



Bruxelas, 8 de junho de 2017
(OR. en)

9976/17

MAR 123
TRANS 250
COMPET 476
CLIMA 169
MI 477
ENV 578
FISC 123
OMI 32

RESULTADOS DOS TRABALHOS

de: Secretariado-Geral do Conselho

para: Delegações

n.º doc. ant.: 9331/17 MAR 102 TRANS 185 COMPET 418 CLIMA 136 MI 430 ENV 515
FISC 109 OMI 29

Assunto: Conclusões do Conselho sobre as "Prioridades para a política de transportes marítimos da UE até 2020: competitividade, descarbonização, digitalização para assegurar a conectividade à escala global, um mercado interno eficiente e um setor marítimo de craveira mundial"

– Conclusões do Conselho (8 de junho de 2017)

Junto se envia, à atenção das delegações, as conclusões do Conselho sobre as "Prioridades para a política de transportes marítimos da UE até 2020: competitividade, descarbonização, digitalização para assegurar a conectividade à escala global, um mercado interno eficiente e um setor marítimo de craveira mundial", adotadas pelo Conselho na sua 3545.ª reunião, realizada em 8 de junho de 2017.

CONCLUSÕES DO CONSELHO

sobre as

"Prioridades para a política de transportes marítimos da UE até 2020: competitividade, descarbonização, digitalização para assegurar a conectividade à escala global, um mercado interno eficiente e um setor marítimo de craveira mundial"

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

TENDO EM CONTA:

- as conclusões do Conselho sobre a revisão intercalar da política de transportes marítimos da UE até 2018 e as perspetivas para 2020, de 5 de junho de 2014¹;
- o relatório da Comissão sobre a aplicação da estratégia da UE para os transportes marítimos 2009-2018²;

CONGRATULANDO-SE com o êxito da reunião informal dos ministros dos Transportes Marítimos, organizada pela Presidência maltesa a 29 de março de 2017 em Valeta, Malta, que definiu prioridades políticas para a política de transportes marítimos da UE a fim de apoiar este setor, crucial para o bem-estar da UE;

RECORDANDO a importância vital dos transportes marítimos e serviços conexos para a economia da União Europeia e a qualidade de vida dos seus cidadãos, uma vez que proporcionam postos de trabalho, são essenciais para a competitividade económica europeia e contribuem para o PIB da União Europeia, e dos transportes marítimos enquanto catalisadores de todo o setor marítimo da UE;

REAFIRMANDO que o setor marítimo europeu enfrenta importantes desafios e que são necessários esforços adicionais para manter e continuar a desenvolver um transporte marítimo de qualidade atrativo e inteligente, seguro, social e sustentável;

¹ Documento 10041/14.

² Documento 12829/16.

SALIENTANDO que as prioridades políticas estabelecidas na Declaração de Valeta deverão ser tidas plenamente em conta no próximo programa de trabalho da Comissão e nas suas grandes prioridades para o período até 2020;

O CONSELHO, POR CONSEQUENTE,

1. APROVA o conteúdo da "Declaração de Valeta" sobre as "Prioridades para a política de transportes marítimos da UE até 2020: competitividade, descarbonização, digitalização para assegurar a conectividade à escala global, um mercado interno eficiente e um setor marítimo de craveira mundial", e RECONHECE que a Declaração é uma componente substancial da política de transportes marítimos da UE até 2020;
2. EXORTA a Comissão e os Estados-Membros a trabalharem conjuntamente, em estreita cooperação com outros órgãos e organismos institucionais da UE e com a indústria e os parceiros sociais, para empreender iniciativas apropriadas e definir metas, tomando a "Declaração de Valeta" como base para prosseguir o desenvolvimento e implementação da política de transportes marítimos da UE até 2020.

**Declaração Ministerial sobre as
Prioridades para a política de transportes marítimos da UE até 2020: competitividade,
descarbonização, digitalização para assegurar a conectividade à escala global, um mercado
interno eficiente e um setor marítimo de craveira mundial
(Declaração de Valeta)**

TENDO EM CONTA:

- as conclusões do Conselho sobre a revisão intercalar da política de transportes marítimos da UE até 2018 e as perspetivas para 2020, de 5 de junho de 2014³;
- o relatório da Comissão sobre a aplicação da estratégia da UE para os transportes marítimos 2009-2018⁴;
- A. RECONHECENDO que o envolvimento e diálogo das partes interessadas são importantes por constituírem um elemento essencial para a concretização e o desenvolvimento de uma estratégia dos transportes marítimos para além de 2018; TOMANDO EM CONSIDERAÇÃO os debates havidos na Conferência Marítima Ministerial e das Partes Interessadas, realizada em Malta a 28 de março de 2017;
- B. RECORDANDO os objetivos permanentes da UE e dos seus Estados-Membros no que toca a assegurar um nível elevado e uniforme de segurança e proteção marítimas;
- C. RECORDANDO que os transportes marítimos e as atividades conexas, inclusive os portos, dão um contributo significativo para a economia europeia, gerando valor acrescentado e empregos em todas as zonas costeiras da União, e OBSERVANDO os graves desafios económicos com que o setor dos transportes marítimos se defronta;
- D. SALIENTANDO a necessidade de criar um espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras e de garantir um sistema de transporte marítimo e uma cadeia logística adequados ao século XXI, e REAFIRMANDO ao mesmo tempo que o transporte marítimo é crucial para ligar as zonas geográficas periféricas e insulares ao resto da Europa;

³ Documento 10041/14.

⁴ Documento 12829/16.

- E. RECONHECENDO, em particular, a necessidade de encontrar uma solução eficaz para os problemas de acessibilidade com que se debatem as regiões insulares, remotas e ultraperiféricas e fazer face aos custos daí resultantes;
- F. REAFIRMANDO o objetivo de apoiar a competitividade a longo prazo dos transportes marítimos europeus e das indústrias marítimas conexas nos mercados mundiais, na perspetiva da crescente concorrência internacional;
- G. SUBLINHANDO a importância de aumentar a eficiência dos transportes marítimos e das cadeias logísticas por meio da digitalização e da simplificação administrativa, e as consideráveis oportunidades criadas graças ao intercâmbio de dados;
- H. RECORDANDO a necessidade de eliminar os obstáculos que ainda persistem e entram a livre circulação de dados no mercado único, tal como solicitaram os Chefes de Estado ou de Governo nas conclusões do Conselho Europeu de 15 de dezembro de 2016; e RECORDANDO ainda as conclusões do Conselho, de 20 de setembro de 2016, sobre o Plano de ação (2016-2020) para a administração pública em linha: acelerar a transformação digital da administração pública, que aprovam os princípios subjacentes ao referido plano de ação (como os princípios do "digital por definição", da "declaração única" e da "interoperabilidade por definição");
- I. TENDO PRESENTE que a simplificação das formalidades administrativas no setor dos transportes marítimos e do transporte de mercadorias por via marítima, bem como a necessidade de uma ampla circulação de informações digitais interoperáveis, são as principais preocupações do setor dos transportes marítimos e das partes interessadas no setor, tendo particularmente em vista a criação de um espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras;
- J. SAUDANDO a adoção, pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho, do regulamento que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos;
- K. RECONHECENDO o desafio da concorrência mundial e a importância dos regimes de tributação nacionais que contribuem para os objetivos das orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos, mantendo condições de concorrência equitativas e a competitividade do transporte marítimo da UE;

- L. RECORDANDO as conclusões do Conselho, adotadas em 28 de fevereiro de 2017, sobre o Relatório Especial do Tribunal de Contas Europeu n.º 23/2016 a respeito dos investimentos portuários⁵;
- M. REALÇANDO o papel desempenhado pelas organizações internacionais, como a OMI e a OIT, enquanto principais órgãos legislativos competentes em matéria de estabelecimento de regras e normas mundiais;
- N. CONSIDERANDO que, sendo o meio mais eficaz em termos de custos para transportar a maior parte das mercadorias no comércio internacional, os transportes marítimos são fundamentais para alcançar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas para 2030;
- O. RECONHECENDO a necessidade de tornar as profissões do setor dos transportes marítimos mais atraentes para os jovens europeus, de transmitir uma imagem positiva e de adaptar as qualificações e a formação à inovação tecnológica;
- P. RECONHECENDO que os acordos bilaterais e multilaterais em matéria de transportes marítimos internacionais, bem como os acordos de comércio livre (ACL) que preveem compromissos firmes em matéria de transportes marítimos internacionais, são cada vez mais importantes para garantir condições de concorrência equitativas a nível mundial, o acesso dos navios dos armadores europeus ao mercado⁶ e a previsibilidade global, num contexto de tendências protecionistas e medidas restritivas, e INCENTIVANDO a Comissão a defender a inclusão dos transportes marítimos internacionais nos acordos multilaterais, designadamente sob os auspícios da OMC;
- Q. CONSIDERANDO que os transportes marítimos são amplamente reconhecidos como um meio ambientalmente sustentável e energeticamente eficiente de transporte de grandes quantidades de carga, mas que, mesmo assim, o volume da atividade de transporte marítimo internacional é de tal envergadura que produz cerca de 2,2% das emissões mundiais de CO₂⁷;
- R. SALIENTANDO a necessidade de os transportes marítimos serem mais ecológicos, também no que toca às emissões de substâncias com consequências negativas para a saúde humana e o ambiente a nível local e regional, em especial na proximidade das zonas costeiras e das cidades portuárias;

⁵ Documento 6693/17.

⁶ Como previsto no artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e Estados-Membros para países terceiros (JO L 378 de 31.12.1986, p. 1).

⁷ Terceiro estudo da OMI sobre os gases com efeito de estufa (2014).

- S. REAFIRMANDO que as alterações climáticas e a proteção do meio ambiente exigem uma resposta a nível mundial, em especial quando se trate de atividades do setor dos transportes marítimos;
- T. SAUDANDO os progressos alcançados no contexto da 70.^a sessão do Comité de Proteção do Meio Marinho da OMI, nomeadamente:
- a fixação da data de 1 de janeiro de 2020 para a entrada em vigor do limite máximo mundial de 0,5% para o teor de enxofre dos combustíveis navais;
 - a adoção de um sistema mundial obrigatório de recolha de dados sobre o consumo de combustível dos navios; e
 - a adoção de um roteiro para uma primeira estratégia global da OMI para a redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos navios, a adotar em 2018 a tempo de o setor poder comunicar os seus progressos por ocasião do primeiro balanço no quadro do Acordo de Paris;
- U. TOMANDO CONHECIMENTO dos trabalhos realizados no âmbito do Fórum Europeu do Transporte Marítimo Sustentável criado pela decisão da Comissão⁸;

POR CONSEQUENTE, OS MINISTROS EUROPEUS DOS TRANSPORTES MARÍTIMOS

- I. Competitividade – Condições equitativas na Europa e fora dela
1. SUBLINHARAM que, para desenvolver na Europa um setor dos transportes marítimos líder a nível mundial, é essencial criar condições de enquadramento estáveis, previsíveis e competitivas, baseadas em elevadas normas internacionais em matéria de segurança e proteção, ambiente e condições sociais;
 2. RECORDAM que a existência de portos modernos e com boas ligações entre si, bem como de um transporte marítimo de curta distância eficiente, é fundamental para conservar e atrair novas indústrias e atividades logísticas, ligar entre si as diferentes regiões do mercado interno da União e apoiar a ecologização dos transportes;

⁸ Decisão da Comissão, de 24.9.2013, que cria o grupo de peritos em sustentabilidade do transporte marítimo – Fórum Europeu do Transporte Marítimo Sustentável, C(2013) 5984 final.

3. EXIGEM o reforço da conectividade, em termos de ligações marítimas fiáveis, frequentes e sustentáveis, a fim de colmatar lacunas existentes, evitar o isolamento e dar iguais oportunidades de crescimento às ilhas e regiões ultraperiféricas, bem como às regiões periféricas e insulares;
4. INSISTEM na necessidade de impulsionar a criação de uma rede de corredores intermodais de transporte que liguem as regiões industriais, periféricas e insulares, com modernas instalações de transbordo, infraestruturas portuárias eficientes e sustentáveis, tendências e tecnologias avançadas de automatização, inserida num quadro regulamentar e administrativo adequado, e APELAM à continuação dos trabalhos neste domínio no quadro das orientações para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) e do Mecanismo Interligar a Europa, fazendo a melhor utilização dos instrumentos financeiros e subvenções relevantes;
5. DESTACA a necessidade de tornar o setor dos transportes marítimos da UE atraente para as gerações vindouras e evitar que o setor marítimo europeu se veja a braços com uma escassez de pessoal competente, com a combinação adequada de aptidões e competências, e REAFIRMAM a necessidade de reforçar a criação de condições sociais equitativas nos transportes marítimos e de garantir o tratamento equitativo dos marítimos, para isso aplicando efetivamente a Convenção do Trabalho Marítimo da OIT, de 2006, e os acordos pertinentes entre os parceiros sociais⁹, APOIAM as iniciativas e ações que visem atrair e formar um número suficiente de marítimos da UE, e SUBLINHAM, por isso, a necessidade de promover e aplicar as normas internacionais que assegurem boas condições de trabalho e de vida;
6. RECONHECEM, em especial, as vantagens de contratar mais mulheres no setor dos transportes e SALIENTAM a necessidade de aumentar a participação das mulheres no setor dos transportes marítimos;
7. INSTAM os parceiros sociais a identificarem e desenvolverem iniciativas comuns e condições sociais atrativas para promover o emprego dos marítimos europeus e aumentar a atratividade do setor, por exemplo facilitando o uso de meios de comunicação modernos, nomeadamente o acesso à Internet a bordo;

⁹ Diretiva 2009/13/CE do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, que aplica o Acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, e que altera a Diretiva 1999/63/CE (JO L 124 de 20.5.2009, p. 30).

8. SALIENTAM a importância de promover o diálogo multilateral, regional e bilateral, uma cooperação mais estreita e o intercâmbio de boas práticas em matéria de transportes marítimos a nível internacional, tendo em vista fomentar a criação de condições equitativas;
9. CONVIDAM a Comissão a intensificar esforços a todos os níveis no sentido de estabelecer condições de concorrência equitativas a nível mundial e simultaneamente criar as condições de enquadramento necessárias para facilitar o acesso aos mercados das regiões com um potencial económico em crescimento;
10. INCENTIVAM os Estados-Membros e a Comissão a continuarem a defender normas transparentes, vinculativas a nível mundial e tecnologicamente avançadas que não provoquem distorções da concorrência e assim procurar soluções internacionais;
11. REAFIRMAM o valor acrescentado das orientações comunitárias sobre auxílios estatais ao transporte marítimo e a necessidade de dispor de um quadro de tributação estável em conformidade com essas mesmas orientações, a fim de preservar condições de concorrência equitativas a nível mundial no setor marítimo da UE, reforçar a qualidade e a atratividade dos pavilhões dos Estados-Membros da UE e criar as condições em que este setor pode eficazmente contribuir para a economia da UE;
12. RECORDAM as conclusões do Conselho, adotadas em 28 de fevereiro de 2017, sobre o Relatório Especial do Tribunal de Contas Europeu n.º 23/2016 a respeito dos investimentos nos portos marítimos, que destaca várias questões relacionadas com estes portos, nomeadamente as orientações sobre os auxílios estatais aos portos marítimos, o desenvolvimento de um regulamento geral de isenção por categoria (RGIC) para certos investimentos portuários, a necessidade de aumentar o financiamento dos portos, a natureza específica das infraestruturas portuárias e a plena integração dos portos na RTE-T;

II. Digitalização

13. RECORDAM a necessidade de implementar integral e rapidamente a Cintura Azul por meio, nomeadamente, de um manifesto de carga eletrónico harmonizado (manifesto eletrónico), e CONVIDAM a Comissão a prestar regularmente informações às partes interessadas sobre a sua aplicação e eficácia;

14. SAÚDAM e APOIAM os trabalhos sobre as especificações relativas ao manifesto eletrónico desenvolvidas pela Comissão em conjunto com os Estados-Membros, a indústria e a AESM;
15. DESTACAM as lacunas identificadas nos resultados preliminares apresentados pela Comissão a respeito da avaliação REFIT da Diretiva "Formalidades de Declaração";
16. CONVIDAM a Comissão a propor um seguimento adequado a dar à revisão da Diretiva "Formalidades de Declaração", inclusive mediante a introdução do manifesto eletrónico através de um ambiente de plataforma única europeia harmonizada para o setor marítimo, a fim de criar um espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras e aumentar a eficiência e a atratividade dos transportes marítimos;
17. RECONHECEM a importância de estimular o intercâmbio de dados e clarificar as condições necessárias para tornar os dados disponíveis e acessíveis a todas as partes, tendo em vista otimizar as cadeias logísticas e promover os transportes multimodais na Europa e a nível internacional e, por conseguinte, ACOLHEM COM AGRADO nomeadamente as iniciativas portuárias inteligentes empreendidas para esse efeito, bem como outras iniciativas, como o Fórum de Transporte e Logística Digital;
18. REGISTAM o potencial da automatização, que complementa a digitalização proporcionando reduções do consumo de combustível, permitindo o aumento da eficácia e a otimização dos fluxos de carga na logística e melhorando a segurança e melhoria do desempenho ambiental do setor dos transportes marítimos da UE; por esse motivo, SUBLINHAM a importância de permitir o desenvolvimento de soluções digitais e a tecnologia marítima avançada, bem como de promover a utilização de dados abertos, tendo em conta a necessidade de um enquadramento jurídico atualizado que permita o desenvolvimento de soluções digitais;
19. SALIENTAM a necessidade de continuar a promover o conceito de digitalização e de verificação eletrónica da certificação dos navios e dos tripulantes a nível internacional e ENCORAJAM a disponibilização dos certificados por via eletrónica;

III. Descarbonização e Redução das Emissões Atmosféricas

20. CONVIDAM os Estados-Membros a, juntamente com a Comissão, diligenciarem no sentido de que seja adotada em 2018 uma ambiciosa estratégia inicial da OMI em matéria de redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos navios – tendo assim em conta o objetivo de ficar “bem abaixo dos 2 °C” do Acordo de Paris –, incluindo novas medidas a curto, médio e longo prazo destinadas a definir o contributo do setor dos transportes marítimos para os esforços internacionais de redução das emissões de gases com efeito de estufa; para o efeito, CONVIDAM os Estados-Membros e a Comissão a estabelecerem contactos com os países terceiros e as empresas do setor tendo em vista garantir a adoção de uma estratégia ambiciosa na primavera de 2018, a apoiarem o desenvolvimento de capacidades, nomeadamente as iniciativas tendentes a demonstrar os benefícios da descarbonização do setor dos transportes marítimos, e a fomentarem a investigação e os investimentos, de modo a que nenhum país fique para trás no combate às alterações climáticas.
21. CONVIDAM a Comissão a propor, quando estiver estabelecido o quadro jurídico para o sistema mundial, uma alteração ao regulamento da UE relativo ao sistema MCV para alcançar a harmonização com um acordo internacional;
22. INSTA a Comissão e os Estados-Membros a cooperarem na aplicação efetiva das normas regionais e mundiais em matéria de emissões atmosféricas dos navios e SALIENTAM a importância da partilha de dados pertinentes sobre o grau de cumprimento nesta matéria;
23. APOIAM as iniciativas da Comissão para a promoção da utilização de fontes de energia e combustíveis alternativos para a navegação, nomeadamente a fixação de normas harmonizadas para as ligações de abastecimento de GNL e de procedimentos para o abastecimento de GNL nos portos europeus, tendo em vista melhorar o desempenho ambiental do setor e contribuir para o cumprimento dos requisitos de emissões a nível global, nomeadamente dos limites das emissões de enxofre adotados pela OMI;

24. CONGRATULAM-SE com o programa *Green Shipping Guarantee* para reagir com eficácia aos desafios relacionados com o financiamento de investimentos que contribuem para a melhoria do desempenho ambiental do setor europeu dos transportes marítimos e para a sua competitividade, APOIAM o trabalho realizado pela Comissão para promover o papel dos portos na ecologização dos transportes marítimos e SUBLINHAM a necessidade de conceder apoio financeiro para investimentos como as infraestruturas de abastecimento de eletricidade a partir da rede terrestre ou de outras infraestruturas de abastecimento de combustíveis alternativos;
 25. CONVIDAM a Comissão a prosseguir as suas iniciativas para ajudar o setor dos transportes marítimos a tirar o máximo partido dos incentivos económicos e financeiros disponíveis a nível da União, dos Estados-Membros e dos portos para aumentar a sustentabilidade ambiental do setor, incluindo a utilização de fundos para a investigação de tecnologias que deverão chegar à fase de validação pelo mercado nos ciclos de investimento de meados do século;
 26. AFIRMAM o seu firme apoio aos transportes marítimos seguros e ecológicos nas águas polares e noutras zonas marinhas vulneráveis e DESTACAM a necessidade de aplicar eficazmente o Código Polar da OMI.
-