



BOLETIM INFORMATIVO Nº 11/2021

(26.Maio.2021)

1.PREÂMBULO

Segundo as informações disponibilizadas, agora quinzenalmente, pela WHO, a pandemia provocada pelo COVID-19 continua a propagar-se, verificando-se um continuado agravamento da situação global. Os reflexos de tais agravamentos, referentes a 19 de Maio, traduzem-se num aumento de 6,59 % de casos e de 11,3 % de fatalidades desde o passado dia 4 de Maio. Na lista dos 12 países com mais casos não se registaram quaisquer alterações: no topo permanece os Estados Unidos, seguindo-se a Índia, o Brasil, a França, a Turquia, a Rússia, o Reino Unido, a Itália, a Espanha, a Alemanha, a Argentina e a Columbia.

Continuam a ser 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; no período agora em consideração, o número de vacinas disponibilizadas cresceu mais de 362 milhões de vacinas.

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 condicionado pela disponibilização das vacinas e pelos problemas atrás referidos.

No âmbito da indústria do *“shipping”*, a actividade das várias instituições e das suas Comissões especializadas decorre com normalidade mas, ainda virtualmente, atendendo às circunstâncias; Ainda assim, Justifica-se evidenciar um Plano de Acção e uma Comunicação emitidos pela Comissão Europeia sobre a problemática questão da poluição atmosférica, bem como o Relatório da International Energy Agency sobre o mesmo tema, aos quais adiante nos referiremos com detalhe- Entretanto, em Portugal e desde 17 de Maio, passou a ser autorizado o embarque, desembarque e licenças para terra de passageiros e tripulações dos navios de cruzeiro nos portos nacionais, movimentos que estavam interditados desde 14 de Maio de 2020.

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, ainda está a ser objecto de 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 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 continua 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.

2.2. O facto de Portugal já ter reconhecido os marítimos como “**trabalhadores essenciais**”, como se constatou na **IMO Circular Letter No.4204/Add.35/Rev.6, (vd. BI nº 10/2021)**, foi motivo bastante para a AAMC voltar ao contacto com o Ministro do Mar e a Ministra da Saúde a fim de lhes transmitir as expectativas criadas quanto às medidas que se aguardam no que concerne aos problemáticos processos de rendição dos tripulantes e da sua. agora prioritária, vacinação.

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. POLUIÇÃO DO MEIO MARINHO

No passado dia 19 de Maio a Comissão Europeia publicou o projecto da **lista actualizada das instalações de reciclagem de navios aprovadas**, colocada para consulta pública por um período de quatro semanas, visando a sua adopção no terceiro trimestre após o que será divulgada pela AAMC.

Antecipamos que, neste documento, estão incluídas as novas instalações situadas em Espanha, Holanda e Noruega, a renovação das autorizações das duas instalações situadas em Portugal e Estónia, a exclusão das instalações localizadas no Reino Unido mas com natural excepção da única instalação existente na Irlanda do Norte.

4. POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA

4.1. A Comissão Europeia adoptou no passado dia 12 de Maio o **EU Action Plan: “Towards Zero Pollution for Air, Water and Soil”** no qual se estabelece que a União Europeia, para reduzir a poluição na origem até 2030, e em comparação com a situação actual, deve reduzir:

- . em mais de 55 % o impacto da poluição atmosférica na saúde;
- . em 30 % a percentagem das pessoas cronicamente afectadas pelo ruído provocado pelos transportes;
- . em 25 % a ameaça da poluição atmosférica para a biodiversidade e os ecossistemas da UE;
- . em 50 % a perda de nutrientes, o uso e os riscos dos pesticidas e a venda de antimicrobianos à pecuária e à aquicultura;
- . em 50 % o lixo plástico marinho e em 30 % os microplásticos lançados no meio ambiente;
- . em 50 % o lixo residual municipal.

Adicionalmente, o Plano delinea um conjunto de iniciativas e acções entre as quais se destacam as seguintes relevantes para os transportes marítimos:

- . alinhar mais rigorosamente os padrões da qualidade do ar com as últimas recomendações da WHO, introduzir requisitos mais rigorosos para combater a poluição do ar provocada pelos diferentes modos de transporte, prosseguir na promoção das **Áreas de Controlo de Emissões** nos mares da União Europeia e. no Ártico, incrementar a cooperação internacional no referente ao “black carbon”;
- . rever a **Marine Strategy Framework Directive** até 2023, dada a necessidade de reduzir o lixo plástico e outro, o ruído submarino e os contaminantes e, bem assim, regular a descarga no mar pelos navios equipados com sistemas de lavagem dos gases de combustão;
- . reflectir de que forma a revisão da **Energy Taxation Directive** pode estimular os utilizadores a escolher fontes de energia menos poluentes;
- . reduzir a pegada da poluição externa da União Europeia, revendo-se o **Waste Shipment Regulation** para melhorar a monitorização das exportações de lixo, assegurar o seu tratamento sustentável e, restringir as exportações de lixo que têm impactos nocivos para o ambiente e para a saúde em países terceiros;
- . avaliar, até 2023, se a **Environmental Liability Directive** deve ser revista;
- . financiar a transição pela implementação das medidas ambientais de protecção da água, prevenção e controlo da poluição, economia circular e biodiversidade, nos termos do **Sustainable Taxonomy Regulation**.

4.2. No passado dia 17 de Maio, a Comissão Europeia publicou uma “**Communication on a new approach for a sustainable blue economy in the EU**”, da qual se respigam as seguintes acções com impacto no “*shipping*”:

- . atingir os objectivos da **neutralidade climática e da poluição zero**, principalmente com o incremento da energia renovável no “offshore” e com a descarbonização do transporte marítimo; o desenvolvimento
- . mudar para uma economia circular e reduzida poluição mediante a revisão do **Ship Recycling Regulation**;
- . preservar a biodiversidade mediante a criação de mais áreas de protecção marinha;

- . apoiar a adaptação climática e a resiliência costeira com o desenvolvimento de “**infraestruturas verdes**” nas zonas costeiras;
- . assegurar a produção sustentável de alimentação;
- . melhorar o planeamento espacial marítimo. Perspectivam-se a criação dum “**Blue Forum**” destinado a coordenar o diálogo entre os utilizadores do mar, a revisão da **Maritime Strategy Framework Directive** em 2021 e a apresentação dum relatório sobre a implementação da **EU Maritime Spatial Planning Directive** em 2022;
- . elevar os investimentos públicos e privados nas áreas chave da presente Comunicação mediante a cooperação entre a Comissão, o European Investment Bank e o European Investment Fund;
- . criar mais **oportunidades de emprego** pela criação de parcerias nos sectores industriais relevantes para a economia azul, como identificadas na **EU Industrial Strategy**, e pela promoção da transposição ou adopção das Convenções da ILO e da IMO relativas às condições de trabalho e harmonização dos requisitos de formação dos tripulantes.
- . a nível internacional, apoiar a conclusão de um acordo sobre a diversidade biológica marinha em áreas para além da jurisdição nacional e promover o planeamento espacial marítimo em cooperação com a UNESCO.

4.3. No decurso da passada semana, a International Energy Agency publicou um volumoso relatório intitulado “**Net Zero by 2050 – A Roadmap for the Global Energy Sector**” do qual respigamos as seguintes conclusões relativas aos transportes marítimos:

- . Os transportes marítimos foram responsáveis pela emissão de cerca de 830 Mt de CO₂ em 2020, o que corresponde a 2,5 % do total das emissões;
- . Devido à carência de opções de baixa percentagem de carbono no mercado e ao longo tempo de vida dos navios, os transportes marítimos são um dos poucos modos de transporte que não atingirão as “**zero emissões**” em 2050. Ainda assim, as suas emissões declinarão 6 %, anualmente, para 120 Mt de CO₂ em 2050;
- . Os combustíveis à base do hidrogénio representarão mais de 60 % do total do combustível consumido pelos transportes marítimos em 2050, o amoníaco cerca de 45 % da procura global de energia e os biocombustíveis quase 20 %;
- . A electricidade terá um papel secundário e só será utilizada por navios em viagens de curta distância;
- . Os combustíveis de baixa percentagem de carbono exigirão novas infraestruturas e a sua utilização irá requerer novos padrões de segurança, bem como regulamentação internacional, monitorização, registo e verificação da sua produção e utilização;
- . No curto prazo, existe considerável potencial para reduzir o consumo de combustível nos transportes marítimos por intermédio de medidas orientadas para a eficiência operacional e eficiência energética;
- . A médio e longo prazos, o amoníaco será provavelmente um combustível crucial para as viagens de longo curso e transoceânicas;

. Os motores para navios alimentados a amoníaco já estão a ser desenvolvidas e espera-se que sejam colocados no mercado até 2024.

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 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.

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, devem acrescentar-se os seguintes desde então publicados:

. **Despacho nº 4957-B/2021**, de 14 de Maio - Permite o embarque, desembarque e licenças para terra de passageiros e tripulações dos navios de cruzeiro em portos localizados em território nacional continental, com excepção de passageiros cuja origem ou destino sejam países para os quais só se admite a realização de viagens essenciais; produz efeitos a partir das 00:00 horas do dia 17 de Maio de 2021 e até às 23:59 horas do dia 30 de Maio de 2021.

. **Despacho nº 4957-A/2021**, de 14 de Maio – Aprova a lista dos países e das competições desportivas internacionais a que se aplicam as regras em matéria de tráfego aéreo, aeroportos, fronteiras terrestres e fluviais; produz efeitos a partir das 00h00 do dia 17 de Maio de 2021 e até às

23h59 do dia de Maio de 2021, podendo ser revisto em qualquer altura em função da evolução da situação epidemiológica.

. **Despacho nº 5187-A/2021**, de 21 de Maio de 2021 – Altera a lista dos países a que se aplicam as regras em matéria de tráfego aéreo, aeroportos e fronteiras terrestres, marítimas e fluviais; entra em vigor às 00h00 de 22 de Maio de 2021.

5.3. Recorda-se a reunião do **Gulf of Guinea Ad Hoc Group**, agendada para 18 de Maio, para informar que ela decorreu como perspectivado no BI precedente, ou seja:

. foi apreciada a situação no Golfo da Guiné no período de Outubro de 2020 a Março de 2021, constatando-se um decréscimo de incidentes, e evidenciada a importância do recém formado **Gulf of Guinea Maritime Collaboration Forum** (GOG MCF/SHADE) (vd BI nº 10/2021), enquanto mecanismo para a coordenação operacional e resposta acrescida contra os grupos de piratas, foi prestada informação sobre a actividade do NIWG (Nigeria-Industry Working Group) e, designadamente, sobre um incidente no qual cooperaram a Marinha Nigeriana e o navio de guerra Rizo italiano, o acordo para a formação do GOG MCF/SHADE e perspectivado o acordo formal do “**Gulf of Guinea Counter Piracy Strategy Initiatives**” (vd BI nº 08/2021) na próxima reunião agendada para 28 de Maio;

. os resultados da **MSC 103**, que decorreu de 5 a 14 de Maio, foram recordados e apreciado o facto de se ter reconhecido a importância da acção desenvolvida pela indústria no combate à pirataria e, bem assim, a necessidade de cooperação entre os Estados regionais e não-regionais;

. a “**Gulf of Guinea Declaration**”, elaborada pela BIMCO, foi amplamente discutida e acabou sendo assinada também pela ICS; será disponibilizada pela AAMC a quem a solicitar.

5.4. Recorda-se que decorreu de 5 a 14 de Maio a 103ª sessão do **IMO Marine Safety Committee (MSC.103)**, da qual recebemos ontem o relato disponibilizado pela ICS; a ele nos referiremos no próximo BI com o detalhe adequado.

5.5. Celebrou-se no passado dia 20 de Maio o **Dia Europeu do Mar** o qual, como se sabe, comemora o dia em que Vasco da Gama, em 1498, chegou à Índia.

5.6. Foi publicado no Diário da República de 26 de Maio de 2021 a **Portaria nº 109/2021**, de 26 de Maio, que aprova o modelo do certificado de registo temporário dos navios abrangidos pelo Decreto-Lei nº 96/89, de 28 de Março.