



ALTA REPRESENTANTE DA
UNIÃO EUROPEIA PARA OS
NEGÓCIOS ESTRANGEIROS E A
POLÍTICA DE SEGURANÇA

Bruxelas, 6.3.2014
JOIN(2014) 9 final

COMUNICAÇÃO CONJUNTA AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

**Para um domínio marítimo global aberto e seguro:
elementos para uma estratégia da União Europeia em prol da segurança dos mares**

COMUNICAÇÃO CONJUNTA AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Para um domínio marítimo global aberto e seguro: elementos para uma estratégia da União Europeia em prol da segurança dos mares

I Introdução

Os interesses marítimos da Europa estão intrinsecamente associados ao bem-estar, à prosperidade e à segurança dos cidadãos e das comunidades. Cerca de 90 % do comércio externo da União Europeia e de 40 % do seu comércio interno são efetuados por via marítima. A UE é o terceiro maior importador e o quinto produtor mundial nos setores das pescas e da aquicultura. Mais de 400 milhões de passageiros transitam pelos portos da UE todos os anos. Dependemos de mares e oceanos abertos e seguros para o comércio livre, os transportes, o turismo, a diversidade ecológica e o desenvolvimento económico. A ausência de proteção contra uma vasta gama de ameaças e riscos marítimos pode levar a que os mares e oceanos se tornem arenas para os conflitos internacionais, o terrorismo e a criminalidade organizada.

Neste contexto, a União Europeia está a ser pressionada para fazer mais, mais rapidamente e com menos recursos, mediante o reforço da cooperação entre diferentes setores e autoridades nacionais. Dado que os aspetos internos e externos da segurança dos mares estão cada vez mais interligados, é necessário que todas as partes envolvidas partilhem os mesmos objetivos e unam os seus esforços a fim de assegurar a coerência entre as políticas nacionais e setoriais e permitir que as autoridades civis e militares reajam em conjunto de modo eficaz. A força naval da União Europeia (EUNAVFOR) na Somália — Operação Atalanta, combinada com uma ajuda substancial da UE no âmbito da cooperação, demonstrou a eficácia de uma abordagem conjunta.

Em dezembro de 2013, o Conselho Europeu salientou a importância de salvaguardar os interesses estratégicos da UE em matéria de segurança dos mares contra um vasto leque de riscos e ameaças. Em termos de objetivos específicos, a Declaração de Limassol da UE, em 2012, salientou «a importância de uma melhor governação marítima, incluindo um reforço da cooperação»¹. Uma estratégia de segurança dos mares da UE poderá lançar as bases para que a UE contribua para a boa governação no mar.

Uma estratégia de segurança dos mares da UE facilitaria a adoção de uma abordagem estratégica e transetorial da segurança dos mares². A coordenação a nível da UE e o desenvolvimento de maiores sinergias com os Estados-Membros, e destes entre si, bem como a cooperação com os parceiros internacionais, devem constituir o ponto de partida, em conformidade com os Tratados e a legislação em vigor, e ainda com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), pedra angular dessa abordagem.

Uma tal estratégia não preconizaria a criação de novas estruturas, programas ou legislação, mas procuraria consolidar e reforçar os resultados alcançados. Há que assegurar coerência com as políticas da UE já existentes³.

¹ Pelos ministros europeus responsáveis pela política marítima integrada.

² A expressão «transetorial» refere-se a ações ou a cooperação entre diferentes funções marinhas ou marítimas (por exemplo, segurança dos mares, proteção do ambiente marinho, controlo das pescas, alfândegas, controlo das fronteiras, aplicação da lei e defesa).

³ Por exemplo: Regulamento (CE) n.º 725/2004 relativo ao reforço da proteção dos navios e das

A cooperação com as iniciativas intergovernamentais e internacionais em curso deve ser reforçada⁴. Por último, o desenvolvimento de uma abordagem coordenada em relação à segurança dos mares também aumentaria o potencial de crescimento e de emprego dos nossos mares, tal como exposto na estratégia da UE para o crescimento — Europa 2020⁵.

II Interesses em matéria de segurança dos mares

Os principais interesses estratégicos da UE nesta matéria são os seguintes:

- Prevenção de conflitos, manutenção da paz e reforço da segurança internacional através da colaboração com parceiros internacionais. Trata-se de promover a cooperação marítima internacional e o Estado de direito, facilitar o comércio marítimo e contribuir para o desenvolvimento sustentável.
- Proteção da UE contra as ameaças à segurança dos mares, incluindo a proteção das infraestruturas marítimas críticas, tais como portos e terminais, instalações *off-shore*, condutas subaquáticas, cabos de telecomunicações, projetos de investigação científica e inovação e outras atividades no mar.
- Um controlo eficaz das fronteiras marítimas externas da União para prevenir atividades ilegais.
- Proteção da cadeia de abastecimento global da UE, liberdade de navegação, direito de passagem inofensiva dos navios que arvoram uma bandeira dos Estados-Membros da UE e segurança e proteção dos seus marítimos e passageiros.
- Prevenção de pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (pesca INN).

III Ameaças à segurança dos mares

As ameaças à segurança dos mares são multifacetadas, constituem um risco para os cidadãos europeus e prejudicam os interesses estratégicos da UE. Estas ameaças à segurança dos mares têm toda uma série de repercussões sobre diversos setores estratégicos. Os fenómenos sociais, económicos e ambientais, como as alterações climáticas, a degradação dos ecossistemas marinhos e o esgotamento dos recursos naturais, que afetam as zonas costeiras dos Estados-Membros da UE e de outros países, os mares e os oceanos, têm consequências diretas e indiretas para a segurança dos mares. Foram identificadas as seguintes ameaças à segurança dos mares:

- Litígios marítimos territoriais, atos de agressão e conflitos armados entre Estados.
- Proliferação de armas de destruição maciça, incluindo as ameaças químicas, biológicas, radiológicas e nucleares.
- Pirataria marítima e assaltos à mão armada cometidos no mar.

instalações portuárias; Diretiva 2005/65/CE relativa ao reforço da segurança nos portos e Regulamento (CE) n.º 324/2008 que estabelece procedimentos revistos para as inspeções da Comissão no domínio da segurança dos mares.

⁴ Como o Fórum das Guardas Costeiras da União Europeia, a Organização Marítima Internacional ou o Fórum dos Chefes das Marinhas Europeias (CHENS).

⁵ COM(2010) 2020 final.

- Terrorismo e outros atos ilícitos deliberados contra navios, carga e passageiros, portos, instalações portuárias e infraestruturas marítimas críticas, incluindo ciberataques aos sistemas de informação.
- Criminalidade transfronteiras e organizada, incluindo o tráfico de armas, estupefacientes e seres humanos por via marítima, bem como a pesca INN.
- Consequências potenciais para o ambiente das descargas ilegais ou da poluição marinha accidental.
- Potencial impacto das catástrofes naturais, dos fenómenos extremos e das alterações climáticas no sistema de transporte marítimo e, em especial, nas infraestruturas marítimas.
- Condições no mar e na zona costeira que reduzem o potencial de crescimento e de emprego nos setores marinho e marítimo.

IV Finalidade desta estratégia

Dada a complexidade dos instrumentos políticos existentes e a multiplicidade de intervenientes e de disposições legislativas a nível nacional e da UE, esta estratégia deveria ser inclusiva, abrangente e ter por ponto de partida os resultados já obtidos.

Um bom exemplo é a abordagem global adotada pela UE na luta contra a pirataria ao largo da costa da Somália. Esta abordagem requer uma ação multilateral que integre a cooperação em matéria civil e de defesa, o reforço das capacidades e o desenvolvimento de parcerias, a investigação financeira e judicial, esforços diplomáticos e compromissos políticos a nível local, regional e internacional, bem como a investigação e a inovação e a cooperação com a indústria.

A finalidade desta estratégia é facilitar uma abordagem transetorial da segurança dos mares, que seria concretizada através dos quatro objetivos estratégicos seguintes:

a. Tirar o melhor partido possível das capacidades existentes a nível nacional e europeu

Cada Estado-Membro desenvolveu, ao longo do tempo, os seus próprios sistemas, estruturas e estratégias para assegurar a segurança dos mares, não existindo uma receita única para o sucesso. Estes esforços são apoiados por agências da UE, como a Agência Europeia de Defesa (AED) e o Centro de Satélites da União Europeia (CSUE), e ainda pela Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA), pela Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas (FRONTEX) e pela Agência Europeia de Controlo das Pescas (AECF), que têm desenvolvido sistemas e capacidades de vigilância marítima a nível setorial. A fim de assegurar a melhor resposta às ameaças, esta estratégia deveria apoiar as autoridades e agências competentes, a todos os níveis, nos seus esforços para aumentar a eficiência da segurança dos mares e facilitar a cooperação intersetorial e transfronteiras entre as partes interessadas em assegurar a segurança dos mares.

b. Promover parcerias eficazes e credíveis no domínio marítimo global

Tendo em conta a natureza verdadeiramente internacional das ligações marítimas, das cadeias de abastecimento globais e do transporte marítimo, os interesses estratégicos da UE no domínio marítimo são mais bem protegidos através de parcerias com as demais partes interessadas ou organizações internacionais. A capacidade da União para cooperar com parceiros internacionais tem um impacto direto na sua capacidade de salvaguardar os seus interesses. A estratégia permitiria à UE afirmar-se como parceiro credível, fiável e eficaz no

domínio marítimo mundial, disposto e capaz de assumir as suas responsabilidades internacionais.

c. Promover uma boa relação custo-eficácia

Numa altura em que as despesas públicas estão sob pressão e os recursos são limitados, esta estratégia deverá conduzir a uma abordagem da segurança dos mares eficaz em termos de custos. A segurança dos mares da UE está, em larga medida, organizada em torno de sistemas nacionais e abordagens setoriais específicas suscetíveis de tornar as operações mais onerosas e menos eficientes. A melhoria da cooperação intersetorial, uma melhor comunicação entre os sistemas nacionais e da UE, a criação de interfaces eficientes entre as esferas civil e militar e a transposição dos resultados da investigação e do desenvolvimento tecnológicos para as políticas permitiria aumentar a eficiência das operações marítimas.

d. Reforçar a solidariedade entre os Estados-Membros

Um único ataque terrorista no mar ou a perturbação de uma ou mais das principais vias de navegação poderiam ter um impacto catastrófico em vários Estados-Membros, na UE no seu conjunto ou em países terceiros. A prevenção, a deteção e a resposta a incidentes requerem a colaboração de todas as partes interessadas na segurança dos mares.

A falta de acordo quanto às zonas marítimas, como por exemplo a delimitação das zonas económicas exclusivas, pode constituir uma ameaça adicional em certas áreas, como o Mediterrâneo.

A estratégia deve procurar incentivar o apoio mútuo entre Estados-Membros e permitir realizar, de forma conjunta, o planeamento de medidas de emergência, a gestão dos riscos, a prevenção de conflitos, a resposta às crises e a sua gestão.

V Organização da resposta da UE: tomar como ponto de partida e melhorar os resultados já obtidos

Uma estratégia destinada a alcançar uma melhor governação marítima deve assentar em quatro princípios de base:

- *Uma abordagem transetorial*: todos os parceiros, desde as autoridades civis e militares (polícias, controlo das fronteiras, controlos aduaneiros e das pescas, autoridades responsáveis pelo ambiente, supervisão dos transportes marítimos, investigação e inovação, marinha) até ao próprio setor (transportes marítimos, segurança privada, tecnologia das comunicações, apoio às capacidades, parceiros sociais) têm de cooperar de forma mais eficaz.
- *Integridade funcional*: não deverá haver alteração de mandato, responsabilidades ou competências para cada parte interessada. A atenção deverá, em vez disso, centrar-se nas funções ou tarefas específicas que podem ser mais bem realizadas em colaboração com outras partes interessadas.
- *Multilateralismo marítimo*: o multilateralismo é um princípio-chave quando se lida com assuntos complexos que requerem uma resposta e uma cooperação internacionais no domínio marítimo. A UE é mais forte e os seus interesses ficam mais bem protegidos quando fala a uma só voz com os parceiros internacionais.
- *Respeito pelas regras e os princípios*: a UE promove o respeito pelo direito internacional, os direitos humanos e a democracia e o pleno cumprimento da UNCLOS e dos objetivos nela consagrados como elementos-chave para uma boa governação no mar assente em regras.

Estes quatro princípios são aplicados nas cinco áreas para uma melhor cooperação.

a. Ação externa

A ação externa da UE em apoio da segurança e da governação dos mares contempla desde os diálogos políticos com os parceiros internacionais até ao apoio ao reforço das capacidades navais e às operações militares para dissuadir a pirataria e os assaltos à mão armada cometidos no mar. A UE poderia melhorar o modo e o grau em que tira partido das boas práticas das políticas internas relacionadas com os aspetos da segurança dos mares, a fim de promover uma melhor governação dos oceanos. Tal poderia, por exemplo, ser de aplicação aquando do apoio aos países parceiros para elevar as normas dos seus portos e instalações portuárias e de proteção dos navios, a fim de satisfazer os requisitos estabelecidos no Código Internacional de Proteção dos Navios e das Instalações Portuárias (Código ISPS) da Organização Marítima Internacional (OMI) e os requisitos da Convenção do Trabalho Marítimo e da Convenção sobre os Documentos de Identificação dos Marítimos da Organização Internacional do Trabalho, a fim de assegurar a segurança e a proteção dos marítimos.

O êxito da operação EUNAVFOR Atalanta para impedir atos de pirataria ao largo da costa da Somália, em combinação com uma assistência considerável à cooperação prestada pela UE, tanto em terra como no mar, tem contribuído para a redução das causas subjacentes à insegurança no mar. Esta situação deve ser analisada a fim de retirar ensinamentos que possam ser aplicados a outras situações. Um outro modelo que produziu resultados positivos na luta contra a pirataria no Sudeste Asiático — e em que participaram diversos Estados-Membros da UE — é o Acordo de Cooperação Regional para o Combate na Ásia à Pirataria e aos Assaltos à Mão Armada Contra Navios (ReCAAP). Estes exemplos demonstram a importância de cooperar no domínio da segurança dos mares.

Aspetos regionais

Algumas zonas marítimas ou do domínio marítimo global assumem especial importância para a UE e os seus Estados-Membros, em virtude do seu valor estratégico ou do seu potencial para provocar situações de crise ou instabilidade.

O Mediterrâneo, o Atlântico e a rede global de corredores de transporte marítimo a partir da Ásia, África e América, ou com destino a estes continentes, são de grande importância.

As águas em redor do continente africano, nomeadamente o golfo da Guiné, devem merecer mais atenção e ser objeto de uma abordagem coordenada a nível internacional⁶. O aumento dos níveis de pirataria e de assaltos à mão armada nas águas do golfo da Guiné chamam a atenção para a necessidade de uma ação coordenada a nível da UE, incluindo a ligação entre a atual e a futura ajuda ao desenvolvimento das capacidades concedida pela União e as medidas tomadas pelos países da região.

O golfo de Adém converteu-se numa área importante de cooperação, devido à presença de parceiros internacionais que protegem os navios vulneráveis e lutam contra a pirataria. A presença da UE no golfo de Adém através da operação EUNAVFOR-ATALANTA, conjugada com o grande apoio disponibilizado no quadro de outros instrumentos de cooperação da UE, tem efeitos positivos noutros domínios de intervenção e promove uma melhor cooperação entre os setores civil e militar. O êxito da operação Atalanta, combinado

⁶ Ver «Elementos para a resposta estratégica da UE aos desafios no golfo da Guiné», JOIN (2013)31 final, de 18.12.2013.

com as ações de cooperação de mais longo prazo, deve ser preservado, a fim de evitar qualquer futuro ressurgimento da pirataria.

A UE apoia o desenvolvimento da estratégia marítima integrada africana – 2050 e está disposta a cooperar com a União Africana e os seus Estados membros sobre as questões marítimas.

O espaço marítimo do Leste e Sudeste Asiático acarreta uma série de desafios. Um forte desenvolvimento económico, embora desigualmente repartido, uma população em crescimento e litígios em matéria territorial e de recursos marítimos geram uma combinação poderosa de conflitos, situações de instabilidade e crise.

A abertura de eventuais vias de transporte através do Ártico e a exploração dos seus recursos naturais e minerais irão colocar sérios desafios ambientais, que devem ser geridos com o maior cuidado, assumindo, neste contexto, a cooperação com os parceiros uma importância primordial⁷.

⁷ A manutenção de uma boa cooperação internacional na região do Ártico e o apoio à estabilidade na região foram considerados como tendo interesse estratégico para a União Europeia. Ver Comunicação Conjunta intitulada «Desenvolvimento de uma política da União Europeia para a região do Ártico», JOIN (2012)19 final de 26.6.2012.

Domínios em que importa melhorar a cooperação

A União deverá:

- Assegurar uma abordagem coordenada das questões relativas à segurança dos mares nas instâncias internacionais, como o G8, a ONU, a OMI, a OIT, a NATO, a União Africana e suas organizações sub-regionais, a União para o Mediterrâneo, a Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) e a INTERPOL, bem como com países terceiros.
- Planear, numa base regular, exercícios marítimos com bandeiras da UE com países terceiros no contexto de uma operação da Política Comum de Segurança e Defesa (PCSD) ou de um exercício da União Europeia, a fim de aumentar a visibilidade da UE no domínio marítimo global.
- Procurar reforçar e apoiar as respostas regionais da UE noutras zonas do mundo afetadas pela pirataria marítima, nomeadamente através da melhor utilização possível das iniciativas lançadas no âmbito da Política Externa e de Segurança Comum (PESC), bem como do reforço da preparação para futuros imprevistos marítimos através de uma mais ampla ação externa.
- Com base na cooperação da UE já existente, realizar atividades de reforço das capacidades em matéria de segurança dos mares com países terceiros e organizações regionais, a fim de continuar a melhorar: 1) a governação marítima e o Estado de direito, incluindo a aplicação da justiça penal e do direito marítimo; 2) a segurança portuária e do transporte marítimo em conformidade com as normas internacionais acordadas; 3) as capacidades para gerir as suas próprias fronteiras; e 4) a luta contra a pesca INN.
- Ajudar os países terceiros a estabelecer e a melhorar as suas capacidades de busca e salvamento, em conformidade com as obrigações internacionais.
- Envidar esforços para aperfeiçoar os dispositivos de troca de informações com os parceiros internacionais, incluindo os países vizinhos, tal como promovido pela UE em toda a região do Oceano Índico.

b. Sensibilização, vigilância e partilha de informações no domínio marítimo

O acesso a informações e a dados atualizados e precisos é crucial para adquirir uma perspetiva comum do mundo marítimo, que, por sua vez, conduzirá a operações de melhor qualidade e a uma utilização mais eficiente dos recursos escassos. Já foram realizados progressos através de um certo número de sistemas da UE que servem diferentes domínios de intervenção e que, nalguns casos, ultrapassam um setor.

Estes sistemas incluem: o SafeSeaNet, um sistema de controlo e informação do tráfego marítimo da União para as águas da UE, gerido pela EMSA, a fim de assegurar a aplicação da legislação da UE; o Sistema Comum de Comunicação e de Informação de Emergência (CECIS), que facilita a comunicação durante os incidentes e desastres marítimos, gerido pela Direção-Geral da Ajuda Humanitária e da Proteção Civil (ECHO) da Comissão; o Sistema de Monitorização de Navios, gerido pela AECF e pelos Estados-Membros, que apoia a política comum das pescas; a rede de vigilância marítima (MARSUR), gerida pela AED, que apoia a Política Externa e de Segurança Comum; o Sistema Europeu de Vigilância das Fronteiras

(EUROSUR)⁸, que melhora o conhecimento da situação e as capacidades de resposta dos Estados-Membros e da Frontex nas fronteiras externas; além disso, o ambiente comum de partilha da informação (CISE) no domínio marítimo da UE, desenvolvido atualmente em conjunto pela UE, pelos Estados-Membros e pelos Estados membros do EEE, irá promover e criar ainda um quadro interoperacional entre os sistemas nacionais e da UE, recorrendo em especial a um modelo de dados comum.

A vigilância marítima está ainda, em larga medida, organizada segundo orientações setoriais e nacionais. Esta situação pode levar a um aproveitamento insuficiente das capacidades de vigilância disponíveis. As autoridades dos Estados-Membros são apoiadas por sistemas e abordagens setoriais da UE. No âmbito do EUROSUR, foram desenvolvidas soluções exemplares para melhorar a cooperação entre os setores civil e militar a nível nacional e europeu. As autoridades civis e militares partilham informações sobre incidentes e patrulhas através dos centros de coordenação nacionais para a vigilância das fronteiras, bem como conhecimentos através de quadros de situação nacionais, e coordenam as suas atividades em resposta a ameaças nas fronteiras externas.

Em conformidade com os objetivos da estratégia de segurança dos mares da UE, o Programa Europeu de Monitorização da Terra (Copernicus) já está a desenvolver uma abordagem global tendo em vista uma utilização mais coordenada dos sistemas espaciais e das tecnologias de teledeteção, bem como das suas aplicações derivadas, nos serviços de vigilância marítima transetorial.

As tecnologias de vigilância espacial e aérea irão possibilitar a observação das zonas de acesso difícil, bem como contribuir para melhorar a deteção e o seguimento das pequenas embarcações utilizadas no contrabando de droga, na pirataria e na migração. Desde 2013, a Frontex, a EMSA e o Centro de Satélites da UE (EUSC) estão a instituir um serviço para a aplicação combinada de instrumentos de vigilância, incluindo sistemas de localização de navios, imagens de satélite e aviões de reconhecimento especializados. As componentes de monitorização da Terra deste serviço serão apoiadas pelo Programa Copernicus a partir de 2014.

A sensibilização, a vigilância e a partilha de informações no domínio marítimo deverão assentar em atividades de investigação e inovação, a fim de melhorar e reforçar a sua eficácia.

Domínios em que importa melhorar a cooperação

- Os Estados-Membros devem ser convidados a assegurar que, até ao final de 2014, todas as autoridades civis e militares responsáveis pela vigilância das fronteiras marítimas partilhem informações através dos quadros de situação nacionais EUROSUR e cooperem através dos centros de coordenação nacionais EUROSUR numa base regular.
- A Comissão e a Alta Representante, em coordenação com os Estados-Membros, devem continuar a melhorar a colaboração entre os setores civil e militar e transfronteiras, bem como a interoperabilidade dos sistemas de vigilância e de segurança dos mares, a fim de criar um «conhecimento marítimo» global que permita melhorar o alerta precoce e facilitar uma resposta atempada.

⁸ Regulamento (UE) n.º 1052/2013 do Conselho, de 22 de outubro de 2013, que cria o EUROSUR, JO L 295 de 6.11.2013, p. 11.

- A Comissão e a Alta Representante devem garantir uma abordagem coerente no quadro dos trabalhos em curso e no âmbito da AED, EFCA, EMSA, ESA, EUSC, Frontex, bem como no âmbito do Programa Europeu de Monitorização da Terra (Copernicus) e do programas GALILEO/EGNOS (Sistema Europeu Complementar de Navegação Geostacionário), a fim de apoiar a vigilância marítima na UE e a nível do domínio marítimo global, bem como a realização das missões da PCSD.

c. Desenvolvimento e reforço das capacidades

É necessário adotar uma abordagem coerente para desenvolver as capacidades necessárias, de modo eficaz em termos de custos. Para tal é necessário assegurar um maior envolvimento dos agentes públicos e privados, incluindo os parceiros sociais, e tomar como ponto de partida os resultados já obtidos. A agência de gestão das fronteiras Frontex coordena a utilização dos recursos e do pessoal disponibilizado pelas autoridades responsáveis pelas fronteiras dos diferentes Estados-Membros em operações conjuntas. A melhoria da capacidade de resposta aos atentados terroristas contra navios nas águas da UE e a partilha das boas práticas, desenvolvidas pela rede ATLAS de unidades especiais de intervenção dos serviços de polícia dos Estados-Membros, são outros exemplos de reforço das capacidades.

A Iniciativa «Mutualização e partilha» preconizada pela AED pretende aumentar o nível de capacidades militares reunidas e partilhadas entre os Estados-Membros da UE e contribuir para uma melhor utilização das limitadas capacidades (militares). Esta iniciativa melhora a eficácia, a sustentabilidade, a interoperabilidade e a relação custo-eficácia das capacidades.

Domínios em que importa melhorar a cooperação

- A Comissão e a Alta Representante devem identificar os domínios e as tecnologias em matéria de capacidades suscetíveis de beneficiar da harmonização, no intuito de melhorar a interoperabilidade e desenvolver roteiros técnicos, ao mesmo tempo que definem o processo e as metas para alcançar este objetivo.
- A Comissão, em coordenação com a Alta Representante, deverá explorar o valor acrescentado de capacidades de dupla utilização possuídas, geridas ou alugadas pela UE, numa área de capacidade crítica como a vigilância marítima, em benefício dos Estados-Membros⁹.
- A Comissão deverá explorar de que modo uma cooperação mais estreita entre as autoridades nacionais que realizam atividades de vigilância marítima pode contribuir para o reforço do controlo das fronteiras, a aplicação da lei no mar, a busca e o salvamento, no âmbito do conceito de gestão integrada das fronteiras.
- A legislação em vigor relativa à segurança dos portos, instalações portuárias e navios na UE/com bandeira da UE deve ser plenamente aplicada e, se for caso disso, adaptada ou mais desenvolvida. A Comissão e os Estados-Membros devem promover uma maior partilha de boas práticas, análises de risco e informações sobre as ameaças, em cooperação com os parceiros sociais ativos nos setores portuário e dos transportes marítimos, quando necessário.

⁹ Em estreita conformidade com a abordagem estabelecida na Comunicação da Comissão sobre a defesa, COM(2013) 542 final.

- A Comissão, em colaboração com os Estados-Membros, deverá coordenar os seus esforços de investigação para desenvolver a sua base de conhecimentos, tecnologias e outros meios, a fim de reforçar as capacidades de previsão, vigilância e redução dos riscos.
- A Comissão compromete-se a assegurar a complementaridade e a coerência da legislação e das medidas para melhorar a segurança dos mares e a segurança da cadeia de abastecimento.

d. Gestão dos riscos, proteção das infraestruturas marítimas críticas e resposta às situações de crise

Embora os principais objetivos continuem a ser a atenuação dos riscos e a prevenção de incidentes, a proteção do estatuto ambiental do meio marinho da UE, das suas infraestruturas marítimas críticas e da sua capacidade de resposta às crises dependem em larga medida da preparação, antecipação e capacidade de resposta. Já está em curso um conjunto de ações inter-relacionadas, mas a UE pode melhorar ainda a sua capacidade de resposta. Para o efeito pode recorrer-se às capacidades e mecanismos existentes, como a legislação relativa à segurança dos navios e das instalações portuárias, que estabelece os requisitos mínimos de segurança para navios, portos e agências governamentais. A participação do setor privado é também um fator determinante para o sucesso neste contexto.

As autoridades aduaneiras da UE realizam uma avaliação dos riscos em matéria de segurança no que diz respeito às mercadorias que vão dar entrada antes de estas serem carregadas a bordo de uma embarcação num país estrangeiro. A Comunicação da Comissão sobre Gestão dos Riscos Aduaneiros e Segurança do Circuito de Abastecimento salienta a importância de uma maior cooperação intersetorial¹⁰. Apela a uma maior capacidade de gestão dos riscos, a fim de controlar os riscos associados à movimentação das cargas, através do reforço do quadro de gestão de riscos da UE, o que inclui os sistemas de informação globais prévios relativos à carga e a dependência em relação aos operadores económicos autorizados, tendo em vista assegurar a continuidade do comércio.

Outro exemplo é o Modelo de Análise Comum e Integrada de Riscos desenvolvido pela Frontex, que permite uma identificação e resposta mais rápidas aos desafios que se colocam nas fronteiras marítimas externas.

No âmbito da proteção dos navios no mar, o recurso a pessoal de segurança armado contratado a título privativo (PCASP) aumentou. Vários países fixaram regras nacionais relativamente à utilização e conduta do PCASP. É conveniente procurar estabelecer uma norma comum vinculativa para o PCASP a bordo de navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro.

Domínios em que importa melhorar a cooperação

- A Comissão e a Alta Representante, no âmbito de uma abordagem coordenada com os Estados-Membros, devem prosseguir uma abordagem comum e global da gestão dos riscos para a segurança dos mares, com vista a obter uma análise comum dos riscos. Tal ajudaria a identificar as áreas de interesse para a segurança dos mares no domínio marítimo global e facilitaria a transição de uma abordagem baseada nos serviços de patrulha para uma abordagem baseada nos serviços de informação.

¹⁰ A Comissão foi convidada pelo Conselho a elaborar a Comunicação sobre gestão dos riscos, [COM(2012) 793 final] para uma estratégia e um plano de ação em 2014.

- A Comissão e a Alta Representante devem tomar iniciativas para o reforço da cooperação entre civis e militares e da cooperação transfronteiras tendo em vista uma resposta às crises marítimas e o planeamento de medidas de emergência em relação a ameaças à segurança bem definidas.
- Os Estados-Membros e as partes interessadas devem avaliar a resistência dos transportes marítimos perante as catástrofes naturais e as alterações climáticas, tomar medidas apropriadas e partilhar as boas práticas, a fim de atenuar os riscos conexos.
- A Comissão deverá considerar a possibilidade de propor requisitos da UE que rejam o recurso ao PCASP, a fim de garantir normas comuns para as empresas de segurança dos Estados-Membros e a bordo de navios com bandeiras da UE. A UE deve procurar estabelecer normas obrigatórias para o PCASP a nível internacional através da OMI.

e. Investigação e inovação, educação e formação no domínio da segurança dos mares

As tecnologias e processos inovadores estão a contribuir para uma maior eficiência, sustentabilidade e eficácia das operações. A investigação e inovação socioeconómicas podem contribuir para reduzir o número de situações conducentes a conflitos sociais ou à criminalidade marítima. A investigação sobre a segurança dos mares poderia beneficiar de uma visão clara das necessidades transetoriais e das capacidades de dupla utilização.

A investigação e a inovação com base no desenvolvimento dos conhecimentos, bem como a educação e a formação, podem contribuir para a realização dos objetivos fixados na Agenda de Crescimento Azul¹¹. O Sétimo Programa-Quadro de Investigação e Desenvolvimento (7.º PQ) da UE e, em particular, o seu tema de investigação sobre a segurança, já produziram amplos resultados. Estes resultados deveriam ser melhor utilizados na elaboração de políticas e ser aproveitados pelo mercado, explorando também sinergias com os programas dos Estados-Membros e os Fundos Estruturais e de Investimento europeus. A Comissão continuará a apoiar as atividades de investigação e desenvolvimento (I&D) relativas à segurança dos mares.

Uma estratégia de segurança dos mares necessita de parceiros de investigação e desenvolvimento. O Programa-Quadro Horizonte 2020 está aberto a parceiros internacionais. O Centro Comum de Investigação (JRC) da Comissão estabeleceu relações de cooperação com parceiros de I&D internacionais para atividades de investigação ligadas à vigilância marítima.

Domínios em que importa melhorar a cooperação

- A Comissão, a Alta Representante e os Estados-Membros devem procurar reunir os cursos de formação sobre segurança dos mares disponíveis num calendário de formação marítima comum e considerar a possibilidade de abertura destes cursos a países terceiros, a fim de acordar normas de formação mínimas comuns.
- A Comissão e a Alta Representante devem estabelecer uma agenda conjunta de carácter civil-militar para a investigação em matéria de segurança dos mares

¹¹ COM(2012) 494 final.

(incluindo as capacidades de dupla utilização) para evitar duplicações e melhorar a eficácia dos esforços de investigação, em coordenação com os Estados-Membros.

- A Comissão e a Alta Representante devem estabelecer, em estreita colaboração com as partes interessadas do setor, incluindo os parceiros sociais, uma rede de desenvolvimento de conhecimentos e competências no domínio da segurança dos mares, que inclua institutos de investigação e centros de estudos de pós-graduação, e prestar assistência à Academia de Trabalho Marítimo da Organização Internacional do Trabalho.
- A Comissão, em estreita coordenação com os Estados-Membros e outros intervenientes pertinentes, deve prosseguir os seus esforços para melhorar a capacidade operacional e técnica da União e das autoridades nacionais, a fim de melhor detetar e localizar pequenas embarcações.

VI Conclusões e acompanhamento

A melhoria da cooperação da UE em matéria de segurança dos mares constitui um empreendimento enorme mas de importância vital. A UE necessita de estabelecer uma cooperação intersetorial para reforçar a capacidade de resposta às ameaças à segurança dos mares, o que envolve muitos e diversos parceiros a nível nacional, da UE e internacional. Trata-se de um processo a longo prazo, com base nos métodos de trabalho e realizações já existentes, e que constituirá mais uma evolução do que uma revolução.

A segurança dos mares da UE será consideravelmente reforçada se o dever de cooperação leal for tomado como princípio orientador. Será ainda reforçada por meio de parcerias entre todas as partes interessadas na segurança dos mares, a nível da UE, nos Estados-Membros e destes entre si. Estas parcerias deverão incluir também o setor, os parceiros sociais e a sociedade civil.

O reforço do papel de segurança da UE deve estar em consonância com a evolução mundial. Um forte apoio e empenho são também necessários por parte do setor privado e dos institutos de investigação, que são intervenientes decisivos no reforço da segurança dos mares e na salvaguarda dos interesses de estratégia marítima da UE. Devem ser elaborados planos de ação específicos tendo em vista uma melhor cooperação em cada domínio identificado.

A Comissão e a Alta Representante irão colaborar com o Conselho, no que diz respeito aos domínios identificados, para a elaboração de um roteiro mais pormenorizado. A integração da segurança dos mares nas políticas da UE é, a este propósito, fundamental para traduzir os objetivos estratégicos em realizações.

* * *