



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

Comissão dos Assuntos Externos

2012/2318(INI)

21.2.2013

PROJETO DE RELATÓRIO

sobre a dimensão marítima da Política Comum de Segurança e Defesa
(2012/2318(INI))

Comissão dos Assuntos Externos

Relatora: Ana Gomes

ÍNDICE

Página

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU.....	3
--	---

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a dimensão marítima da Política Comum de Segurança e Defesa (2012/2318(INI))

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta o Título V do Tratado da União Europeia (TUE) e, nomeadamente, os seus artigos 42.º, 43.º e 45.º,
- Tendo em conta o artigo 222.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE),
- Tendo em conta a Estratégia Europeia de Segurança intitulada «Uma Europa segura num mundo melhor», adotada pelo Conselho Europeu em 12 de dezembro de 2003, bem como o relatório sobre a sua execução intitulado «Garantir a segurança num mundo em mudança», aprovado pelo Conselho Europeu de 11 e 12 de dezembro de 2008,
- Tendo em conta a Política Marítima Europeia Integrada de 2007 e o respetivo relatório de progresso de 2012,
- Tendo em conta as conclusões do Conselho sobre uma Estratégia de Segurança Marítima, de 26 de abril de 2010,
- Tendo em conta a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), de 10 de dezembro de 1982,
- Tendo em conta a proposta conjunta de Decisão do Conselho relativa às regras de execução pela União da cláusula de solidariedade, de 21 de dezembro de 2012¹,
- Tendo em conta o Livro Verde da Comissão intitulado «Para uma futura política marítima da União», de 7 de junho de 2006,
- Tendo em conta o código de conduta relativo à mutualização e à partilha da Agência Europeia de Defesa (AED), de 2012,
- Tendo em conta a Estratégia Marítima da Aliança adotada pela NATO em 18 de março de 2011,
- Tendo em conta a Ação Comum do Conselho relativa à operação militar da União Europeia tendo em vista contribuir para a dissuasão, a prevenção e a repressão dos atos de pirataria e dos assaltos à mão armada ao largo da costa da Somália (ATALANTA), de 2008²,
- Tendo em conta a decisão do Conselho relativa à Missão da União Europeia de Reforço

¹ JOIN/2012/039 final – 2012/0370 (NLE)

² JO L 301 de 12.11.2008, p. 33-37

das Capacidades Navais Regionais no Corno de África (EUCAP NESTOR), de 2012¹,

- Tendo em conta a decisão do Conselho relativa à Missão da PCSD da União Europeia no Níger (EUCAP Sael Níger), de 2012²,
 - Tendo em conta a decisão do Conselho relativa a uma missão militar da União Europeia que tem em vista contribuir para a formação das Forças Armadas do Mali (EUTM Mali), de 2013³,
 - Tendo em conta a sua resolução de 22 de novembro de 2012 sobre a execução da Política Comum de Segurança e Defesa⁴,
 - Tendo em conta as suas resoluções de 23 de outubro de 2008 sobre a pirataria no mar⁵ e de 10 de maio de 2012 sobre a pirataria marítima⁶,
 - Tendo em conta o artigo 48.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Assuntos Externos (A7-0000/2013),
- A. Considerando que os Estados-Membros da UE são responsáveis pelo controlo de mais de 90 000 quilómetros de costa, banhados por dois oceanos e quatro mares, para além dos territórios ultramarinos e das instalações de segurança nacional noutros oceanos;
- B. Considerando que o transporte de 90% do comércio externo da União Europeia e de 40% do seu comércio interno é efetuado por via marítima; que a UE é líder do transporte marítimo a nível mundial e que os armadores europeus controlam 30% das embarcações e 35% da frota mundial – nomeadamente 55% dos porta-contentores e 35% dos navios-tanque, o que representa 42% do valor global do tráfego marítimo;
- C. Considerando que, para a União, a importância dos fluxos marítimos mundiais aumentou exponencialmente, como resultado da globalização e do aumento da interdependência global, que o equilíbrio marítimo geoestratégico está a mudar rapidamente, verificando-se que as potências emergentes adotam estratégias de recusa de acesso destinadas a restringir a tradicional presença norte-americana e europeia nos mares, que um ambiente de segurança marítima mais complexo e difuso dificulta a via do multilateralismo efetivo e da cooperação internacional na regulação dos assuntos marítimos;
- D. Considerando que a globalização incentiva também a proliferação de atores marítimos não estatais e ilegais que ameaçam as rotas e infraestruturas marítimas vulneráveis e exploram as fragilidades de um sistema de governação marítima global fragmentado; que as atividades legais e ilegais no mar têm vindo a aumentar em número e em complexidade, como resultado desta multiplicação de atores presentes no mar; que esta situação exerce uma pressão sobre a UE para que invista numa abordagem holística a fim de face à

¹ JO L 187 de 17.7.2012, p. 40-44

² JO L 187 de 17.7.2012, p. 48

³ JO L 14 de 18.01.13, p. 19-21

⁴ Textos Aprovados, P7_TA(2012)0455

⁵ JO C 15 E de 21.1.2010, p. 61

⁶ Textos Aprovados, P7_TA(2012)0203

complexidade dos desafios transnacionais, que os Estados-Membros não podem enfrentar individualmente;

- E. Considerando que a dimensão da segurança só superficialmente foi abordada na Política Marítima Europeia Integrada de 2007, negligenciando, assim, um setor de apreensão crescente para a UE; que é imperativo rever a abordagem da UE no que diz respeito à segurança marítima e à proteção do transporte marítimo, através da integração das respetivas inter-relações nas duas dimensões, bem como da identificação dos objetivos, riscos e meios comuns disponíveis e de eventuais palcos para operações articuladas;
- F. Considerando que as diferentes zonas marítimas estão agora interligadas, influenciando-se assim mutuamente, bem como os fluxos marítimos noutros locais, e que os fenómenos de sobrepesca e de degradação ambiental são cada vez mais prevacentes em todo o mundo, quer como resultado do impacto de projetos marítimos críticos – como a construção de canais ou de infraestruturas portuárias, que permitem a abertura de novas rotas concorrentes – quer como resultado de conflitos locais ou por interposta pessoa, de ações de pirataria e de criminalidade organizada levadas a cabo em regiões sem lei, o que causa impasses e desvios marítimos; que esta realidade, em cada vez mais rápida mutação, evidenciou a necessidade de a UE desenvolver parcerias para combater as causas da instabilidade e procurar soluções holísticas sustentáveis; que a instabilidade no Oceano Índico, ao largo da costa da Somália, no Corno de África, é um dos exemplos mais claros desta complexidade e deu origem à criação da primeira operação naval da UE, EUNAVFOR Atalanta, no âmbito da PCSD;
- G. Considerando que a visão global das capacidades navais e da projeção de potência está a mudar rapidamente e que as potências emergentes estão cada vez menos dispostas a aderir aos princípios UNCLOS ou a submeter-se à arbitragem ou regulação internacionais; que, facto extremamente significativo, a China mantém a sua política de «Colar de Pérolas», procurando aumentar e expandir a sua presença no mar por uma multitude de razões declaradas e não declaradas, entre as quais se contam a necessidade de acautelar rotas comerciais e energéticas e de controlar os recursos marinhos e as infraestruturas marítimas críticas; que, enquanto ator global, a UE tem de considerar os desafios em matéria de segurança e de eventuais respostas conjuntas a nível mundial, desde o vizinho Mar Mediterrâneo e as zonas do Atlântico Ocidental ao Pacífico, via este e oeste, e desde o Ártico ao Antártico;
- H. Considerando que é necessária uma Estratégia Europeia de Segurança Marítima (EESM) para integrar os interesses, os riscos e as oportunidades da União Europeia no mar, incluindo a proteção dos cidadãos europeus; que esta estratégia, alicerçada que é nos valores e princípios europeus, tem de ser prospetiva e proativa e mobilizar todas as instituições e atores relevantes, quer civis, quer militares;
- I. Considerando que os conflitos e a instabilidade no mar ou em zonas do mundo que afetam o interesse da UE em fluxos marítimos abertos e no acesso seguro exigem uma maior compreensão do nexo entre segurança humana, governação estatal e desenvolvimento, que devem estar no centro da Estratégia de Segurança Marítima da UE e em todo e qualquer plano de ação desta decorrente; que esta estratégia deve envolver a coordenação entre diferentes iniciativas, agências e instrumentos da UE, com vista a abordar as causas

profundas da instabilidade e a ajudar a resolver conflitos, a garantir a paz e a apoiar o processo de construção do Estado, a governação e as necessidades de desenvolvimento, incluindo a reforma do setor da segurança, o aprovisionamento energético, a segurança marítima, comercial e de transportes, as pescas, a proteção ambiental e o impacto das mudanças climáticas;

Observações gerais sobre uma Estratégia Europeia de Segurança Marítima

1. Recorda que a UE tem um interesse vital em garantir um ambiente marítimo seguro e aberto, que permita o comércio livre e uma utilização pacífica, legal e sustentável das riquezas dos oceanos, que os fluxos marítimos representam o sustento do comércio europeu e são transmissores do poder e da influência europeias, que a segurança dos cidadãos europeus é uma responsabilidade da UE e dos Estados-Membros e que a UE tem por ambição ser fator de segurança global, o que inclui a segurança dos mares e no mar e que o quadro institucional da UE deve, por conseguinte, ser alterado com vista à consecução dos objetivos, capacidades e meios necessários para que esta responsabilidade possa ser assumida;
2. Recorda aos Estados-Membros que apenas num espírito de empenhamento, de entendimento mútuo e de genuína solidariedade poderá a União desempenhar o seu papel de fator de segurança mundial e de projetar a sua influência política, diplomática, social, económica e cultural a nível mundial, reforçando a segurança da Europa e dos seus cidadãos, recorda, a este respeito, que o artigo 42.º, n.º 7, do TUE («cláusula de defesa mútua» ou «cláusula de assistência mútua») e o artigo 222.º do TFUE («cláusula de solidariedade»), introduzidos pelo Tratado de Lisboa, preveem o quadro institucional para uma efetiva solidariedade entre todos os Estados-Membros em matéria de segurança e de defesa da União, felicita, por conseguinte, a Comissão e o Serviço Europeu para a Ação Externa (SEAE) pela proposta conjunta relativa às regras de execução pela União da cláusula de solidariedade e convida-os a avaliarem as implicações da sua eventual ativação para acometer quaisquer desafios no mar ou desafios que envolvam meios ou infraestruturas marítimas; insta o Conselho a aprovar rapidamente esta proposta;
3. Insta os Estados-Membros e as instituições, agências e organismos da UE relevantes a darem provas de empenho e a trabalharem em conjunto visando assegurar o controlo, a segurança, a proteção das águas costeiras e territoriais europeias, das Zonas Económicas Exclusivas (ZEE), da plataforma continental, das infraestruturas marítimas e dos recursos marinhos; recorda que têm também de garantir os fluxos das rotas marítimas e a preservação dos bens comuns, vitais para a segurança do mundo e da própria Europa, dos interesses comerciais e ambientais; regista que os Estados-Membros têm a responsabilidade de serem os principais fatores de segurança mundial para os marítimos a bordo dos navios que arvoram o seu pavilhão e de proporcionarem proteção aos seus cidadãos, nomeadamente de socorrer os que se encontrem em zonas de crise; salienta que a UE e os seus Estados-Membros têm o dever de procurar aplicar e reforçar o direito internacional, nomeadamente a UNCLOS, com vista a regular os assuntos marítimos à escala mundial e precaver uma corrida à exploração de matérias-primas e de recursos minerais e haliêuticos em alto mar, que poderia originar uma degradação ambiental e desencadear conflitos internacionais;

4. Reconhece que a União Europeia dispõe já de inúmeros meios e instrumentos necessários para responder aos desafios de segurança marítima e à necessidade de criar um ambiente seguro e estável, através do SEAE e da Comissão Europeia, dos instrumentos financeiros, da cooperação para o desenvolvimento, da assistência humanitária, da gestão de crises, da cooperação comercial e de outros meios de ação relevantes;
5. Regista, no entanto, que é necessária uma Estratégia Europeia de Segurança Marítima para assegurar uma abordagem integrada e abrangente, que incida especificamente nas ameaças, riscos, desafios e oportunidades que no mar se apresentem; entende que a EESM, alicerçada que é nos valores e princípios europeus, tem de desenvolver sinergias e respostas conjuntas que mobilizem todas as instituições e atores relevantes, quer civis, quer militares; que a EESM deve identificar a totalidade das potenciais ameaças, das ameaças convencionais à segurança, às colocadas pelas catástrofes naturais e alterações climáticas, das ameaças que afetam a proteção dos recursos marinhos vitais às que afetam a segurança das infraestruturas marítimas e dos fluxos comerciais, que esta estratégia deve também identificar as capacidades e meios específicos necessários para enfrentar todos os desafios, nomeadamente os serviços de informações de segurança, a vigilância e o patrulhamento, a busca e o salvamento, o recurso a helicópteros com guincho, a evacuação de cidadãos da UE e nacionais de países terceiros de zonas de crise, a aplicação de embargos e a assistência a quaisquer missões e operações PCSD;
6. Convida a Alta Representante, a Comissão, o Conselho e todos os outros órgãos participantes no grupo de trabalho relevante a elaborarem uma Estratégia de Segurança Marítima da UE que envolva a articulação e coordenação entre todos os atores europeus relevantes para a segurança marítima e a proteção do transporte marítimo e se concentre nessas vertentes; insta, neste sentido, a Comissão e a HR/VP a debruçarem-se sobre as lacunas da Política Marítima Integrada de 2007, que não utilizou plenamente o potencial de uma abordagem operacional plenamente integrada de todas as agências, órgãos e instrumentos da UE, que poderiam dar o seu contributo para a melhoria dos resultados e para a redução/repartição de custos; é de opinião que a EESM deve ser a descendente da Estratégia Europeia de Segurança e a gêmea da Política Marítima Integrada e que o seu nível de ambição, meios e capacidades não deve ser apenas determinado pelos interesses marítimos diretos, mas também pela necessidade de regular os fluxos marítimos e o acesso ao alto mar em todo o mundo;
7. Salienta que no mundo atual, a complexidade, a integração e o nível de interação entre atores estatais, comerciais e não comerciais no mar requerem uma abordagem abrangente que tome em consideração a complexidade dos desafios e ameaças para os interesses europeus, para além da natureza puramente securitária, mas que pondere também as oportunidades políticas, económicas e outras oportunidades que emanam dessa interação; insiste em que esta abordagem não se deve coibir de aproveitar plenamente o potencial propiciado pela colaboração entre os múltiplos órgãos e agências da UE, em vez de perpetuar as lacunas, sobreposições e incoerências no contexto da aplicação de normas comuns, a relutância em partilhar informações, bem como as abordagens divergentes à cibergovernança hoje existentes em diversas áreas de iniciativa e atividade relacionadas com o mar;
8. Salienta que, à escala nacional, está já a ganhar forma em alguns Estados-Membros uma

abordagem marítima integrada desta natureza, que combina instrumentos civis e ferramentas militares e engloba aspetos de segurança, quer internos, quer externos, e que deve, por conseguinte, ser reforçada a nível da União; destaca o papel que pode e deve ser desempenhado pelas nações marítimas para incentivar uma integração regional marítima positiva; destaca que as iniciativas de integração marítima regional podem e devem conduzir à mutualização e partilha dos meios navais críticos, por forma a dar resposta às necessidades da UE no plano das capacidades;

Riscos potenciais

9. Regista que a segurança da UE é atualmente ameaçada por riscos diretos e indiretos decorrentes de ameaças e atores não convencionais que pretendem fazer proliferar o terrorismo e as armas de destruição maciça (ADM) na sua vizinhança meridional e também mais a sul, no interior do continente africano, tirando partido das dificuldades de aplicação da lei nas zonas marítimas, costeiras e, de modo geral, dificuldades essas decorrentes do fracasso do Estado, da fragilidade do Estado ou da falta de controlo estatal; regista que estas ameaças e atores interagem perigosamente com as redes de criminalidade organizada envolvidas no tráfico de seres humanos e noutras atividades ilícitas, tais como o tráfico de drogas e de armas, nomeadamente armas ligeiras e de pequeno calibre, bem como de componentes de ADM, agravando, assim, as crises políticas e humanitárias, obstruindo o desenvolvimento social e económico, a democracia, o primado do direito, alimentando a privação e conduzindo a migrações, ao deslocamento interno de pessoas e a um enorme sofrimento humano;
10. Exprime a sua profunda inquietação face ao aumento de indícios claros de que as redes terroristas e os atores não estatais têm vindo a adquirir capacidades marítimas sofisticadas, incluindo capacidades submarinas, aumentando, assim, significativamente o seu potencial de ameaça, indícios estes reveladores de uma expansão das suas atividades nas proximidades da Europa, designadamente em ambos os lados do Oceano Atlântico Sul;
11. Mantém-se apreensivo face à pirataria ao longo da costa oriental e ocidental africana, que está a obstruir seriamente a liberdade de acesso e de movimento nesses mares; recorda que o problema da pirataria é geralmente decorrente da falta de governação e desenvolvimento em terra e que apenas poderá ser combatido através de uma abordagem holística, desde a vigilância à formação da guarda costeira, passando pelo combate aos fluxos financeiros ilegais, pela legislação e pela abordagem das causas profundas a nível social, económico e político, não esquecendo as prementes necessidades de segurança no mar, como ilustrado pela EUNAVFOR Atalanta no Corno de África, que evoluiu, de facto, de uma fase inicial descoordenada para uma atuação mais estratégica e abrangente;
12. Alerta para os problemas que a pirataria, o terrorismo internacional e a criminalidade organizada em geral colocam à segurança da navegação em zonas de trânsito marítimo cruciais; salienta que algumas das mais importantes vias navegáveis que asseguram o aprovisionamento energético global estão geograficamente localizadas ou acessíveis através de algumas das zonas marítimas mais instáveis, como é o caso do canal do Suez, do Estreito de Ormuz e do Estreito de Malaca;
13. Regista que é provável que a migração ilegal continue a exercer pressão nas fronteiras marítimas da UE, especialmente perante a evolução política e económica na vizinhança

meridional e as perspectivas de continuada instabilidade no norte de África, no Sael, no Corno de África e na África subsariana; recorda, no entanto, que a migração não pode ser considerada uma ameaça à segurança, mas antes um fenómeno humano que requer uma sólida estratégia de gestão que combine a cooperação regional, política e diplomática, políticas de desenvolvimento e o investimento em parcerias regionais; realça que este esforço requer o desenvolvimento de capacidades marítimas e atividades da guarda costeira para o patrulhamento e salvamento dos migrantes que viajem em embarcações ilegais;

14. Reconhece que o aumento do tráfego marítimo poderá conduzir ao aumento do potencial de catástrofes, como derrames de petróleo e outros incidentes geradores de poluição ambiental; salienta que é imperativo que a UE continue a desenvolver uma estratégia assente em experiências passadas com graves catástrofes ambientais ocorridas no mar, assegurando, para o efeito, que todos os atores, órgãos e agências da UE, em conjunto com as autoridades dos Estados-Membros, intervenham de forma coordenada, cumprindo as suas responsabilidades, com vista a criar as sinergias apropriadas, num espírito de solidariedade e visando ações mais eficazes;
15. Alerta para o risco de escalada e de exploração ilegítima de importantes recursos naturais nas águas dos Estados-Membros da UE ou nos mares vizinhos da UE; regista que a corrida desenfreada aos recursos marinhos, naturais e minerais pode ter um impacto adverso no ecossistema marinho, aumentando, assim, o impacto ambiental das atividades marítimas; recorda que a exploração dos recursos marinhos pode também levar à militarização indesejada das zonas marítimas;

Zonas marítimas críticas

Mediterrâneo

16. Salienta o facto de o Mar Mediterrâneo apresentar um conjunto de desafios que podem eventualmente ameaçar a estabilidade da UE e os seus interesses diretos, nomeadamente tendo em conta as sublevações políticas e as dificuldades sociais e económicas que podem persistir em alguns Estados costeiros; regista que as atividades ilegais decorrentes desta situação, tais como o terrorismo e todo o tipo de tráfico ilícito, têm um impacto na segurança marítima da UE, nomeadamente a segurança do aprovisionamento energético a Sul; considera que é premente investir na cooperação marítima regional, que envolva uma cooperação europeia e regional, serviços de informações de segurança, vigilância, patrulhamento e atividades da guarda costeira, requerendo todas estas atividades meios de projeção do poder naval;
17. Salienta que o Mediterrâneo é palco de inúmeros conflitos regionais, que envolvem litígios relacionados com as fronteiras marítimas e exorta, por conseguinte, a UE a comprometer-se a evitar qualquer nova escalada de conflito no Mediterrâneo, que agravaria as ameaças existentes, como mostram as consequências da guerra civil na Síria e o impacto na sua zona marítima e na dos países vizinhos, a instabilidade política e a falta de capacidade de governação na Líbia, no Egito e na Tunísia, o efeito de contágio nos vizinhos Marrocos e Argélia, que ainda não chegaram a acordo no que diz respeito ao conflito no Sara Ocidental e que são diretamente afetados pela escalada de violência do conflito no Mali e na região do Sael; alerta, para além disso, para o perigo decorrente da

interligação das crises no Mediterrâneo e da instabilidade e conflito no Médio Oriente, no Sael, no Corno de África, na África Ocidental e na África subsariana;

18. Regista que as recentes descobertas de gás natural no Mediterrâneo Oriental levaram a Turquia, a Rússia e Israel a aumentar a presença da sua força naval no Mediterrâneo, suscitando imediata preocupação por parte da Grécia e de Chipre, ambos Estados-Membros da UE; regista também as implicações do litígio não resolvido com a Turquia e a escalada da tensão resultante da intenção de explorar as reservas marítimas de petróleo ao largo de Chipre; exorta, por conseguinte, a UE a agir de modo a afirmar a sua posição, a fim de evitar qualquer conflito relacionado com os recursos naturais do Mediterrâneo e consequentes ameaças à segurança dos Estados-Membros da UE na região, o que poderia acabar por afetar o conjunto da UE;

Mar Negro

19. Considera que, hoje em dia, o Mar Negro representa para a Europa uma das mais importantes rotas de abastecimento energético e que os principais riscos colocados à estabilidade da UE advêm de prolongados conflitos regionais, como é o caso do conflito entre a Geórgia e os territórios contestados de Abcásia e da Ossétia do Sul e do conflito conexo entre Moscovo e Tbilissi; salienta que, dada a dependência da Europa face ao Mar Negro no que diz respeito ao trânsito no domínio do aprovisionamento energético, a UE tem um interesse estratégico em dissuadir os atores regionais de exercerem uma diplomacia arriscada e, para este fim, pode ser necessário mobilizar meios navais;

África Ocidental

20. Considera que a costa ocidental africana, especialmente o golfo da Guiné, é hoje palco de uma das maiores ameaças que impendem sobre a Europa; manifesta a sua profunda preocupação pelo facto de na costa ocidental africana se registar um recrudescimento de sérios desafios relacionados com atividades criminosas, com o tráfico de drogas, de seres humanos e de armas e, nomeadamente, com a proliferação de ADM; verifica, em paralelo, que os países do golfo da Guiné se convertem cada vez mais em terreno de operações para redes terroristas regionais, como é o caso do grupo Boko Haram, na Nigéria, cujas ações alastram aos países vizinhos e estão ligadas a redes globais, designadamente a rede Al-Qaeda no Magrebe Islâmico, como a crise no Mali tem vindo a ilustrar nitidamente;
21. Regista com apreensão que os países do Golfo da Guiné estão sujeitos a uma instabilidade política continuada, enfrentando alguns o fracasso do Estado, como é o caso da Guiné-Bissau, que se tornou uma plataforma para o tráfico de droga proveniente da América Latina e com destino à Europa;
22. Regista que a região é também um importante fornecedor de energia, uma vez que os países do Golfo da Guiné representam, para a UE, 13% das importações de petróleo e 6% das importações de gás, sendo a Nigéria responsável por 5,8% do total das importações de petróleo da UE; espera que a importância desta região aumente em resultado das recentes descobertas de reservas marítimas de petróleo e de gás; teme, no entanto, que a concorrência por estes recursos naturais marítimos venha a induzir conflitos e atividades criminosas;

23. Salienta que a instabilidade, o terrorismo e a criminalidade ao largo da costa ocidental africana estão profundamente relacionadas com a instabilidade na região do Sael no seu conjunto; exorta, por conseguinte, a UE, no contexto da missão civil da PCSD «EUCAP Sael Níger», a integrar os esforços de luta contra o terrorismo na região do Sael, no contexto de uma estratégia regional abrangente, para combater as ameaças ao largo da costa ocidental africana, em particular no Golfo da Guiné; exorta, neste contexto, a UE a assegurar a coordenação entre as duas missões PCSD na região – EUCAP Sael Níger e EUTM Mali –, e com os esforços em terra e no mar, por forma a combater o terrorismo e outras formas de criminalidade organizada na região;
24. Congratula-se com o anúncio, por parte da Comissão, do lançamento do Programa “Rotas Marítimas Críticas do Golfo da Guiné” (CRIMGO), que tem por objetivo melhorar a segurança nas águas do Golfo da Guiné, ministrando, para o efeito, formação às guardas costeiras e estabelecendo uma rede de partilha de informações entre as autoridades de sete Estados costeiros da África Ocidental, a financiar pelo Instrumento de Estabilidade; apela à rápida implementação do programa CRIMGO ao largo da costa ocidental africana; defende também a criação de mecanismos específicos de cooperação para estabelecer uma ligação entre este programa financiado pela Comissão e as missões PCSD – EUCAP Sael Níger e EUTM Mali – cujos objetivos estão intrinsecamente associados às causas da instabilidade ao largo do Golfo da Guiné;
25. Salienta que é necessário identificar as capacidades navais europeias adequadas, com o objetivo de aumentar a eficácia das atividades da UE no Golfo da Guiné, em particular no domínio da vigilância, do patrulhamento e da luta contra a criminalidade organizada; sugere a criação de sinergias específicas para promover mais-valias a partir da articulação entre os instrumentos e estruturas da UE existentes, especialmente a peritagem da Agência Europeia de Defesa (EDA), da Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM), da Agência Espacial Europeia (ESA) e do Centro de Satélites da UE (SatCen);
26. Insta a HR/VP a proceder ao mapeamento das instalações existentes nos Estados-Membros da UE e nos parceiros ACP em pontos estratégicos – como é o caso da Base Aérea das Lajes, nos Açores, Portugal, e das ilhas de Cabo Verde – que podem ser utilizadas para levar a cabo operações navais e aéreas específicas, com vista a combater a proliferação, o terrorismo, a pirataria e a criminalidade organizada no Golfo da Guiné e no Oceano Atlântico Sul, com base numa parceria tripartida, envolvendo uma cooperação transatlântica com os EUA, o Canadá, o Brasil e outros países da América Latina, bem como entre a UE e a União Africana;

Golfo de Aden e Oceano Índico Ocidental

27. Destaca que, devido à pirataria, o Golfo de Aden é, hoje em dia, uma das zonas marítimas mais perigosas do mundo; recorda que a pirataria é uma forma específica de criminalidade organizada que requer uma abordagem especial, abrangente e holística, que tome em consideração a relação causal entre a pirataria e a governação social, política e económica, como demonstra, em particular, os contextos do Corno de África e da Somália; regista que o rastreio dos fluxos financeiros provenientes do pagamento de resgates, o desmantelamento de redes criminosas e a perseguição judicial dos responsáveis são também aspetos essenciais na luta contra a pirataria, o que apenas pode ser alcançado

tirando partido dos benefícios da cooperação entre as autoridades dos Estados-Membros, a Europol e a Interpol; regista que se está em presença de uma ligação concreta entre a política de segurança externa e a aplicação do direito interno;

28. Regozija-se com a criação da missão civil PCSD EUCAP Nestor, que se destina a reforçar as capacidades marítimas no Corno de África e no Oceano Índico ocidental e que visa garantir uma contribuição mais sustentável e local para alcançar os objetivos da operação EUNAVFOR Atalanta;
29. Assinala o sucesso recente, mas reversível, alcançado pela operação EUNAVFOR Atalanta, na redução da ocorrência de atos de pirataria no Oceano Índico ocidental e no reforço da credibilidade da PCSD; regista que a operação Atalanta constitui a primeira missão naval da PCSD e deve ser considerada a base para prosseguir o desenvolvimento e a implementação da dimensão marítima da PCSD, tendo em conta os seus sucessos, lacunas e os ensinamentos que se podem extrair; louva o papel de coordenação desempenhado pela UE e o ambiente de cooperação entre a operação Atalanta e outros parceiros de segurança na região, como a operação *Ocean Shield* da NATO, bem como a presença de embarcações de algumas potências regionais emergentes; entende que o mesmo se aplica à cooperação com outros atores da UE, como o SatCen da UE e a AESM, em especial no domínio da interpretação de imagens de satélite das embarcações, mesmo na ausência de disposições formais subjacentes a este tipo de cooperação; exorta a UE a formalizar as sinergias entre os instrumentos e órgãos da UE, tais como os desenvolvidos no âmbito da Atalanta, da AESM e do SatCen, no sentido de evitar a duplicação de tarefas, recursos, peritagem e de colher os benefícios operacionais de tais sinergias;
30. Salienta que a ideia de abordagem abrangente, que, neste caso particular, decorre do quadro estratégico para o Corno de África, se torna claro no âmbito da articulação das três atuais missões PCSD na região (EUNAVFOR Atalanta, Missão de Formação da UE na Somália e EUCAP Nestor), sustentada pelo empenho político e por políticas de desenvolvimento; acolhe com agrado a ativação do Centro de Operações da UE, cujo objetivo é facilitar a coordenação e o reforço das sinergias entre estas missões, o que representa um importante passo para o desenvolvimento da PCSD; destaca que este exemplo de complementaridade e coordenação deve inspirar outras ações deste tipo, nas quais as missões e operações PCSD sejam implicadas em resposta a um problema multidimensional; regista que um QG permanente para a PCSD apenas poderia reforçar a integração das componentes navais das missões e operações da PCSD;

Ártico

31. Salienta que a abertura da rota do Ártico é uma consequência direta das alterações climáticas e destaca o facto de a UE dever, antes de mais, empenhar-se na preservação e conservação da região, dos seus recursos e dos ativos ambientais críticos; sublinha a importância da estabilidade global e da paz na região; salienta, por conseguinte, a necessidade de uma política da UE coordenada e unida, na qual se definam claramente as prioridades, os potenciais desafios e a estratégia da UE para a região; destaca que, a par dos interesses dinamarqueses no Ártico, uma futura adesão da Islândia à UE daria um contributo para a transformação da União numa entidade costeira ártica, salientando a necessidade de uma política da UE para o Ártico mais coordenada ao nível da UE;

32. Realça a potencial importância da segurança e da proteção das novas rotas marítimas mundiais, através da passagem marítima aberta no Ártico, nomeadamente para a UE e para as economias dos Estados-Membros; sublinha que a UE e os seus Estados-Membros devem defender ativamente a liberdade dos mares e o direito a navegar livremente em águas internacionais; salienta que os litígios territoriais existentes de longa data entre Estados do Ártico requerem um maior envolvimento da UE na região e uma avaliação do tipo de instrumentos e capacidades que poderão ser necessários para fazer face aos conflitos na região; salienta, de qualquer modo, a necessidade de evitar a militarização do Ártico; apela à Comissão para que apresente propostas sobre a forma como o Projeto Galileu poderia ter um impacto na política do Ártico e como poderia ser desenvolvido para permitir uma navegação mais segura nas águas do Ártico, investindo, para o efeito, na segurança e na acessibilidade da Passagem do Nordeste, em especial;

Oceano Pacífico

33. Salienta a importância global do Mar da China Meridional, através do qual passa um terço do comércio mundial; exprime a sua séria inquietação pela escalada da tensão e apela com urgência para que todas as partes envolvidas se abstenham de ações políticas e militares unilaterais, moderem o tom das declarações e resolvam as suas reivindicações territoriais no Mar da China Meridional, através da arbitragem internacional, em conformidade com o direito internacional, nomeadamente com a UNCLOS, por forma a assegurar a estabilidade regional e a liberdade e segurança da navegação no Mar da China Meridional;
34. Exorta a HR/VP a identificar os riscos para a paz, a segurança dos fluxos marítimos e o livre acesso, que as embarcações europeias, os interesses comerciais e os cidadãos teriam de enfrentar em caso de escalada das tensões e de conflito armado nos mares da China Oriental e Meridional; apela também, com caráter de urgência, à identificação dos meios e capacidades, em especial das capacidades navais, a que a UE deverá eventualmente recorrer na região com vista a evacuar cidadãos da UE e nacionais de países terceiros, preservar e defender os seus interesses e a legalidade internacional e participar nos esforços internacionais para dissuadir o exercício de uma diplomacia arriscada, conter agressões e garantir a segurança e proteção da navegação nos mares da China Oriental e Meridional, bem como no Estreito de Malaca;
35. Salienta a importância do alargamento do Canal do Panamá, que deverá ficar concluído em 2014, para a alteração do equilíbrio geoestratégico marítimo, bem como as extraordinárias oportunidades que tal proporcionará à UE e aos Estados-Membros, caso as suas infraestruturas marítimas e portuárias se preparem para fazer face ao aumento previsível dos fluxos comerciais marítimos e aos riscos de segurança e proteção inerentes, que decorrem, entre outros, de pressões ambientais e de atividades criminosas adicionais; sublinha que esta ligação entre os oceanos Pacífico e o Atlântico poderá tornar-se uma importante alternativa à rota de transporte entre a Ásia e a Europa e vice-versa, pelo oeste;

Instrumentos existentes e desenvolvimento de capacidades

36. Está fortemente convicto de que a crise financeira deve ser vista como uma oportunidade para implementar a iniciativa «Mutualizar e Partilhar», no âmbito da geração de uma capacidade marítima verdadeiramente europeia, a única forma de garantir a aptidão da Europa em cumprir os desafios mundiais de segurança;

37. Lamenta que, em resposta à crise financeira e ao abrandamento económico, os Estados-Membros tenham vindo a aplicar cortes substanciais aos orçamentos de defesa nacionais, cortes estes em grande parte não coordenados ao nível da UE e negligenciar a Estratégia Europeia de Segurança, o que pode ter sérias consequências para a capacidade e preparação da União para fazer face aos desafios marítimos e outros desafios de segurança, para dar cumprimento às obrigações internacionais, e dificultar o seu papel de fator de segurança mundial;
38. Salienta que a prioridade «Mutualizar e Partilhar», apresentada pela UE visando uma maior coordenação, melhorar a eficácia das despesas com a defesa e realizar maiores economias de escala entre os Estados-Membros, tem ainda de dar frutos, nomeadamente no que toca às capacidades de segurança marítima; lamenta que as medidas de austeridade cegamente impostas aos Estados-Membros resgatados e com fortes tradições marítimas e capacidades navais, como é o caso de Portugal, da Grécia e a da Irlanda, mas também da Espanha, poderem, de facto, ter um impacto negativo nas capacidades marítimas e nos bens estratégicos da UE, forçando-os a venderem o controlo dos portos e das rotas marítimas, dos estaleiros e das indústrias de tecnologia naval e outras infraestruturas marítimas e navais críticas a potências concorrentes;
39. Elogia o trabalho desenvolvido pela AED na criação das bases para alcançar os objetivos da iniciativa «Mutualizar e Partilhar», através da harmonização dos requisitos e projetos no que diz respeito à formação e logística naval; saúda o estudo realizado pela equipa da *Wise Pen* 2012, relativo às exigências e capacidades marítimas; exorta os Estados-Membros, à luz do mandato e da especialização da AED, a recorrerem a esta agência para obterem apoio e assistência técnica, quando confrontados com a necessidade de aplicar cortes aos orçamentos da defesa, por forma a evitar comprometer o desenvolvimento de capacidades em toda a UE, o que implica ser necessário suprir lacunas e deficiências de forma coordenada; incentiva os Estados-Membros a trabalharem com a ADE para identificar necessidades em termos de capacidade, em especial civis, militares e as capacidades de dupla utilização no domínio marítimo; exorta a HR/VP, assistida pela ADE e pela DG Assuntos Marítimos e Pesca, a identificar todos os meios navais e marítimos que integram as capacidades e exigências marítimas para 2012 e que corram o risco de serem perdidas pelos Estados-Membros da UE em resultado de constrangimentos económicos e financeiros, e a considerar formas de as preservar e colocar ao serviço da Política Marítima Integrada da UE e da futura EESM;
40. Recorda a relevância das capacidades de dupla utilização, que devem ser valorizadas no âmbito da aplicação da PCSD, à luz dos complexos desafios de segurança do mundo de hoje; salienta que as atuais crises no Sael e no Corno de África evidenciaram a necessidade de uma abordagem abrangente que, por um lado, utilize todas as possibilidades de intervenção civil e militar e, por outro, do equipamento e das capacidades de dupla utilização, incluindo as capacidades navais europeias; convida os Estados-Membros a trabalharem com os órgãos e agências da UE competentes, nomeadamente a ADE e a Comissão, na procura de financiamento da UE para o desenvolvimento de capacidades de dupla utilização, uma forma de suprir as lacunas de capacidades a nível nacional, regional e da União; recorda o potencial que a dupla utilização do programa Galileo comporta e a sua utilidade para a aplicação e eficácia das operações PCSD, em especial no domínio marítimo;

41. Recorda a necessidade de consolidar uma base tecnológica a nível da UE no domínio da defesa e que seja financiada pela UE, nomeadamente a nível da construção naval e das capacidades de produção de equipamento; recorda que, perante a atual crise económica e financeira, o estabelecimento de indústrias de defesa capazes e autossustentáveis, e o respetivo apoio, implica a criação de empregos e a promoção do crescimento; apela a um diálogo mais qualitativo com os agentes industriais, tendo em conta que o desenvolvimento de capacidades navais implica muitos anos de empenho; salienta a necessidade de os Estados-Membros da UE e a indústria racionalizarem e harmonizarem as normas para assegurar a compatibilidade operacional a nível europeu no domínio das capacidades marítimas e navais, nomeadamente nos sistemas de comunicação e tecnológicos;
42. Considera que a Rede de Vigilância Marítima (MARSUR), da AED, constitui uma inovação, que confere valor acrescentado ao desenvolvimento da dimensão marítima da PCSD; recomenda vivamente que se estabeleçam domínios de cooperação adequados entre a MARSUR e outros projetos da UE que tenham por objetivo desenvolver projetos de vigilância marítima, como o programa Copernicus – Programa Europeu de Observação da Terra (antigo GMES – Sistema de Monitorização Global do Ambiente e Segurança), projetos relacionados com serviços marítimos e de segurança e também de apoio ao trabalho de vigilância marítima conduzido pela AESM;
43. É de opinião que o trabalho desenvolvido pela AESM, pela ESA e pelo programa Copernicus pode continuar a contribuir para a implementação da dimensão marítima da PCSD e devem ser formalmente destinados a este fim; salienta que os seus conhecimentos especializados os colocam numa posição privilegiada para prestarem serviços e apoio às atuais missões da PCSD em matéria de vigilância, de atividades de patrulhamento ou de recolha, estudo e difusão de dados de satélite, inspirando-se na parceria desenvolvida, embora informalmente, entre a AEMS e a operação EUNAVFOR Atalanta;
44. Defende a criação de uma verdadeira guarda costeira europeia, com base na experiência já adquirida pela Frontex e pela Rede Europeia de Patrulhas;
45. Elogia o trabalho levado a cabo no âmbito do desenvolvimento do Ambiente Comum de Partilha da Informação (CISE) para alcançar uma capacidade de vigilância marítima europeia eficaz; exorta, por conseguinte, a UE a investir significativamente na prossecução do desenvolvimento do CISE, inspirado na experiência adquirida em projetos, como o MARSUNO, o BluemassMed e o EUROSUR, com o objetivo de estar preparada para rastrear, monitorizar e responder aos desafios marítimos presentes nas águas dos Estados-Membros da UE ou na sua vizinhança;
46. Apela, tendo em conta que os membros da UE e da NATO detêm apenas um conjunto de forças navais, a uma maior coordenação estratégica entre as duas organizações em matéria de segurança marítima; é de opinião que a futura Estratégia de Segurança Marítima da UE deve ser independente da Aliança, apesar de lhe ser complementar, a fim de contribuir para solucionar o maior número possível dos desafios mencionados, assegurando, ao mesmo tempo, a utilização otimizada dos meios marítimos; saúda os resultados positivos decorrentes da partilha das sedes operacionais das duas organizações em Northwood; considera que a UE deve fazer incidir a sua atenção no nítido valor acrescentado

decorrente de uma abordagem abrangente para enfrentar desafios multifacetados, como demonstrado no caso do acompanhamento diplomático, financeiro e judicial da luta contra a pirataria levada a cabo pela operação Atalanta;

47. Lamenta que hoje em dia se continue a verificar uma situação de duplicação, sobreposição, desperdício de recursos e disputa de competências entre órgãos e agências da UE operantes no domínio da segurança marítima; exorta a UE a continuar a estudar formas de reduzir os encargos administrativos e financeiros resultantes da sobreposição desnecessária das funções, da especialização, dos equipamentos e recursos entre os múltiplos órgãos e intervenientes da UE, permitindo, assim, que a HR/VP afirme a sua função de coordenação;
 48. Exorta, assim, a que sejam envidados esforços de coordenação e articulação no âmbito da Estratégia de Segurança Marítima da UE, em que se definam orientações claras para a cooperação específica entre direções-gerais pertinentes da Comissão, nomeadamente as direções-gerais “Assuntos Marítimos e Pesca”, “Assuntos Internos”, “Justiça”, “Empresas e Indústria”, “Mobilidade e Transportes”, “Fiscalidade e União Aduaneira”, “Investigação e Inovação”, “Desenvolvimento”, bem como o Serviço Europeu para a Ação Externa e o Serviço dos Instrumentos de Política Externa; entende que se deverá proceder da mesma forma na cooperação entre as agências, nomeadamente a AED, a AESM, o SatCen, a Europol, a Frontex, o Estado-Maior da UE, a Direção da Gestão de Crises e Planeamento, o Centro de Análise de Informações da UE e as autoridades competentes nos Estados-Membros;
 49. Saúda as atividades levadas a cabo pelo fórum *Chiefs of European Navies* (CHENS) no plano da promoção do entendimento entre as marinhas europeias e da análise de questões de interesse mútuo; apela para que os resultados das reuniões anuais CHENS e dos seus grupos de trabalho especializados alimentem a Estratégia de Segurança Marítima da UE e a sua aplicação a nível da PCSD, a fim de promover a cooperação e assegurar uma abordagem integrada e efetiva;
 50. Convida o próximo Conselho Europeu “Defesa”, em dezembro de 2013, a adotar uma Estratégia de Segurança Marítima da UE que inclua as opiniões do Parlamento Europeu expressas no presente relatório; recorda aos Estados-Membros que o mundo de hoje e, em particular, os seus desafios e ameaças requerem uma ação firme, coerente e convincente para proteger os 500 milhões de cidadãos da UE; recorda igualmente que estes desafios exigem também uma política externa da UE fundada na necessidade e na promoção da paz e da segurança em todo o mundo;
-
- ◦
51. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Presidente do Conselho Europeu, à Alta Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança e Vice-Presidente da Comissão, ao Conselho, à Comissão, aos parlamentos dos Estados-Membros, ao Secretário-Geral da NATO e ao Presidente da Assembleia Parlamentar da NATO.