

PT

PT

PT



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 25.11.2008
COM(2008) 791 final

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Roteiro para o ordenamento do espaço marítimo: definição de princípios comuns na UE

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Roteiro para o ordenamento do espaço marítimo: definição de princípios comuns na UE

1. INTRODUÇÃO

Em 10 de Outubro de 2007, a Comissão Europeia adoptou o Livro Azul que propunha uma política marítima integrada (PMI) para a União Europeia¹ e um plano de acção circunstanciado². O Conselho Europeu aprovou a PMI e o plano de acção em 14 de Dezembro de 2007.

O ordenamento do espaço marítimo (OEM)³ é um instrumento fundamental da PMI. Permite às autoridades públicas e às partes interessadas coordenarem a acção respectiva e otimiza a utilização do espaço marinho, beneficiando o desenvolvimento económico e o meio marinho. A presente comunicação destina-se a facilitar o desenvolvimento do OEM por parte dos Estados-Membros e a incentivar a sua aplicação a nível nacional e da UE⁴. Estabelece princípios fundamentais que presidem ao OEM e procura, pela via do debate, promover o desenvolvimento de uma abordagem comum entre os Estados-Membros.

2. JUSTIFICAÇÃO

2.1. Porquê um ordenamento do espaço marítimo?

O aumento de actividade nos mares europeus gera uma concorrência de interesses entre diversos sectores, nomeadamente navegação e transporte marítimo, produção de energia ao largo da costa, desenvolvimento portuário, pescas e aquacultura, para não mencionar as preocupações ambientais.

As alterações climáticas, designadamente a subida do nível dos mares, a acidificação, o aumento da temperatura da água e a frequência de fenómenos meteorológicos extremos, podem provocar uma mudança das actividades económicas nas zonas marítimas e alterar os ecossistemas marinhos. O OEM pode desempenhar um papel fundamental na atenuação destes fenómenos, promovendo a utilização eficiente do espaço marítimo e da energia renovável, e na adaptação economicamente eficiente ao impacto das alterações climáticas nas zonas marítimas e nas águas costeiras.

O OEM é um instrumento de melhoria do processo de tomada de decisão. Proporciona um quadro de arbitragem entre actividades humanas concorrentes e de

¹ COM(2007) 575

² SEC(2007) 1278

³ A expressão **ordenamento do espaço marítimo** será usada em todo o documento, ainda que outras expressões tendam a ser utilizadas como sinónimos, na prática corrente, designadamente pelos Estados-Membros. A expressão ordenamento do espaço marinho é preterida em favor de ordenamento do espaço marítimo, a fim de salientar a abordagem global e intersectorial do processo.

⁴ A comunicação está em conformidade com a secção 3.2 do Livro Azul.

gestão do seu impacto no meio marinho. O seu objectivo é equilibrar interesses sectoriais e garantir uma utilização sustentável dos recursos marinhos, em consonância com a estratégia de desenvolvimento sustentável da UE⁵.

O OEM deve basear-se nas especificidades de regiões ou sub-regiões marinhas concretas. Trata-se de **um processo** que consiste na recolha de dados, na consulta das partes interessadas e no desenvolvimento participativo de um plano, bem como das fases ulteriores de aplicação, controlo da aplicação, avaliação e revisão.

2.2. Vantagens de uma abordagem europeia

A aplicação do OEM é da responsabilidade dos Estados-Membros. O princípio da subsidiariedade é aplicável, embora uma acção a nível da UE possa trazer um valor acrescentado significativo.

O recurso ao OEM reforçará a competitividade da economia marítima da UE, promovendo o crescimento e o emprego, em conformidade com a agenda de Lisboa. A economia marítima é importante para a Europa, representando cerca de cinco milhões de postos de trabalho⁶. Estima-se que entre 3 e 5% do produto interno bruto (PIB) da Europa é gerado por indústrias e serviços do sector marítimo⁷, alguns dos quais com um elevado potencial de crescimento. Um quadro de ordenamento estável, que proporcione segurança jurídica e previsibilidade, promoverá o investimento em sectores que incluem o desenvolvimento da produção de energia ao largo da costa, a navegação e o transporte marítimo, o desenvolvimento portuário, a exploração de petróleo e de gás e a aquicultura, incentivando a capacidade da Europa para atrair investimento estrangeiro.

As abordagens sectoriais à utilização de recursos marítimos conduzem à concepção de políticas fragmentadas, o que condiciona as actividades marítimas, reduzindo o seu potencial de crescimento e comprometendo a capacidade de protecção do meio marinho por parte dos organismos públicos. Um trabalho conjunto a nível do OEM proporciona um quadro de coordenação das abordagens sectoriais. Aumenta a eficácia e a coerência das políticas da UE e nacionais, reduzindo os **custos da ausência de coordenação**⁸.

As actividades marítimas têm uma **dimensão transfronteiras**. As decisões nacionais têm repercussões nos países adjacentes. Os Estados-Membros que partilharem uma abordagem comum da gestão do espaço marinho na mesma bacia marítima terão mais facilidade em enfrentar estes desafios. O papel da UE é promover uma abordagem comum entre os Estados-Membros que tenha em conta as repercussões transfronteiras.

No que respeita ao **mercado interno**, o OEM, ao oferecer um quadro transparente e fiável, constitui uma base para a simplificação dos sistemas de autorizações

⁵ <http://ec.europa.eu/environment/eussd/>

⁶ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/study_employment_en.html

⁷ Esta percentagem não inclui o valor de matérias-primas como o petróleo, o gás ou o pescado.
http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/com_2006_0275_en_part2.pdf

⁸ Neste contexto, provavelmente referência às orientações sobre o desenvolvimento portuário que estão a ser preparadas pela DG ENV e pela DG TREN.

existentes e para a redução dos custos dos procedimentos regulamentares e administrativos.

O mar é um **ecossistema complexo** que transcende as fronteiras administrativas. Uma gestão equilibrada a longo prazo exige que a totalidade do ecossistema e os seus factores determinantes sejam tidos em conta. O ordenamento deve procurar proteger e melhorar o meio marinho. Os trabalhos de OEM a nível da UE oferecem um fórum adequado que permite aos Estados-Membros debaterem e desenvolverem uma abordagem global da gestão das actividades marítimas em consonância com as exigências dos ecossistemas.

2.3. Como será alcançado este objectivo?

A presente comunicação estabelece os principais temas que alimentarão o debate sobre o OEM a nível da UE. Contém informações sobre:

- as diferentes abordagens dos Estados-Membros relativamente ao OEM, bem como outros exemplos internacionais, incluindo os ensinamentos retirados de projectos da UE, designadamente o programa INTERREG e os programas-quadro de investigação (capítulo 3);
- instrumentos internacionais e a nível da UE que exercem impacto no OEM (capítulo 4).

Com base nestes exemplos, a comunicação identifica princípios fundamentais de OEM (capítulo 5), que servirão de base para um amplo debate sobre uma abordagem comum do OEM na UE.

3. ABORDAGENS GERAIS DO ORDENAMENTO E PROJECTOS

O OEM é um processo relativamente novo. Um número crescente de Estados-Membros utiliza-o ou está a preparar-se para tal e os projectos da UE começaram a desenvolver uma série de instrumentos e critérios de OEM.

3.1. Abordagens actuais do ordenamento do espaço marítimo

O Reino Unido elaborou um projecto de lei marítima (*Marine Bill*), concebido como um quadro legislativo global que estabelece um sistema de ordenamento marítimo para todas as águas britânicas⁹. A Escócia redigiu um projecto de lei marítima para a gestão dos seus próprios mares¹⁰. Ambos os projectos de lei prevêem uma nova estrutura administrativa (a *Marine Management Organisation*) destinada a simplificar os procedimentos de autorização e licenciamento. Na Suécia, a adopção de um projecto de lei semelhante está prevista para o início de 2009. Estes projectos têm em comum uma abordagem integrada da política marítima nacional, incluindo o recurso ao OEM.

⁹ <http://www.defra.gov.uk/marine/legislation/index.htm>
¹⁰ www.scotland.gov.uk/marinebill

Em Portugal, a Estratégia Nacional para o Mar (2006) procura integrar políticas sectoriais e definir princípios de OEM e de Gestão Integrada da Zona Costeira (GIZC). Em 2007, foi instituída uma Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar.

A Alemanha alargou à ZEE a sua lei sobre o ordenamento do espaço terrestre, tornando por conseguinte extensivas ao OEM as competências federais. Este alargamento resultou do desenvolvimento do sector da energia eólica marítima. O plano de ordenamento do espaço marítimo, desenvolvido recentemente, abrange as três dimensões do OEM (superfície, coluna de água e fundo marinho) e identifica zonas para actividades marítimas específicas. Os planos entrarão em vigor com a adopção de um Regulamento. Actualmente, não se encontra previsto nenhum processo de avaliação¹¹.

A Bélgica usa a repartição por zonas, no âmbito de um plano director, com o objectivo de atribuir espaço marinho para utilizações marítimas específicas. As forças motrizes deste plano são a extracção de areia e de gravilha e a energia eólica marítima. Uma segunda fase de ordenamento determinará os sítios destinados a tornar-se zonas marinhas protegidas (rede NATURA 2000). O plano permite a concessão de autorizações e licenças para um determinado tipo de actividade exclusivamente dentro das zonas identificadas e subordinada a monitorização e avaliação periódicas¹².

A Polónia regulamenta o ordenamento do espaço nas zonas marinhas através da lei relativa às zonas marinhas da República da Polónia e à administração marítima. No contexto do Interreg IIIB, foi recentemente concluído um projecto-piloto de OEM na baía de Puck, incluindo um estudo sobre o ordenamento do território adjacente. A Polónia tenciona alterar a sua lei sobre o ordenamento para conferir um estatuto jurídico aos planos de ordenamento do espaço marítimo e alargar esses planos a todas as águas polacas¹³. Os resultados do projecto estão a ser utilizados para orientar o Governo neste processo.

Alguns Estados-Membros e outros países europeus desenvolveram planos integrados de gestão marítima, que proporcionam orientações para as decisões relativas à zona marinha em causa. Os Países Baixos desenvolveram um plano de gestão integrada para o mar do Norte, 2015. A sua principal motivação é a necessidade de planear a produção de energia eólica marítima. O plano introduz um quadro de avaliação integrada para todas as actividades que exigem uma autorização. Foram criados mapas de oportunidades para utilizações marítimas que estão vinculadas a locais fixos e das quais se espera o máximo crescimento¹⁴.

A Noruega desenvolveu um plano de gestão integrada para o mar de Barents e a zona marítima ao largo das ilhas Lofotten, que proporciona um quadro para a utilização sustentável dos recursos e para as actividades novas e actuais. O plano tem em conta o facto de a vulnerabilidade do meio marinho variar ao longo do tempo e salienta a

¹¹ http://www.bsh.de/en/The_BSH/Notifications/Spatial_Planning_in_the_German_EEZ.jsp

¹² <http://www.mumm.ac.be/EN/Management/Sea-based/index.php>

¹³ <http://www.plancoast.eu/>

¹⁴ <http://www.noordzee.org/nz/index.jsp>

importância do conhecimento científico. A Noruega tenciona desenvolver planos de gestão integrada para o mar da Noruega e a parte norueguesa do mar do Norte¹⁵.

A França introduziu o *schéma de mise en valeur de la mer*¹⁶ (plano de valorização do mar) para o lago Thau no Mediterrâneo e a baía de Arcachon no Atlântico. O plano incide no desenvolvimento da zona costeira, inclui medidas como a repartição das actividades por zonas e identifica zonas para utilizações marítimas específicas. A França prepara actualmente uma lei-quadro para o ambiente, que incluirá disposições específicas para a gestão das actividades marítimas.

Diversos Estados-Membros e regiões começaram a aplicar estratégias de GIZC que poderão revelar-se importantes para o OEM. A região italiana da Emília-Romanha, por exemplo, desenvolveu uma estratégia de aplicação dos princípios de GIZC no âmbito de um projecto INTERREG IIIB¹⁷. A Eslovénia participa igualmente neste projecto e manifestou interesse em cooperar com a Itália e a Croácia em matéria de OEM.

A Espanha adoptou uma estratégia de sustentabilidade da costa em 2007. As regiões espanholas das Astúrias, da Cantábria e da Andaluzia desenvolveram planos integrados de gestão das zonas costeiras. A Espanha lançou igualmente um estudo sobre a repartição por zonas das suas águas territoriais para fins de utilização da energia eólica marítima¹⁸.

O Canadá adoptou uma abordagem baseada em objectivos relativamente à gestão das actividades marítimas, que proporciona orientações para a resolução de conflitos intersectoriais. A Austrália revela um certo avanço no recurso à repartição por zonas marítimas tridimensionais e associa a este processo um vasto leque de partes interessadas.

3.2. Projectos financiados por fundos europeus

Através do objectivo «cooperação territorial europeia», o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) pode apoiar projectos de ordenamento territorial, alguns dos quais são importantes para o OEM¹⁹. Estes cobrem a cartografia, os critérios comuns de OEM e abordagens transnacionais da gestão da utilização dos mares.

Os programas de investigação da UE apoiaram, desde a década de 80, a investigação multidisciplinar no domínio das ciências costeiras e marinhas. A investigação sobre a erosão costeira e as inundações, a GIZC e os limiares do ecossistema marinho revestem-se de especial importância. O MESMA incide na monitorização e avaliação de zonas objecto de uma gestão espacial e desenvolverá métodos inovadores e estratégias de ordenamento integradas. O programa HERMES destina-se a garantir

¹⁵ http://www.regjeringen.no/en/dep/md/Selected-topics/Svalbard_og_polaromradene/Integrated-Management-of-the-Barents-Sea.html?id=87148

¹⁶ Na versão inglesa, *Sea Enhancement Scheme (SES)*

¹⁷ <http://www.plancoast.eu/>

¹⁸ <http://www.mityc.es/Electricidad/Seccion/InstalacionesEolicas/EstudioEstrategico/>

¹⁹ Por exemplo, projectos financiados pelos programas transnacionais para o mar Báltico, o mar do Norte e as zonas marítimas da Europa Central, do Adriático, do Danúbio e do Sudeste Europeu (CADSES).

uma melhor compreensão dos ecossistemas da orla oceânica das águas profundas da Europa²⁰.

No âmbito do programa TEN-T, podem ser apoiados, através do MARCO POLO II e de fundos regionais e de I&D, projectos prioritários e estudos preparatórios para as «auto-estradas do mar». Actualmente, os projectos relativos às «auto-estradas do mar» abrangem o mar Báltico, a Europa Ocidental, o Mediterrâneo Ocidental e Oriental e o mar Negro. Os programas de cooperação transfronteiras do Instrumento Europeu de Vizinhança e Parceria para o período de 2007-2013 poderão prestar apoio a projectos em regiões elegíveis nos mares Báltico, Mediterrâneo e Negro²¹.

4. INSTRUMENTOS INTERNACIONAIS E DA UE COM IMPACTO NO ORDENAMENTO DO ESPAÇO MARÍTIMO

4.1. Instrumentos internacionais

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS)²² estabelece um equilíbrio entre os direitos e os interesses de, nomeadamente, Estados de pavilhão, Estados costeiros e Estados do porto. A repartição dos mares e oceanos em zonas marítimas, algumas das quais devem ser reivindicadas por Estados costeiros para produzirem efeitos jurídicos, é especialmente importante.

Igualmente importante é o princípio da liberdade de navegação garantido pela UNCLOS, o qual depende do cumprimento de regras e normas sobre segurança marítima e protecção do meio marinho.

A Organização Marítima Internacional (IMO) estabelece regras e normas de navegação e transporte marítimo, designadamente sistemas de separação do tráfego, reconhecidas a nível internacional. O Protocolo da Convenção de Londres (2006) introduz o princípio de precaução, que constitui uma mudança significativa na abordagem da regulamentação relativa a operações de imersão de detritos e outros produtos no mar²³.

4.2. Instrumentos da UE

4.2.1. Legislação ambiental

A Directiva-Quadro Estratégia Marinha²⁴ é o pilar ambiental da PMI²⁵. Exige que os Estados-Membros alcancem o bom estado ambiental do meio marinho até 2020, apliquem uma abordagem ecossistémica e assegurem que a pressão das actividades humanas seja compatível com o bom estado ambiental. Os Estados-Membros devem cooperar quando partilham regiões ou sub-regiões marinhas e recorrer às estruturas regionais existentes para efeitos de coordenação, incluindo com países terceiros.

²⁰ www.eu-hermes.net

²¹ http://ec.europa.eu/world/enp/funding_en.htm

²² Adoptada em 1982, entrou em vigor em 1994. A Comunidade Europeia e todos os Estados-Membros da UE são Partes na UNCLOS.

²³ http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=258&doc_id=681

²⁴ 2008/56/CE

²⁵ Considerando 3 da Directiva-Quadro Estratégia Marinha

A Directiva-Quadro Estratégia Marinha não regula directamente as actividades marítimas, mas o seu impacto deve ser tido em conta para a determinação do bom estado ambiental. O anexo VI enumera uma lista de exemplos de eventuais medidas, incluindo controlos da distribuição espacial e temporal e instrumentos de gestão coordenada. Alguns Estados-Membros declararam que utilizarão o OEM para aplicarem a Directiva-Quadro Estratégia Marinha (por exemplo, o Reino Unido).

A Directiva-Quadro Água²⁶, com disposições aplicáveis às águas costeiras e de transição, exige que os Estados-Membros publiquem planos de gestão de bacias hidrográficas até Dezembro de 2009. Consequentemente, os Estados-Membros instituíram órgãos administrativos competentes em matéria de água, que devem cooperar para garantir o cumprimento da directiva nas regiões hidrográficas transfronteiras.

A Directiva Habitats e a Directiva Aves (NATURA 2000)²⁷ exigem que os Estados-Membros identifiquem e protejam zonas para a conservação das espécies ou habitats que acolhem. A designação de zonas costeiras e marinhas está em curso, implicando medidas de gestão adequadas. A Directiva Habitats impõe uma avaliação dos planos ou projectos susceptíveis de exercer um impacto significativo em sítios NATURA 2000.

A Directiva Avaliação Ambiental Estratégica (AAE)²⁸ prevê uma avaliação ambiental de determinados planos e programas, disposições em matéria de consulta (incluindo transfronteiras), avaliação de alternativas e medidas de prevenção e/ou atenuação de efeitos adversos. A Directiva Avaliação de Impacte Ambiental estabelece requisitos semelhantes para os projectos²⁹.

4.2.2. *Política Comum das Pescas (PCP)*

A PCP é da competência exclusiva da UE. Um bom exemplo de gestão integrada do espaço marinho com a participação de diversas políticas sectoriais é a decisão (baseada no artigo 9.º do regulamento de base da PCP)³⁰ adoptada pela Comissão, a pedido do Governo dos Países Baixos, relativa à protecção de um habitat na costa neerlandesa do mar do Norte (zona do Voordelta)³¹. Tendo em conta a interacção entre as pescas e os ecossistemas, bem como a mobilidade das unidades populacionais de peixes, a gestão sustentável das pescas nas águas da UE beneficiaria da coerência do OEM.

A Comissão anunciou uma comunicação sobre uma estratégia de desenvolvimento sustentável da aquicultura europeia. O aumento da concorrência de que é objecto o espaço marinho e costeiro e a qualidade da água são os principais desafios para o

²⁶ 2000/60/CE

²⁷ 79/409/CEE, JO L 103 de 25.4.1979 (Directiva Aves) e 92/43/CEE, JO L 206 de 22.7.1992 (Directiva Habitats)

²⁸ 2001/42/CE, JO L 197

²⁹ 97/11/CE, JO L 73 de 14.03.1997 (que altera a Directiva 85/337/CEE)

³⁰ Regulamento (CE) n.º 2371/2002

³¹ http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/management_resources/environment/natura_2000_en.htm: Orientações da DG MARE e da DG ENV para a introdução de medidas no sector das pescas para sítios marinhos da Rede Natura 2000

desenvolvimento da aquicultura. O OEM pode proporcionar orientações e dados fiáveis para a localização das actividades em causa.

4.2.3. *Outros instrumentos*

A Recomendação relativa à execução da gestão integrada da zona costeira na Europa³² estabelece princípios comuns (incluindo coerência do ordenamento do espaço ao longo da fronteira mar-terra) e apela a que os Estados-Membros desenvolvam estratégias de GIZC, incitando-os a cooperar com países terceiros vizinhos.

A Comissão adoptou uma comunicação sobre energia eólica marítima³³. O OEM pode contribuir para o desenvolvimento de fontes renováveis de produção de energia ao largo da costa na medida em que oferece um quadro regulamentar estável.

4.3. **Convenções regionais**

Os trabalhos no âmbito da Convenção OSPAR de 1992 baseiam-se numa abordagem ecossistémica e estão organizados em torno de seis estratégias. A OSPAR serviu de plataforma para o intercâmbio de informações sobre o OEM na sequência da Quinta Conferência sobre o Mar do Norte³⁴, tendo levado este objectivo ainda mais longe no contexto da sua estratégia para a diversidade biológica e os ecossistemas.

A Comissão de Helsínquia (HELCOM) contribui, desde 1974, para a protecção do meio marinho no mar Báltico. Especialmente importante neste contexto é o plano de acção HELCOM para o mar Báltico, adoptado em 2007 com a Recomendação 28E/9 sobre o desenvolvimento de princípios de OEM para a região do mar Báltico.

O Mediterrâneo foi a primeira região a adoptar um plano de gestão (Plano da Acção para o Mediterrâneo — PAM) em 1975, no âmbito do Programa das Nações Unidas para o Ambiente. O PAM será aplicado através da Convenção de Barcelona. O Protocolo relativo à GIZC, recentemente adoptado pela convenção³⁵, prevê que as partes contratantes estabeleçam um quadro comum para a gestão integrada das zonas costeiras do Mediterrâneo.

A Convenção de Bucareste de 1992 propõe-se proteger o meio marinho do mar Negro. Encontram-se em curso os trabalhos relativos a um protocolo e a um plano de acção estratégico para a GIZC.

5. **PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS QUE EMERGEM DA PRÁTICA DO ORDENAMENTO DO ESPAÇO MARÍTIMO**

Os capítulos anteriores permitem identificar o conjunto seguinte de princípios comuns importantes para o OEM na UE.

³² 2002/413/CE, JO L 148

³³ COM(2008) 736

³⁴ Declaração ministerial sobre a protecção do mar do Norte. Março de 2002, capítulo XI. Cooperação para o processo de ordenamento do espaço no mar do Norte.

³⁵ Assinado em Madrid em 21.1.2008

A gestão sustentável das regiões marinhas depende do estado do ecossistema respectivo. De acordo com a PMI, a abordagem ecossistémica é um princípio geral do OEM. Não obstante as actividades terrestres poderem exercer um impacto directo nas regiões marítimas, o OEM gere apenas as actividades marítimas e as actividades que se desenvolvem nas águas costeiras. O âmbito do OEM em termos de cobertura geográfica variará em função das condições regionais. O desenvolvimento do OEM deve ter em conta e, se for caso disso, contribuir para a aplicação de diversos instrumentos internacionais e da UE que assumem uma importância directa, nomeadamente no domínio do ambiente. A aplicação da Directiva-Quadro Estratégia Marinha é especialmente pertinente neste contexto.

5.1. Utilização do OEM em função da zona e do tipo de actividade

A gestão dos espaços marítimos através do OEM deverá basear-se no tipo de actividades previstas ou em curso e no seu impacto sobre o ambiente. Um plano de ordenamento do espaço marítimo pode não necessitar de cobrir a totalidade de uma zona (por exemplo, ZEE de um Estado-Membro).

No caso de zonas com uma forte densidade de utilização ou especialmente vulneráveis, poderá ser necessário um ordenamento do espaço marítimo mais normativo, ao passo que, nas zonas com uma baixa densidade de utilização, poderão revelar-se suficientes os princípios de gestão geral. A decisão de optar por uma abordagem mais rigorosa ou mais flexível deve estar subordinada a um processo de avaliação.

O OEM actua a três dimensões, contemplando actividades a) no fundo marinho, b) na coluna de água e c) à superfície. Este aspecto permite que o mesmo espaço seja utilizado para fins distintos. O tempo deve igualmente ser tido em conta, enquanto quarta dimensão, na medida em que a compatibilidade das utilizações e da «necessidade de gestão» de uma região marítima específica pode variar ao longo do tempo.

5.2. Definição de objectivos para orientar o OEM

O OEM deve ser utilizado para gerir actividades em curso e orientar o desenvolvimento futuro em zonas marítimas. Qualquer plano estratégico para a gestão global de uma determinada zona marítima deve incluir objectivos circunstanciados. Tais objectivos devem permitir a arbitragem em caso de conflito de interesses sectoriais.

5.3. Desenvolvimento transparente do OEM

É necessária transparência em relação a toda a documentação e procedimentos relacionados com o OEM, cujas diversas fases devem ser facilmente compreensíveis para o grande público. Deste modo, todas as partes interessadas poderão ser plenamente informadas, o que reforçará a previsibilidade e aumentará a aceitação.

5.4. Participação das partes interessadas

Para garantir uma ampla aceitação, apropriação e apoio à aplicação do processo de ordenamento, é igualmente importante associar-lhe, desde a fase mais precoce possível, todas as partes interessadas, incluindo regiões costeiras. A participação das

partes interessadas constitui, igualmente, uma fonte de conhecimentos passível de melhorar, de forma significativa, a qualidade do OEM.

5.5. Coordenação entre os Estados-Membros — Simplificação dos processos de decisão

O OEM simplifica a tomada de decisões e acelera os procedimentos de emissão de autorizações e licenças, beneficiando os utilizadores do mar bem como os investimentos marítimos. Os planos coordenados e transversais necessitam de um processo de aplicação único ou racionalizado, devendo ser tidos em conta os efeitos cumulativos. A coordenação interna dos assuntos marítimos nos Estados-Membros, proposta nas Orientações para uma abordagem integrada da política marítima³⁶, deve igualmente favorecer a aplicação do OEM. A evolução registada nos Estados-Membros (nomeadamente a *Marine Bill* do Reino Unido e da Escócia) demonstra que as autoridades nacionais estão vivamente interessadas em aproveitar estas vantagens mediante a criação de um órgão administrativo de coordenação.

5.6. Garantir a eficácia jurídica do OEM nacional

O OEM não constitui uma réplica marítima do ordenamento do espaço terrestre, tendo em conta o seu carácter tridimensional e o facto de a mesma zona marítima poder acolher diversas utilizações, desde que estas sejam compatíveis. Porém, do mesmo modo que o ordenamento do espaço terrestre estabelece um quadro jurídico vinculativo para a gestão dos solos, o OEM deve ser juridicamente vinculativo para ser eficaz. Pode igualmente colocar-se a questão do quadro administrativo mais adequado para o OEM.

5.7. Cooperação e consulta transfronteiras

A cooperação transfronteiras é necessária para garantir a coerência dos planos que afectam os diversos ecossistemas. Traduzir-se-á no desenvolvimento de regras e processos comuns e reforçará a qualidade do OEM. Certas organizações, designadamente a HELCOM, deram já início a este trabalho.

5.8. Incorporar a monitorização e a avaliação no processo de ordenamento

O OEM actua num ambiente exposto a mudanças constante. Baseia-se em dados e informações susceptíveis de variar ao longo do tempo. O processo de ordenamento deve ser suficientemente flexível para reagir a tais mudanças e permitir a revisão, em tempo oportuno, dos planos. Para satisfazer estas duas condições, é necessário integrar no OEM um mecanismo transparente de monitorização e avaliação periódicas.

5.9. Garantir a coerência entre o ordenamento do espaço terrestre e marítimo — relação com a GIZC

Garantir a coerência entre os sistemas de ordenamento do espaço terrestre (incluindo zonas costeiras) e marítimo é um desafio. As zonas costeiras são a «charneira» entre o desenvolvimento marítimo e terrestre. As zonas de drenagem e os impactos

³⁶ COM(2008) 395 final

resultantes de actividades terrestres, como a agricultura e o crescimento urbano, são importantes no contexto do OEM. Por esta razão, o ordenamento do espaço terrestre deveria ser coordenado com o OEM. Os serviços respectivos deverão cooperar e associar as partes interessadas para garantir a coerência.

5.10. Uma sólida base de dados e conhecimentos

O OEM deve basear-se em informações sólidas e conhecimentos científicos. O ordenamento deve evoluir com os conhecimentos (gestão adaptativa). A Comissão lançou diversos instrumentos científicos e de recolha de dados que apoiarão o OEM neste processo. Esses instrumentos incluem uma Rede Europeia de Observação e de Dados sobre o Meio Marinho (EMODNET), uma base de dados integrada para estatísticas socioeconómicas marítimas (actualmente em fase de desenvolvimento pela ESTAT), o atlas europeu dos mares (cuja entrega se encontra prevista para 2009) e a Monitorização Global do Ambiente e da Segurança (Kopernikus).

6. CONCLUSÕES E PERSPECTIVAS

O OEM é um importante instrumento de desenvolvimento de uma política marítima integrada na Europa. A presente comunicação destina-se a esboçar os primeiros passos conducentes a uma abordagem comum do OEM. Ao identificar os princípios fundamentais da prática actual e das regulamentações vigentes, procura incentivar um debate que contribua para orientar o desenvolvimento do OEM na UE.

Para facilitar este debate, a Comissão Europeia tenciona lançar, no início de 2009, um programa de trabalho que incluirá as seguintes etapas:

- organização de uma série de 4 seminários em 2009. Estes reunirão partes interessadas representativas de todos os sectores pertinentes. O seu objectivo será debater os princípios propostos na presente comunicação;
- organização, em 2009, de projectos-piloto destinados a desenvolver os aspectos de cooperação transfronteiras do OEM;
- elaboração de um relatório que retire conclusões baseadas nos resultados dos seminários e proponha ulteriores etapas e acções.

A política marítima integrada da UE constitui uma abordagem política inovadora. O OEM é um dos instrumentos que pode ser utilizado para fazer avançar esta abordagem.