



BOLETIM INFORMATIVO Nº 10/2021

(12.Maio.2021)

1.PREÂMBULO

Segundo as informações disponibilizadas semanalmente pela WHO, mas que a partir do passado dia 4 de Maio passarão a ser disponibilizadas quinzenalmente, a pandemia provocada pelo COVID-19 continua a propagar-se, verificando-se um continuado agravamento da situação global. Os reflexos de tais agravamentos reflectem-se na lista dos 12 países com mais casos onde, no topo permanecem os Estados Unidos, a Índia, o Brasil e a França; ao 5º lugar ascendeu, agora, a Turquia que relegou para os lugares seguintes a Rússia, o Reino Unido, a Itália, a Espanha, a Alemanha e, de novo, a Argentina logo seguida da Columbia que assim coloca a Polónia 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 ainda virtualmente atendendo às circunstâncias. Ainda assim, Justifica-se evidenciar:

. que, no passado dia 27 de Abril, finalmente, o Parlamento Europeu votou favoravelmente, o **Acordo de Comércio e Cooperação** que desde 1 de Janeiro de 2021 regulava, provisoriamente, as relações entre a União Europeia e o Reino Unido, após intensas negociações culminadas em 24 de

Dezembro de 2020 (**vd BI nº 02/2021**). O Acordo, que já tinha sido ratificado pelo Reino Unido, entrou, assim, formalmente em vigor em 1 de Maio;

. que decorreu no Porto, de 7 a 8 de Maio, a **Cimeira Social** organizada pela Presidência Portuguesa, à qual adiante nos referiremos.

2, COVID-19

2.1. As preocupações suscitadas pelo continuado agravamento da situação provocada pela pandemia do COVID-19, 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 continuam a ser consideradas nas sucessivas reuniões promovidas pela ICS e noticiadas pela AAMC (**vd BI nº 07/2021**). 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.

O último destes apelos que chegou ao conhecimento da AAMC consta da **IMO Circular Letter No.4204/Add.35/Rev.6**, de 23 de Abril de 2021, que tem a particularidade de apresentar a versão actualizada da lista dos Estados Membros que já designaram os marítimos como “**trabalhadores essenciais**”, ou “**key workers**”, estando já Portugal nesta incluído (**Anexo**).

2.2. O facto de Portugal já ter reconhecido os marítimos como “**trabalhadores essenciais**” foi utilizado pela AAMC para, na reunião do Conselho Consultivo para a Protecção do Transporte Marítimo e dos Portos, do passado dia 30 de Abril, questionar a DGRM sobre os procedimentos esperáveis; a resposta não foi além da informação de que o assunto está a ser tratado de forma a conjugar a valência das várias autoridades.

2.3. Mais uma vez, retomamos a informação prestada nos BIs anteriores sobre a eventual ocorrência de recusa de tratamento médico a tripulantes em 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.DADOS ESTATÍSTICOS

Noticiamos, agora, o termo do apuramento dos dados estatísticos referentes ao emprego dos marítimos, com referência a 31 de Dezembro de 2020, os quais, sinteticamente agora apresentados, já permitem conhecer, com o detalhe indispensável, o **Emprego nos Navios de**

Armadores Nacionais, o Emprego nos Navios Registados no MAR e o Emprego na Totalidade dos Navios de Bandeira Portuguesa (Anexo).

4. ASSUNTOS SOCIAIS

4.1. Inevitavelmente, impõe-se referir a **Cimeira Social** organizada pela Presidência Portuguesa e que decorreu no Porto de 7 a 8 de Maio. No dia 7 teve lugar a **Conferência de Alto Nível** que debateu e aprovou o **Plano de Acção**, publicado pela Comissão Europeia no passado dia 4 de Maio, concebido para implementar o **Pilar Europeu dos Direitos Sociais**; o dia 8 foi dedicado à reunião informal de Chefes de Estado e membros do Governo.

4.2. Retoma-se a reunião do **ECSA Social Affairs Committee** do passado dia 13 de Abril para informar que a mesma prosseguirá no dia 18 de Maio visando ultimar a consideração dos muitos assuntos agendados aos quais, então, nos referimos (**vd BI nº 08/2021**).

4.3. 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, para informar que recebemos informações mais detalhadas sobre a forma como decorreram os trabalhos. No essencial, constata-se que decorreram centrados na agenda antes divulgada e como então se perspectivou (**vd BI nº 07/2021**):

. nos dois primeiros dias, foram evidenciados os desafios colocados pelo COVID-19 nos últimos 13 meses e o impacto que tiveram na indústria dos transportes marítimos. Reconheceu-se a bem sucedida colaboração entre os parceiros sociais na implementação da MLC, 2006, em especial no referente à rendição das tripulações e, por todos, foi também reconhecida a necessidade de, não só, assegurar o cumprimento das actuais disposições da Convenção e não de criar medidas adicionais, mas também de se dedicar uma especial atenção ao conceito de “**key workers**” aplicável aos marítimos, de melhorar a cooperação entre os Estados de bandeira e o incremento da vacinação dos marítimos;

. o terceiro dia foi dedicado à apreciação dum estudo apresentado pela World Maritime University sobre horas de trabalho e descanso a bordo, considerado inconsistente e muito contestado, e a uma troca de informações sobre o desenvolvimento do uso de documentos electrónicos e a digitalização de certificados;

. no quarto dia, reflectiu-se sobre o futuro perspectivado de várias Convenções e correspondentes Recomendações listadas no BI nº 07/2021, quer as revistas pela MLC, 2006 e, por tal facto, consideradas obsoletas e susceptíveis de revogação, quer as não revistas pela MLC, 2006 mas consideradas já ultrapassadas e, igualmente, susceptíveis de revogação;

. no último dia, discutiram-se e aprovaram-se as seguintes duas Resoluções divulgadas pela AAMC no BI precedente: a “**Resolution concerning the implementation and practical application of the MLC, 2006 during the COVID-19 pandemic**”, apresentada pelos representantes dos armadores e dos marítimos e a “**Resolution concerning COVID-19 vaccination for seafarers**”, apresentada por Chipre.

Acordou-se manter a segunda parte desta sessão agendada para de 25 a 29 de Abril de 2022.

Foi-nos prometida a Acta da referida reunião e, quando recebida, será disponibilizada pela AAMC a quem a solicitar.

5. VÁRIA

5.1. 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:

- **Comunicado DGRM** de 25 de Março – medidas excepcionais e temporárias relativas à situação epidemiológica do novo Coronavírus 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.

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.

. **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-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.

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

. **Despacho nº 4473-B/2021**, de 30 de Abril – prorroga a proibição do desembarque e licenças para terra de passageiros e tripulações dos navios de cruzeiro nos portos nacionais; produz efeitos a partir das 00:00 horas do dia 1 de Maio de 2021 até às 23:59 horas do dia 15 de Maio de 2021, podendo ser prorrogado em função da evolução da situação epidemiológica.

5.3. Voltamos ao problema da **pirataria e ataques armados contra os navios no Golfo da Guiné** para informar da formação do **Gulf of Guinea Maritime Collaboration Forum (GOG MCF/SHADE)**, uma plataforma que visa juntar parceiros regionais e internacionais para trabalhar de forma a proteger os marítimos e os navios que operam nas proximidades da costa oeste e central de África; A ICS já se disponibilizou para participar.

5.4 Continuando centrados no problema da pirataria e ataques armados no Golfo da Guiné, informa-se que está agendada para 18 de Maio a próxima reunião do **Gulf of Guinea Ad Hoc Group**

que irá apreciar a situação no Golfo da Guiné no período de Outubro de 2020 a Março de 2021, os recentes acontecimentos na Nigéria e a actividade do NIWG (Nigeria-Industry Working Group), os resultados da **MSC 103** (que está a decorrer desde 5 de Maio e que se prolonga até 14) e uma **“Gulf of Guinea Declaration”** elaborada pela BIMCO.

5.5. Anunciamos uma nova publicação da ICS; trata-se da 1ª edição do **Training Record Book for Ships’ Cooks**, baseado nas **International Labour Organization (ILO) Guidelines** que implementam a Regra 3.2 da MLC,2006.