serviço de navios de muito grande porte para o transporte de passageiros e de carga e a expansão exponencial das actividades de transporte marítimo farão aumentar consideravelmente a pressão sobre a segurança marítima. O aumento do número de águas abertas e navegáveis irá inevitavelmente atrair tráfego para a "rota marítima do Norte", com as suas exigências específicas. Também o alargamento do Canal do Suez acarretaria o trânsito de navios de maior porte e o aumento do tráfego no Mediterrâneo, com riscos acrescidos.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

devendo ser considerado parte da estratégia da UE de diversificação das vias e fontes de aprovisionamento de energia.⁵

- ✓ O estabelecimento de um verdadeiro “espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras”, eliminando as barreiras administrativas desnecessárias, os duplos controlos fronteiriços, a falta de documentos normalizados e todos os outros factores que se opõem ao crescimento do transporte marítimo de curta distância.
- ✓ Estabelecimento de programas de financiamento comunitário, como os projectos da rede transeuropeia de transporte, e a promoção de medidas destinadas a proporcionar melhores ligações com as ilhas e transportes de passageiros de longa distância no interior da UE, podendo ser melhorado o quadro para o fornecimento de serviços públicos de transporte marítimo que satisfaçam integralmente os imperativos de continuidade territorial.
- ✓ Os sectores marítimos europeus deverão tirar partido dos consideráveis esforços de IDT realizados no âmbito dos sucessivos programas-quadro de investigação e outras actividades da União Europeia⁶.
- ✓ Deverão ser desenvolvidas ferramentas TIC adequadas de inspecção e controlo, também para fins de vigilância, devendo ser estabelecido um quadro de referência que permita a implantação de serviços “e-Maritime”, a nível europeu e mundial. Nestes serviços electrónicos deverão participar também as administrações públicas, as comunidades portuárias e as companhias marítimas.

⁵ 90% do petróleo é transportado por mar e observa-se uma tendência crescente para o transporte de gás natural liquefeito (GNL) por navios-tanque. Muitos outros produtos energéticos são também transportados por mar. v. *“Energy policy and maritime policy: ensuring a better fit”* - SEC(2007) 1283 final de 10.10.2007.

⁶ A recente Comunicação da Comissão sobre uma estratégia europeia para a investigação Marinha [COM (2008) 534 de 3.9.2008] estabelece um quadro para a abordagem destes desafios tecnológicos pelo sector marítimo europeu através de uma melhor integração com a ciência e a investigação no domínio marinho.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

IV. A posição de Portugal – A Estratégia Nacional para o Mar

Portugal apoia de forma inequívoca a abordagem “holística” e integrada que promove uma visão transversal dos diversos assuntos do mar, e que é também o objectivo central da Estratégia Nacional para o Mar que foi adoptada pelo Governo Português em 16 de Novembro de 2006, dia Nacional do Mar (Resolução do Conselho de Ministros nº 163/2006, de 12 de Dezembro).

A Estratégia Nacional para o Mar promove a coordenação intersectorial dos assuntos do mar, aliada a uma visão multidisciplinar que garante o cruzamento de conhecimentos dentro das várias áreas, e é um dos elementos fundamentais desta nova abordagem às políticas do oceano.

Portugal defende⁷ que a Política Marítima Europeia deverá ser dinamizada no sentido de acrescentar valor ao que já está em curso a nível nacional, regional, local ou privado, e para tal, a União Europeia deverá estimular o desenvolvimento de estratégias e iniciativas comuns no âmbito do conhecimento, da tecnologia e inovação, do quadro legislativo e regulamentar, da participação activa nos diferentes *fora* internacionais e do planeamento espacial das actividades que se desenvolvem no oceano. Para alcançar estes objectivos, essa política deve assentar na definição de orientações e soluções que permitam articular o exercício das demais políticas, estratégias e regulamentos comunitários, facilitando a sua implementação, evitando simultaneamente e sempre que possível a criação de novas estruturas e nova legislação, mas reforçando os aspectos transversais das políticas existentes.

As vantagens de uma política marítima europeia coordenada são reconhecidas, por exemplo, nas áreas da segurança, defesa e vigilância, combate a actividades ilícitas, transportes marítimos, movimentação de cargas e pessoas, protecção e

⁷ Cfr. Posição Nacional sobre o Livro Verde da Política Marítima Europeia
http://www.mdn.gov.pt/NR/rdonlyres/496F2A8E-CE95-4B5D-9423-2D0CFA5E2FB9/0/Posição_Portuguesa_Livro_Verde_Final.pdf



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

preservação ambiental, o turismo e a investigação marítima permitindo desenvolver políticas que acrescentem valor à acção isolada dos Estados-Membros e conferindo um maior peso e visibilidade à intervenção da União Europeia no quadro internacional.

Na definição da Política Marítima Europeia, há, no entanto, que ter em conta as várias realidades e dimensões geográficas da União Europeia e as suas especificidades, nomeadamente as realidades insulares e periféricas, os desafios colocados pelo conhecimento e utilização do oceano profundo e os riscos associados às zonas de maior vulnerabilidade, adoptando políticas adaptadas às diferentes características regionais.

A Política Marítima Europeia deve enveredar por uma via de simplificação e consolidação da legislação existente, tendo em especial atenção a exequibilidade da sua aplicação nos vários países, ou seja, atender às diferentes realidades económicas e sociais dos vários parceiros europeus, sendo de realçar a importância duma abordagem diferenciada à situação das regiões insulares e à situação das regiões ultraperiféricas.

A Estratégia Nacional para o Mar identifica as acções e medidas prioritárias e fundamentais para o sucesso das actividades económicas, onde se cruzam e renovam sectores tradicionais e sectores em desenvolvimento, como suporte essencial para a criação de riqueza e melhoria do crescimento, coesão social e qualidade de vida. Este documento traça os objectivos nas diferentes políticas nacionais, nomeadamente na área dos transportes, matéria objecto da presente comunicação, apostando na competitividade dos portos nacionais e fomentando o transporte marítimo, enquanto modo de transporte menos poluente. Neste contexto, declara-se, como acção fundamental, promover a articulação do transporte marítimo com outros modos de transporte, acrescentando valor através de cadeias logísticas,



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

bem como através da implementação de instrumentos de normalização e simplificação de procedimentos, tais como a Janela Única Portuária⁸.

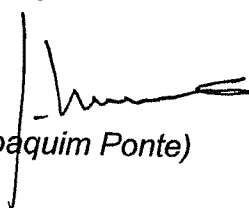
V – Parecer

Face ao exposto, a Comissão de Defesa Nacional pronuncia-se no seguinte sentido:

- a) Toma conhecimento da Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, relativa aos “Objectivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018”.
- b) É de parecer que o presente relatório/parecer deve ser remetido à Comissão de Assuntos Europeus.

Palácio de S. Bento, 17 de Fevereiro de 2009

O Deputado Relator



(Joaquim Ponte)

O Presidente da Comissão



(Júlio Miranda Calha)

⁸ O projecto, denominado Janela Única Portuária, nasce de um protocolo celebrado entre a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC) e as administrações de cada um dos portos. A ideia é garantir que os agentes económicos passem a relacionar-se com cada porto através de um único canal electrónico, uma espécie de balcão único virtual, tendo a possibilidade de tratar desta forma todos os processos administrativos para o despacho de mercadorias e navios.

