



BOLETIM INFORMATIVO Nº 09/2021

(28.Abril.2021)

1.PREÂMBULO

Segundo as informações disponibilizadas semanalmente pela WHO, a pandemia provocada pelo COVID-19 continua a propagar-se, verificando-se um continuado agravamento da situação global e, especialmente, na Europa e nas Américas; os reflexos de tais agravamentos reflectem-se na lista dos 12 países com mais casos onde, no topo permanecem os Estados Unidos, mas agora temos a Índia no 2º lugar ao ultrapassar o Brasil, seguem-se a França, Rússia, Reino Unido, Turquia, Itália, Espanha, Alemanha, Polónia e, de novo a Argentina na 12ª posição e que assim remete a Columbia para fora da lista.

São cada vez mais e mais detalhadas as notícias sobre as vacinas e à medida que vão sendo aprovadas, designadamente, sobre as compras, a logística da sua distribuição, os planos de vacinação e a respectiva implementação, que progressivamente se vai alargando não obstante os problemas suscitados com a aplicação da Oxford-AstraZeneca (a mais usada) e, mais recentemente, com a Janssen .

Na União Europeia, a par com as medidas que vinham e que continuam a ser adoptadas pelos diferentes Estados-Membros com o objectivo de minimizar os impactos sociais, operacionais e económicos provocados pela pandemia e orientadas para a resolução dos muitos problemas por ela suscitados, prossegue o processo de vacinação generalizada, embora não com a celeridade prevista e desejada devido a atrasos na disponibilização das vacinas e aos problemas atrás referidos.

No âmbito da indústria do *“shipping”*, a actividade das instituições e das suas Comissões especializadas está praticamente no seu ritmo normal, embora conduzida virtualmente, atendendo às circunstâncias. Uma referência especial merece o acordo político sobre a *“EU Climate Law”* a que chegaram o Parlamento Europeu e o Conselho no passado dia 21 de Abril e, bem assim, a *“Leaders’ Summit on Climate”*, convocada pelo Presidente dos Estados Unidos, a que adiante nos referiremos.

2, COVID-19

2.1. As preocupações suscitadas pelo continuado agravamento da situação provocada pela pandemia do COVID-19, especialmente na União Europeia e nas Américas, continuam a ser atenuadas pelas notícias das vacinas que já estão a ser utilizadas e das que ainda aguardam aprovação das entidades competentes para serem colocadas no mercado; este assunto, porém, está a ser objecto de crescente polémica devido aos atrasos na disponibilização das quantidades acordadas, alegadamente por problemas de produção e, por problemas registados na utilização de vacinas, designadamente da Oxford- AstraZeneca e, mais recentemente, da Janssen.

Presentes, continuam as preocupações quanto à problemática rendição dos tripulantes e as diligências para a resolução da situação transitada de 2020, à qual se juntaram as suscitadas pelos programas de vacinação em curso por não haver sinais de os marítimos estarem a ser tratados com a prioridade pretendida.

Estas questões estão agora a ser consideradas nas sucessivas reuniões promovidas pela ICS e noticiadas no BI nº 07/2021; também a AAMC as utilizou como tema da exposição que dirigiu ao Ministro do Mar referida no BI nº 08/2021. Em todas estas iniciativas está presente o constante apelo ao reconhecimento dos marítimos como “**key workers**” ou “**trabalhadores essenciais**” e à assunção pelos Estados-Membros, na prática, das consequências de tal qualificação, em linha com as sucessivas recomendações das Agências Especializadas das Nações Unidas (IMO, ILO, UNCTAD, FAO, IOM, UNGC) e da Comissão Europeia.

Acontece, porém, que não existe uma definição universal de “key workers” e o termo assume diferentes significados consoantes os países que o adoptam; daí não serem claras as consequências desta qualificação ou as implicações dela resultantes.

Este facto, foi reconhecido pela ETF e pela ECSA num documento conjuntamente elaborado e remetido para consideração da reunião do Sectoral Social Dialogue Committee (SSDC) agendada para 16 de Abril (**vd BI nº 08/2021**): este interessante documento, que lista os direitos e os benefícios de que gozam os marítimos no exercício da sua profissão e que lhes devem ser reconhecidos e assegurados pelos Estados-Membros, foi então finalizado e tornado público no passado dia 20 de Abril (**Anexo**).

2.2. Mais uma vez, retomamos a informação prestada nos BIs anteriores sobre a eventual ocorrência de recusa de tratamento médico a tripulantes nos portos internacionais; de novo se recorda que o assunto se mantém em aberto para atender aos casos que venham a ocorrer e remetem-se, para os BIs anteriores, as orientações instituídas pela ICS quanto aos detalhes que devem acompanhar a comunicação de tais ocorrências.

3. ESTATÍSTICAS

Recorda-se a informação prestada no BI nº 05/2021 para noticiar, agora, o termo do processo de apuramento dos dados estatísticos relativos à **Frota de Comércio Portuguesa**, com referência a 31 de Dezembro de 2020, os quais, sinteticamente agora apresentados (**Anexo**), permitem conhecer, com o detalhe indispensável, a **Frota dos Armadores Nacionais** (associados e não associados da AAMC) e a totalidade da **Frota de Bandeira Portuguesa** (com Registo Nacional e no Registo Internacional da Madeira).

Entretanto, prossegue o apuramento dos dados estatísticos referentes ao emprego dos marítimos.

4. ASSUNTOS SOCIAIS

4.1. Retoma-se a reunião do **Sectoral Social Dialogue Committee** de 16 de Abril (**vd BI nº 08/2021**) da qual já chegou ao nosso conhecimento um breve relato: a ECSA e a ETF, construtivamente, pronunciaram-se sobre um vasto conjunto de assuntos e renovaram a sua cooperação sobre assuntos de interesse comum, tais como clandestinos, a rendição dos tripulantes durante a pandemia e os direitos dos marítimos no exercício das suas funções enquanto “key workers”; este último conduziu ao texto final do documento referido no ponto 2.1.

4.2. Retoma-se, também, a 4ª sessão do **ILO Special Tripartite Committee** e, mais objectivamente, a primeira das duas partes que a constituem, que decorreu de 19 a 23 de Abril (**vd BI nº 08/2021**), para informar que dela já tivemos as primeiras e que, de imediato, se divulgam porque respeitam a assuntos que têm constituído o ponto alto das preocupações desde o início da pandemia; trata-se das seguintes Resoluções (**Anexo**) adoptadas pelos cerca de 500 delegados de mais de 120 Estados:

. **Resolution concerning the implementation and practical application of the MLC, 2006 during the COVID-19 pandemic;**

. **Resolution concerning COVID-19 vaccination for seafarers.**

4.3. Retoma-se, igualmente, a informação prestadas nos BIs precedentes sobre a **grande revisão da Convenção e do Código STCW** e, mais especificamente, sobre o inquérito em curso destinado a apurar deficiências identificadas na Convenção, para renovar o apelo à participação atendendo a que o prazo se estende até ao dia 7 de Maio.

5. POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA

5.1. A AAMC teve agora conhecimento que, no passado dia 21 de Abril, o Parlamento Europeu e o Conselho chegaram a acordo sobre a **“Lei do Clima da União Europeia”**, **vd BI nº 22/2020**), a qual tem como elementos principais os seguintes:

. a obrigação de a União Europeia se tornar climaticamente neutra até 2050; isto terá de ser atingido pela União Europeia em bloco e não pelos Estados Membros individualmente.

. um compromisso de as emissões passarem a ser negativas a partir de 2050.

. o aumento da redução das emissões na União Europeia de 40 % para, pelo menos, 55 % em 2030, quando comparadas com 1990, e diligenciar chegar aos 57 %.

. a publicação pela Comissão Europeia, em Junho de 2021, de propostas com vista à revisão do regulamento “land use, land use change and forestry” para intensificar a descida do carbono na União Europeia de modo a atingir, até 2030, uma redução de 57 %.

. a fixação dum objectivo climático para 2040.

. a criação de um “European Scientific Advisory Board on Climate Change” que prestará informação científica independente, avaliará a consistência da política e monitorará os progressos; será composto por 15 membros designados a cada quatro anos.

. a necessidade de medidas mais fortes em matéria de adaptação às alterações climáticas e de coerência das políticas em toda a União Europeia com vista a atingir-se o objectivo da neutralidade climática.

Este acordo será votado pelo Environment, Public Health and Food Safety Committee do Parlamento Europeu, em data a confirmar, após o que seguirá para aprovação do plenário do Parlamento Europeu e para o Conselho; o Regulamento entrará em vigor 20 dias após publicação no Jornal Oficial.

5.2. Mais de 40 líderes mundiais reuniram-se, virtualmente, de 22 a 24 de Abril, para discutir o aquecimento global, numa Cimeira convocada pelo Presidente dos Estados Unidos, Joe Biden, e que antecede a próxima Cimeira da ONU sobre as alterações climáticas marcada para Glasgow no final do ano; o início da Cimeira coincidiu com o **Dia Internacional da Mãe Terra**, assim proclamado pela Assembleia Geral das Nações Unidas, em 2009, o dia 22 de Abril.

5.3. Enquanto se aguarda pelos resultados da **Cimeira do Clima**, referimos, na oportunidade, o apelo que lhe foi dirigido, no dia que precedeu o início dos trabalhos, pelas principais associações internacionais de armadores (BIMCO, CLIA, ICS, IMCA, IPTA, INTERFERRY e WSC), quanto ao lançamento urgente das discussões sobre as medidas requeridas pelo desafio da descarbonização.

No apelo, refere-se que devem ser consideradas as medidas candidatas, incluindo as de curto prazo tal como a proposta **IMRB/IMRF**, bem como as de médio prazo designadas por **“Market –Based Measures” (MBMs)**. Os subscritores do apelo não questionam a racionalidade das **MBMs** uma vez que, ao atribuir-se um preço às emissões de CO₂, cria-se um incentivo económico para investir em tecnologias mais eficientes e/ou para se operar de modo mais eficiente; consideram-nas, contudo, prematuras por criarem um incentivo associado às tecnologias que ainda não existem numa forma e escala utilizáveis pela indústria do “shipping” e, por isto, propõem a criação do IMRB para aumentar e acelerar a investigação e o desenvolvimento das “zero-carbon technologies”.

6. VÁRIA

6.1. De acordo com o compromisso assumido no Boletim Informativo nº 3/2020, a AAMC continua a manter neste número as **medidas adoptadas por Portugal no respeitante ao COVID-19 e aplicáveis ou com interesse para o sector marítimo em vigor**; assim:

. **Resolução do Conselho de Ministros nº 10-B/2020**, de 16 de Março – Repõe a título excepcional e temporário, o controlo documental nas fronteiras no âmbito da situação epidemiológica provocada pelo novo coronavírus SARS-CoV-2 e da doença COVID-19; produz efeitos entre as 23:00 horas do dia 16 de Março de 2020 e as 00:00 horas do dia 15 de Abril de 2020.

- **Comunicado DGRM** de 25 de Março – medidas excepcionais e temporárias relativas à situação epidemiológica do novo Coronavirus COVID-19 – Certificação de Navios e Companhias.

.. **Orientação da DGS nº 005/2020**, de 31 de Março – Infecção por SARS-Cov-2 (COVID-19). Procedimentos para portos e viajantes por via marítima.

. **Informação do IMT** de 3 de Abril - Informação no âmbito dos procedimentos de prevenção, controlo e vigilância de infecção pelo SARS-CoV-2 (COVID-19) em matéria de movimentação de contentores no âmbito da segurança marítima.

. **Despacho nº 5520-B/2020** de 14 de Maio – Mantem a interdição do desembarque e licenças para terra de passageiros e tripulantes dos navios de cruzeiro nos portos nacionais.

. **Resolução do Conselho de Ministros nº 43-A/2020**, de 12 de Junho – Altera a **Resolução do Conselho de Ministros nº 10-B/2020**, de 16 de Março, alterada pela **Resolução do Conselho de**

Ministros nº 22/2020, de 14 de Abril, pela **Resolução do Conselho de Ministros nº 33-B/2020**, de 30 de Abril, e pela **Resolução do Conselho de Ministros nº 34-A/2020**, de 13 de Maio, e prorroga a reposição, a título excepcional e temporário, do controlo de pessoas nas fronteiras até às 23:59 horas do dia 30 de Junho.

Republica-se, no anexo a esta Resolução, a **Resolução nº 10-B/2020**, de 16 de Março, com a redacção resultante das sucessivas alterações.

. **DGRM Guidelines for conduct of port State Control in inspections (Paris MoU) in Portuguese ports during COVID-19 pandemic**, de 30 de Junho de 2020.

. **Decreto Regulamentar Regional nº 27-B/2020/A**, de 9 de Dezembro de 2020 – regulamenta a execução da alínea e) do nº 1 do artigo 6º do Decreto nº 11/2020, de 6 de Dezembro, nas deslocações por via aérea e por via marítima para o território da Região Autónoma dos Açores.

. **Despacho nº 12344/2020**, de 20 de Dezembro, que adopta medidas de reforço do controlo da circulação de passageiros provenientes do Reino Unido a fim de evitar a propagação da nova variante do vírus SARS-CoV-2; produz efeitos a partir das 00h00 do dia 21 de Dezembro de 2020 e vigora até às 23h59 do dia 31 de Dezembro de 2020.

. **Comunicado DGRM**, de 23 de Dezembro de 2020, aconselha sobre os procedimentos adoptados pela Administração para lidar com os casos de navios de bandeira portuguesa que alegam que, devido às restrições da COVID-19, são/não foram capazes de preencher o IHM e/ou obter o certificado exigido pelo SRR da UE antes do prazo de 31 de Dezembro de 2020.

. **Decreto Regulamentar Regional nº 28-B/2020**, de 24 de Dezembro – regulamenta a execução da alínea e) do nº 1 do artigo 6º do Decreto nº 11/2020, de 6 de Dezembro, alterado e republicado pelo Decreto nº 11-A/2020, de 21 de Dezembro, nas deslocações por via aérea e marítima no território da Região Autónoma dos Açores.

O presente diploma vigora enquanto vigorar o estado de emergência, nos termos do Decreto do Presidente da República nº 66/2020, de 17 de Dezembro, sem prejuízo de eventuais prorrogações do mesmo.

. **Decreto Regulamentar Regional nº 28-C/2020**, de 24 de Dezembro – regulamenta a execução da alínea e) do nº 1 do artigo 6º do Decreto nº 11/2020, de 6 de Dezembro, alterado e republicado pelo Decreto nº 11-A/2020, de 21 de Dezembro, nas deslocações por via aérea e por via marítima para o território da Região Autónoma dos Açores.

. **Linhas de Orientação da DGRM (REV.3)**, de 22 de Janeiro de 2021 – medidas excepcionais relativamente à certificação profissional emitida ao abrigo da Convenção Internacional STCW/78 conforme emendas.

6.2. Aos diplomas referidos no número anterior, visando a actualização da respectiva listagem, deve acrescentar-se o seguinte desde então publicado:

. **Despacho nº 3838-A/2021**, de 15 de Abril – define as medidas aplicáveis ao tráfego aéreo com destino e a partir de Portugal continental; produz efeitos a partir das 00h00 do dia 16 de Abril de 2021 até às 23h59 do dia 18 de Abril de 2021, podendo ser revisto em qualquer altura, em função da evolução da situação epidemiológica.

Da MLC 2006 Rocha do Conde d'Óbidos, Edifício da Gare Marítima, 2º Piso, Sala B, Cais de Alcântara - 1350 – 352 Lisboa
E até às 23:59 do dia do dia 15 de Fevereiro de 2021, podendo a interdição ora prorrogada ser objecto de nova prorrogação,
em função da evolução