

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Os AÇORES E O MAR

Senhor Presidente da Assembleia
Senhoras e Senhores Deputados
Senhoras e senhores Membros do Governo

De acordo com Brokmeijer, em Developing Countries and NATO, citando um estudo da Academia de Ciências da Noruega, durante 65 séculos de existência da humanidade, conhecida e registada, apenas pouco mais de 290 anos foram vividos em paz. Não espanta portanto que, genericamente, se entendesse que os Estados vivessem naturalmente em conflito aberto ou latente.

Embora o primeiro tratado de amizade e aliança conhecido date de 1278 ac, tendo sido celebrado entre o Faraó do Egipto Ramsés II e o Rei dos Hititas Khatuchilich III, a verdade é que só a partir do século XVIII se generalizou a ideia de condenar o recurso à força, procurando através do direito internacional solucionar o flagelo da guerra, ainda que, só em 1848, tenha decorrido em Bruxelas o 1º Congresso Pacifista Internacional.

Ressurgiu deste congresso a ideia expressa de procurar soluções para os conflitos internacionais, sem guerra e com recurso à mediação, ideia que aliás não era nova já que na antiga Grécia e na Idade Média tais tentativas tinham ocorrido na sequência do desmantelamento do Império Romano, entre as cidades Italianas e entre os cantões Suíços.

Em 1899 nasceu, na 1ª Conferência de Paz de Haia, o Tribunal Permanente de Arbitragem. Os estados participantes assinaram a Convenção para a Solução Pacífica dos Conflitos Internacionais apesar de tudo, ainda depois da 2ª Conferência de Paz de Haia em 1907, oito anos depois da primeira, não foi possível tornar obrigatório o recurso à arbitragem, referenciando-se, tímida e ingenuamente, apenas o reconhecimento do princípio.

Só em 1946, na sequência do fim da segunda guerra mundial, foi dissolvido o Tribunal Permanente de Justiça Internacional dando lugar ao Tribunal Internacional de Justiça, integrado na Organização das Nações Unidas.

É verdade, tal como afirmou William Thorbecke no seu livro A New Dimension in Political Thinking que “ todas as gerações creem invariavelmente que a sua época é a mais revolucionária” mas nunca na história da humanidade foram feitas, em tão pouco tempo, tantas novas descobertas em todos os campos da ciência o que cada vez torna mais absurda a posição dos que defendem a invariabilidade do direito em função do tempo e do espaço.

Tão rápida evolução exige adaptação contínua da situação jurídica à volatilidade do tempo presente.

É óbvio que a evolução técnica permite considerar de forma realista a possibilidade de exploração dos vastos recursos oceânicos, já que o obstáculo que sempre se interpôs entre o homem e os fundos oceânicos, será, a médio prazo, ultrapassado, o que impulsionará a humanidade, na procura de satisfação das suas necessidades, a avançar para importantes decisões relativas ao uso dos oceanos, as quais influenciarão e alterarão profundamente o direito internacional e particularmente o direito internacional marítimo.

O mar, como alguém afirmou, será o campo de batalha deste século, batalha política e tecnológica, assim se espera.

O Direito Marítimo, ultrapassado que foi pelos avanços científicos, não satisfaz as necessidades atuais e se não for modernizado por acordo multilateral sê-lo-á, como afirmou Eduardo Serra Brandão, “por ações unilaterais”, geradoras de conflitualidade permanente.

Senhor Presidente da Assembleia
Senhoras e Senhores Deputados
Senhoras e senhores Membros do Governo

Do ponto de vista sociopolítico, o problema reside em saber se os Oceanos serão usados racional e equitativamente em benefício geral da humanidade ou se, num campo de exploração sem lei, explorados em benefício de alguns, poucos, Estados poderosos. Há receios fundados que levam a que os conceitos tradicionais de liberdade de acesso e de exploração dos Oceanos tenham deixado de fazer sentido, mas continuem a não ser rejeitadas por todos.

As quatro Convenções de 1958 – Convenção sobre o Alto Mar em vigor desde 30 de Setembro de 1960, Convenção sobre a Plataforma Continental em vigor desde 10 de Junho de 1964, Convenção sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua em vigor desde 10 de Outubro de 1965 e Convenção sobre a Pesca e a Conservação dos Recursos biológicos do Alto Mar em vigor desde 20 de Março de 1966 - saídas da 1ª Conferência sobre Direito Marítimo reunida em Genebra sob a égide da ONU, constituem um trabalho notável, mas contêm graves lacunas das quais ressaltam a não definição da extensão do Mar Territorial, a imprecisão na definição do limite exterior da Plataforma Continental e a falta de definição de regime para exploração dos fundos oceânicos fora da jurisdição nacional.

No que respeita à Plataforma Continental, por exemplo, a Comissão do Direito Internacional das Nações Unidas começou por, em 1950, adotar o critério da explorabilidade, em 1953 o da profundidade, em 1956 o da explorabilidade combinado com o da profundidade, o qual, em 1958, acabou consagrado na Convenção sobre a Plataforma Continental.

Foi no entanto, a partir da década de 60, com o desenvolvimento do conhecimento em matéria de recursos minerais e alimentares, que surgiu de

forma institucionalizada o interesse pela exploração dos recursos naturais dos fundos oceânicos.

É de realçar nesta fase, 1966, a proposta do embaixador de Malta junto das Nações Unidas, cuja leitura recomendo vivamente e a qual proponha, resumidamente, que:

- O leito do mar e o fundo dos oceanos fossem considerados uma herança comum da humanidade e insusceptíveis, portanto, de apropriação nacional;
- Os benefícios financeiros da sua exploração revertissem para a promoção do desenvolvimento dos países pobres;
- O fundo do mar fosse reservado perpetuamente para fins pacíficos;
- As atividades ali exercidas fossem regulamentadas, supervisionadas e controladas. O resultado final não foi, não será, nem o conceito (*res nullius*) liberdade dos mares numa base puramente egoísta, nem o conceito (*res communis*) herança da humanidade numa base puramente altruísta.

É óbvio que uma das mais prementes tarefas do Direito Internacional se prende com a necessidade de proteção do meio marinho, permanentemente sujeito a profundas e graves agressões.

É certo que, logo após a segunda guerra mundial, algumas vozes se fizeram ouvir mas só com a intervenção de Arvid Pardo na Assembleia Geral da ONU, na sequência do acidente com o petroleiro Torrey Canyon em Março de 1967 em Seven Stones Reef ao largo do Reino Unido, se começou verdadeiramente a afirmar a consciência dos problemas ambientais e a necessidade de uma visão menos ambígua do Direito Internacional sobre os Oceanos.

O futuro será evidentemente dominado pela crescente exploração dos Oceanos, sendo que o movimento de apropriação dos espaços marítimos há muito teve início, mais precisamente em 1945 com a declaração do

Presidente Truman, estendendo a jurisdição americana a vastas áreas dos fundos oceânicos situados ao largo das suas costas.

Entre 1945 e 1950 foram feitas 30 reivindicações unilaterais, 28 entre 1951 e 1958 e 230 entre 1967 e 1973. Verificando-se a impossibilidade de acordar princípios gerais relativos à utilização dos fundos oceânicos, partiu-se para uma nova Conferência, a 3ª, sobre o Direito Marítimo, que teve início a 3 de Dezembro de 1973, em Nova Iorque, tendo marcado presença 140 estados e vários movimentos de libertação nacional.

Para perceber o que se passou nesta 3ª Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar importa não esquecer que a *sansão*, característica essencial da norma jurídica, toma no direito internacional forma diferente da que tem nos outros ramos do direito, já que no direito internacional não existe centralização da autoridade.

A Conferência, como era de prever, bipolarizou-se entre os países industrializados e os subdesenvolvidos, os primeiros possuidores do conhecimento e do poder económico e por isso com muito a perder no caso de alterações profundas do *status* vigente e os segundos aos quais o direito marítimo tradicional acarretava graves prejuízos económicos, pelo que o rejeitavam totalmente.

Finalizados os trabalhos, possíveis, da 3ª Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1973-1982) que desembocou na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, aberta à assinatura em Montego Bay a 10 de Dezembro de 1982, consagrou esta, pela primeira vez, uma sua parte, a XII, à proteção e preservação do meio marinho.

Com a entrada em vigor em 1994 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – em 1977 Portugal passou a ser o 121 estado a retificá-la – inicia-se uma nova fase do Direito do Mar, com novos conceitos mas acima de tudo com o estabelecimento de uma nova ordem na apropriação e utilização dos oceanos e dos seus recursos.

Com o alargamento do Mar Territorial para 12 milhas náuticas, a fixação da Zona Contígua em 24 milhas náuticas e a Zona Económica Exclusiva

em 200 milhas náuticas, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar fez de Portugal o estado da União Europeia com a maior área territorial marítima, com competências partilhadas apenas no âmbito da Política Comum de Pescas e exclusividade absoluta de exploração e gestão de todos os restantes recursos, assim tenha esta capacidade financeira e técnica.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar consagra aos Estados Costeiros, no que diz respeito às Águas Interiores e Mar Territorial:

- Plena soberania sobre os recursos vivos e não vivos, reservando-se a outros Estados apenas o direito à passagem inofensiva.

No que diz respeito à Zona Económica Exclusiva:

- Direito de exploração, aproveitamento e conservação dos recursos vivos e não vivos.

No que diz respeito à Plataforma Continental:

- Direito de soberania para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais vivos ou não vivos.

O artigo 9º da Lei nº 34/2006, de 28 de Julho, estabelece claramente o limite exterior da Plataforma Continental portuguesa sem que desta conste qualquer outra referência a este espaço marítimo e sem que, inexplicavelmente, se referencie a possibilidade do seu mais que provável alargamento, num momento em que o Estado Português já colocava essa possibilidade como se pode constatar pela Resolução do Conselho de Ministros nº 9/2005, de 17 de Janeiro.

Em 11 de Maio de 2009, Portugal submete à Comissão de Limites da Plataforma Continental a solicitação de alargamento da sua Plataforma Continental para além das 200 milhas náuticas, o que indiscutivelmente corresponde à afirmação estratégica de mais território, mais controlo marítimo e mais projeção internacional.

Senhor Presidente da Assembleia
Senhoras e Senhores Deputados
Senhoras e senhores Membros do Governo

A partir de meados do século XX, alteraram-se profundamente as funções económicas dos oceanos com o reforço da função tradicional de via de transporte e com o surgimento da nova função de fonte geradora de energia, apesar da redução no fornecimento alimentar e no transporte de passageiros em navios de linha, esta última, em parte, compensada pelo negócio de cruzeiros.

Entendida em sentido lato a Economia do Mar em Portugal emprega cerca de 75 mil trabalhadores e representa uns míseros 2% do PIB. Destes, 48% correspondem ao efeito direto dos transportes marítimos, portos e logística.

De todos os subsectores passíveis de serem considerados como integradores da Economia do Mar o armamento – posse e ou exploração de navios – é sem dúvida o mais frágil, veja-se o estado atual da nossa marinha do comércio.

De uma coisa não restam dúvidas - todos acreditam nas imensas riquezas do fundo dos oceanos, mas poucos dispõem ou disporão de recursos técnicos e financeiros para os explorar porque, a chave para desvendar as riquezas dos oceanos está no conhecimento, onde devemos apostar, e no capital, que não possuímos e daí a importância das boas parcerias.

Senhor Presidente da Assembleia
Senhoras e Senhores Deputados
Senhoras e senhores Membros do Governo

A nós, Região Autónoma dos Açores, ultraperiférica, insular e arquipelágica a questão que se coloca é se seremos capazes de assegurar os meios necessários para responder às nossas necessidades permanentes, quer

no que diz respeito à pesca, enquanto fonte de recursos alimentares, quer no que diz respeito à exploração dos fundos oceânicos, quer no que diz respeito à produção energética e, ainda, no que diz respeito aos transportes marítimos sustentáveis?

A questão das pescas é aquela, apesar de tudo, sobre a qual temos exercido maior atividade. Isto, apesar de alguns *stocks* já não serem capazes de fazer a reposição natural a situação não é, contudo, irreversível. Saibamos legislar e fiscalizar em conformidade, sem nunca esquecermos que o setor das pescas não se comporta como a generalidade dos setores económicos, em que mais investimento implica maior retorno. Não poderemos esquecer a ligação do turismo a esta atividade nem a observação de cetáceos, sectores geradores de riqueza e emprego.

No que diz respeito à exploração dos fundos oceânicos, importa apostar em mais controlo marítimo, mais projeção internacional e, supostamente, maior desenvolvimento científico, aproveitando a estrutura do Departamento de Oceanografia e Pescas da Universidade dos Açores o que, tudo conjugado, poderá corresponder a um melhor futuro se soubermos e formos capazes de apostar na investigação científica oceânica e escolhermos as parcerias internacionais geradoras de maiores e melhores oportunidades.

Quanto aos transportes marítimos, imprescindíveis à nossa condição de região insular e ultraperiférica, há que dar resposta às necessidades permanentes com meios próprios, processo em marcha, apostando na mobilidade sustentável e tendo como objetivos, pelos quais é responsável o poder político, estruturar um modelo de transporte e um sistema portuário regional, geridos de forma integrada mas não centralizada, capazes de:

- Impulsionar a competitividade e o desenvolvimento económico;
- Assegurar a mobilidade de pessoas e bens, a preços aceitáveis e com eficiência;
- Promover a coesão social;
- Adequar os modelos e os custos de exploração às receitas;

- Gerir com racionalidade os dinheiros públicos;
- Cumprir os compromissos assumidos;
- Dar prioridade aos projetos estruturantes;
- Esquecer os projetos faraónicos;
- Ser pró-ativos;
- Evitar a implementação de medidas reativas e à *posteriori*;

Porque, importa não esquecer, só assim conseguiremos:

- Promover o funcionamento eficiente da economia;
- Centrar a Região no seu verdadeiro papel e apenas aí, de forma a potenciar a iniciativa privada, a inovação e a criação de emprego sustentável;
- Dimensionar os Sistemas Portuários, Aeroportuários e de Transportes às necessidades e às capacidades financeiras da Região, única forma de dar resposta adequada à procura pura de transporte e à mobilidade global;
- Promover a articulação correta entre as políticas de transporte e as restantes políticas económicas;
- Manter as obrigações de serviços públicos sempre que as mesmas se justifiquem, sem esquecer que mesmo com Obrigações de Serviço Público se deve manter um são ambiente concorrencial;
- Evitar, sempre que possível, *deficits* operacionais;
- Reanalisar os segmentos de oferta com baixa procura ou enorme sazonalidade bem como os respectivos impactos sociais;

Na relação custo-benefício, o saldo global terá de ser positivo e, sempre que possível, e é quase sempre possível, limitar o papel da Região à construção das infraestruturas, à coordenação estratégica, respectiva fiscalização e regulação – à semelhança aliás do que se passa no mercado internacional com o qual nos relacionámos. Por exemplo, a Convenção Internacional “STCW” não permite que os Estados deleguem as suas funções de fiscalização, regulamentação e controlo em Organizações Reconhecidas – OR’s.

Porque pelo Mar, enquanto ativo estratégico e via marítima, circulam 75% do Transporte Marítimo no comércio Internacional e mais de 90% no comércio da Região e também porque, os Portos Regionais são ativos estratégicos enquanto nós de articulação da cadeia logística, devem os mesmos permitir e garantir:

- Fiabilidade;
- Competitividade;
- Baixos custos;
- Reduzidos tempos de trânsito das mercadorias;

Para que tudo isto funcione importa separar:

- Tarefas de regulação de - Tarefas de prestação de serviços operacionais de - Tarefas de fiscalização e ainda rever o regime de trabalho portuário, evitando que este seja um entrave à competitividade e sustentabilidade dos portos Regionais.

Neste novo conceito estratégico, cuja gestão integrada, mas não centralizada, já tomou forma através da empresa Portos dos Açores, S.A. e da qual se espera racionalidade na gestão dos meios que detém, é, mais do que nunca, chegada a altura de continuar a ser-se proativo, agindo e não reagindo porque a crescente globalização da economia e o potencial de crescimento do Mercado Interno, sobretudo em produtos que podem contribuir para a redução das importações, associada à redução possível de

alguns custos de contexto, implicam também o aumento dos níveis de competitividade entre empresas, exigindo assim eficientes cadeias logísticas enquanto instrumentos indispensáveis à competitividade da Região. Hoje, podemos efetivamente falar do Sistema Portuário Regional e da sua gestão, obviamente, integrada.

Há pois que redefinir, e estão a ser redefinidos, novos modelos, por forma a eliminar os estrangulamentos às exportações dos principais sectores produtivos Regionais. A construção de rampas Ro-Ro em todos os Portos Comerciais da Região bem como as recentes novidades para a Cabotagem Insular – racionalização de custos e de serviços, sem pôr em causa a regularidade, fiabilidade e qualidade do normal e regular abastecimento de todas as nossas ilhas, trabalhando do lado dos custos, o único possível no atual contexto – são disso bom exemplo.

As Plataformas Logísticas que no Continente Europeu, quando localizadas nos nós de interceção dos grandes corredores de transporte, fazem todo o sentido, nos Açores apenas fazem sentido em Ponta Delgada, único nó de interceção de corredores de transporte com potencial e massa crítica, capaz de funcionar eficazmente como uma mais-valia para toda a Região, sem acrescentar custos ao sistema.

Senhor Presidente da Assembleia
Senhoras e Senhores Deputados
Senhoras e senhores Membros do Governo

Não podemos ficar e não ficaremos passivos à espera que outros nos ditem as suas certezas embora, dada a situação atual do País, a tentação de tomar por bem o olhar dos outros, em detrimento do nosso, seja grande. É um bom princípio ouvir os outros, mas só e se não se perder o sentido crítico e

a noção de razoabilidade. Temos de ser proativos e confiar nas nossas certezas sem contudo, repito, com respeito e sentido crítico, excluir da análise as certezas dos outros porque afinal, como alguém disse, a isso chama-se democracia.

Disse!

Horta, Sala das Sessões, 5 de Julho de 2012

O Deputado Regional do PS: Lizuarte Machado