



BOLETIM INFORMATIVO Nº 08/2021

(14.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, o Brasil e a Índia, mas agora seguidos da França que, depois de ultrapassar o Reino Unido acaba de substituir a Rússia na 4ª posição, a Turquia ascendeu ao 7º lugar, ultrapassando primeiro a Espanha e agora a Itália, seguem-se a Alemanha e a Polónia tendo esta remetido a Columbia para a 12ª posição e arredado a Argentina 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 a realização da 8ª sessão do Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR 8), a segunda do grupo de reuniões contidas no Programa da IMO para 2021.

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 a 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 juntam as suscitadas pelos programas de vacinação em curso por não haver sinais de os marítimos estarem a ser tratados com a prioridade desejada; das reuniões organizadas pela ICS para tratar destas questões, noticiadas no BI precedente, começam a chegar as primeiras informações:

. a disseminação das novas variantes do COVID-19 estão a tornar, outra vez, mais difícil organizar as deslocações dos marítimos, com alguns países a exigir testes rápidos antes da partida e à chegada, enquanto outros, embora reconhecendo os marítimos como “key workers”, não estão a permitir a sua entrada automaticamente.

. a questão da vacinação dos marítimos é reconhecidamente muito complexa, burocrática e logística. A aquisição de vacinas está reservada aos Governos mas a possibilidade da sua aquisição pelas empresas está ser investigada pela ICS junto da IMHA (International Maritime Health Association).

2.2. Ao conhecimento da AAMC também têm chegado dos seus associados relatos de problemas experimentados nos processos de rendição dos tripulantes, tal como, aliás, havia sido antes solicitado (vd BI nº04/2021); tanto bastou para justificar uma exposição ao Ministro do Mar, com conhecimento ao Ministro da Administração Interna, ao Ministro das Infraestruturas e da Habitação e à Ministra da Saúde, apelando ao reconhecimento dos marítimos como “key workers” e à assunção, 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.

2.3. 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. ASSUNTOS SOCIAIS

3.1. Retoma-se a informação prestada no BI nº 07/2021 sobre as próximas reuniões dos **Sectoral Social Dialogue Committee (SSDC)** e **Social Affairs Committee (SAC)**, agendadas para 16 e 13 de Abril, respectivamente, as primeiras de 2021, para uma breve referência aos principais temas constantes das respectivas agendas, entre os quais destacamos:

- . o impacto da pandemia provocada pelo COVID-19 na aplicação da MLC.2006 e, principalmente, no que respeita à rendição dos tripulantes, que será tema de reflexão e constituirá oportunidade para um ponto da situação e troca de pontos de vista sobre a estratégia da vacinação;
- . a evolução dos projectos **WESS** (Contributing to an Attractive, Smart and Sustainable Working Environment in the Shipping Sector), **MapMar** (Mapping of Maritime Professionals) e **SkillSea** (Future-proof Skills for the Maritime Sector), em cujos trabalhos a AAMC tem participado e deles tem informado no BI.
- . a consideração da 4ª sessão da **ILO Special Tripartite Committee (vd BI nº 07/2021)**;
- . a próxima grande revisão da **Convenção STCW**;
- . as várias intervenções que se esperam da DG MOVE e da DG HOME.

3.2. Retoma-se também, a informação prestada no BI nº 06/2021 sobre a grande **revisão da Convenção e do Código STCW** e, mais especificamente, sobre a intenção do **ICS STCW Working Group** lançar um primeiro inquérito destinado a apurar deficiências identificadas na Convenção; pois bem, o perspectivado inquérito foi apresentado no passado dia 12 pela ICS, acompanhado de um convite à participação dirigido aos seus associados, tendo como prazo o dia 7 de Maio; convite que, naturalmente, a AAMC vai encaminhar aos seus associados para os devidos efeitos.

Entretanto, teve-se conhecimento que a Comissão Europeia vai submeter à consideração da 104ª sessão do IMO Maritime Safety Committee (MSC 104), provisoriamente agendada para de 4 a 8 de Outubro, uma proposta sobre a revisão em consideração, proposta que admite subscrições de países terceiros e de organizações internacionais não-governamentais; a ICS e a ECSA acolheram, favoravelmente, o documento, não obstante as reservas quanto a alguns dos seus pontos, pelo que perspectivam subscrevê-lo atendendo aos benefícios que do facto resultam para o objectivo pretendido.

4. Poluição do meio marinho

Decorreu de 22 a 26 de Março, virtualmente devido à pandemia provocada pelo COVID-19, a segunda das reuniões constantes do Programa da IMO para 2021; referimo-nos à **8ª sessão do Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR 8)**. A informação que dela chegou ao conhecimento da AAMC permite constatar como mais significantes as seguintes decisões:

- . acordou-se levar à MEPC.76 (10 a 17 de Junho) uma proposta para o desenvolvimento de **“guidelines”** para a redução das emissões de **“Black Carbon”** no Ártico pelos navios;
- . acordou-se restabelecer o **“Correspondence Group on Amendments to MARPOL Annex IV and Associated Guidelines”**, atendendo aos documentos em consideração, visando a introdução de disposições para a manutenção de registos e medidas para confirmar o desempenho das instalações de tratamento das águas de esgoto;
- . apreciaram-se os progressos decorrentes da acção do **“Correspondence Group”** que está dedicado ao **lixo de plástico marinho (vd BI nº07/2021)**, concentrados nas emendas ao Anexo V da MARPOL e nas **“guidelines”** para a sua implementação visando facilitar e melhorar a comunicação de descargas acidentais de apetrechos de pesca), e acordou-se alargar o prazo para completar o trabalho para 2023;

. em face dos documentos em consideração, acordou-se estabelecer um **“Correspondence Group on Development of a Protocol for Verification of Ballast Water Compliance Monitoring Devices”** que reportará resultados à PPR 9.

. Acordou-se, também, estabelecer um **“Correspondence Group on Review of the Biofouling Guidelines”**.

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:

. **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.

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

. **Despacho nº 3358/2021**, de 28 de Março – define as medidas aplicáveis ao tráfego aéreo com destino e a partir de Portugal continental; produz efeitos a partir das 00h00 do dia 1 de Abril de 2021 até às 23hr59 do dia 15 de Abril de 2021, podendo ser revisto em qualquer altura, em função da evolução da situação epidemiológica.

4.3. A DGRM informou-nos da emissão da **Circular N.º 38 Rev.1 - Teste Anual às EPIRB e aos VDR, S-VDR e AIS**, com o objectivo de dar a conhecer a interpretação dada pela Administração Portuguesa, DGRM, sobre o momento da realização do teste anual aos equipamentos EPIRB, VDR, S-VDR e AIS, no enquadramento do Sistema Harmonizado de Vistoria e Certificação, HSSC, descrito na Resolução A.1140 (31) e da legislação comunitária e nacional aplicáveis.

4.4- Também a ICS nos deu conhecimento do lançamento das suas duas novas publicações:

. da 1ª edição da nova publicação **“Maritime Security: A Comprehensive Guide for Shipowners, Seafarers and Administrations”**;

. e da 6ª edição da conhecida **“Drug Trafficking and Drug Abuse on Board Ship”**

Estas notícias foram, de imediato, amplamente publicitadas pela AAMC por se tratar de assuntos da maior actualidade e importância.

4.5. Retoma-se a informação prestada no BI nº 06/2021 sobre a reunião do **Ad Hoc Group on Piracy** do passado dia 15 de Março, para informar dos resultados mais relevantes; assim:

. o Grupo, como se tinha perspectivado, constatou que o documento “ **Gulf of Guinea Counter Piracy Strategy Initiatives**”, iniciado pela ICS, havia sido apresentado ao NIWG (Nigeria Industry Working Group) e por este tacitamente aceite;

. o Grupo promoveu uma reflexão sobre as iniciativas não regionais e, designadamente, sobre a disponibilização de meios navais pela Espanha, França, Itália e Portugal e sobre o conceito **CMP (Coordinated Maritime Presences)** introduzido pela Comissão Europeia (vd BI nº 03/2021).

. o Grupo considerou opções ao uso de guardas armados, manifestou preocupação quanto à legalidade da contratação deste pessoal para bordo dos navios de comércio e reconheceu que o assunto carece de estudo mais aprofundado. O Secretariado ficou encarregado de investigar outras opções ao uso de guardas armados na região e de proceder a uma avaliação dos requisitos estabelecidos pelos Estados de bandeira quanto ao uso de guardas armados; os membros do Grupo foram solicitados a assegurar a actualização da **Lista** elaborada em 2017 com os referidos requisitos (a AAMC constatou que a **Lista** em referência está efectivamente desactualizada e, no que se respeita a Portugal, não reflecte, naturalmente, as disposições do Decreto-Lei nº 159/2019 de 24 de Outubro).

4.6. A divulgação das notícias de reconhecida interesse sobre o problema da pirataria e ataques armados contra os navios tem sido e continua a ser assegurada pela AAMC; assim sendo, justifica-se uma referência á publicação do habitual “**Risk Intelligence Report**”, na versão relativa ao mês de Abril o qual, entre outras informações, relata as ocorrências registadas em Março na Africa Ocidental, na parte oeste do Oceano Indico e no sueste da Ásia.