

**ASSUNTO:** 

75ª Sessão do Comité de Proteção do Meio Ambiente Marinho (MEPC 75)

Data: 16 a 20 de Novembro de 2020

**SUMÁRIO EXECUTIVO** 

A septuagésima quinta sessão do Comité de Proteção do Meio Ambiente Marinho (MEPC 75) inicialmente programada para ser realizada de 30.03 a 3.04 de 2020, foi adiada devido à pandemia do COVID-19, tendo decorrido através de videoconferência entre 16.11 e 20.11 de

2020.

A reunião contou com a presença de cerca de 1200 delegados, entre os quais se incluíram

representantes de Portugal. Foi presidida pelo Sr. Hideaki Saito (Japão), tendo o Sr. Harry

Conway (Libéria) como vice-presidente. Ambos foram reeleitos por mais um ano nas mesmas

funções.

Os principais resultados da MEPC 75 foram os seguintes:

1. MARPOL Anexo VI: emendas ao Anexo VI da convenção MARPOL no que diz respeito aos

procedimentos de amostragem e verificação do teor de enxofre e do Energy Efficiency

Design Index (EEDI);

2. Emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE):

a) Proposta de alterações ao Anexo VI da MARPOL para reduzir a intensidade de carbono dos

navios existentes, com vista à sua adoção na MEPC 76;

b) Termos de referência para a avaliação de impacto (AI);

c) Comité Dirigente para supervisionar o desenvolvimento da AI;

d) Grupo de Correspondência em Desenvolvimento de Linhas de Orientação Técnicas para o

Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) e redução da intensidade de carbono;

e) Termos de referência para a realização do grupo de trabalho ISWG-GHG 8;



E-mail: dgrm@dgrm.mm.gov.pt www.dgrm.mm.gov.pt



f) Resolução acerca do Incentivo aos Estados Membros para desenvolver e apresentar Planos de Ação Nacionais voluntários para lidar com as emissões de GEE dos navios.

## 3. Poluição do ar:

- a) Alterações às Linhas de Orientação de 2010 para monitorização do teor médio mundial de enxofre dos fuelóleos;
- b) Termos de referência para um Grupo de Correspondência em poluição do ar e eficiência energética.
- 4. <u>Convenção AFS</u>: emendas à Convenção AFS, banindo o uso do biocida cybutrine, com vista à sua adoção na MEPC 76. Isto foi conseguido após uma proposta inicial da União Europeia (UE).
- **5.** <u>Negro-de-fumo (Black Carbon) no Ártico</u>: Proposta de emendas ao Anexo I da MARPOL para incorporar uma proibição do uso e transporte pelos navios, para uso como combustível, de fuelóleo pesado nas águas do Ártico, com vista à sua adoção na MEPC 76.
- 6. A sessão MEPC 76 foi agendada para ser realizada de 14 a 18 de junho de 2021. Foi referido que a MEPC 76 se concentrará na adoção de emendas aos instrumentos obrigatórios (MARPOL Anexo I, MARPOL Anexo VI (medida combinada de curto prazo) e a Convenção AFS), a avaliação de impacto abrangente da medida combinada de curto prazo, o relatório do ISWG-GHG 8 e assuntos e documentos diferidos da MEPC 75.

## 7. Lista de Resoluções e Circulares adotadas/aprovadas

- ➤ Res. MEPC.326(75) on 2020 Guidelines for monitoring the worldwide average sulphur content of fuel oils supplied for use on board ships
- Res. MEPC.327(75) on Encouragement of Member States to develop and submit voluntary national action plans to address GHG emissions from ships

BWM.2/Circ.42/Rev.2 on Guidance on ballast water sampling and analysis for trial use in accordance with the BWM Convention and Guidelines (G2)



DGR M

> MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.2 on Organization and method of work of the Maritime Safety

Committee and the Marine Environment Protection Committee and their subsidiary bodies

> MSC-MEPC.5/Circ.7/Rev.1 on Guidance on the timing of replacement of existing certificates by revised certificates as a consequence of the entry into force of

amendments to chapters 17 and 18 of the IBC Code

> PPR.1/Circ.9 on Revised carriage requirements for methyl acrylate and methyl

methacrylate

**RESUMO DOS TRABALHOS** 

Abertura da sessão

O Secretário-Geral da OMI (Organização Marítima Internacional), no seu discurso de abertura,

sublinhou a importância desta reunião na apresentação da implementação da Estratégia Inicial

da OMI relativa aos GEE, para redução das emissões provenientes do transporte marítimo,

particularmente através do desenvolvimento de uma medida de curto prazo. Também afirmou

aguardar com expectativa a discussão sobre a criação de um Conselho Internacional de Pesquisa

Marítima (IMRB) e respetivo fundo. Além disso, destacou que tanto os Estados Membros da OMI

como as organizações internacionais deveriam ser mais pró-ativos no desenvolvimento de

combustíveis alternativos, bem como no desenvolvimento de medidas de médio e longo prazo

(MLTM). Referiu também que, em todas essas iniciativas, nenhum país deveria ser deixado para

trás e que, portanto, a OMI, com base nas avaliações de impacto dos resultados, deverá

procurar desenvolver a assistência técnica necessária para a implementação de medidas

relacionadas com os GEE.

Ponto 3 da agenda - Consideração e adoção de emendas aos instrumentos obrigatórios

No que diz respeito às propostas de alteração do Anexo VI da MARPOL, relativo aos

procedimentos de amostragem e verificação do teor de enxofre e EEDI, a Alemanha (DE),

apoiada por França (FR), Irlanda (IE), Grécia (EL), Suécia (SE), Itália (IT), Croácia (HR) e

Portugal (PT), em conformidade com a posição da UE, opôs-se às modificações editoriais das

propostas de emendas às regras 2 e 14 e ao Apêndice VI do Anexo VI da MARPOL, sugeridas no

documento MEPC 75/3/2 (Japão), tendo insistido na inexistência de inconsistências que

REPÚBLICA MAR

Página 3 de 11

www.dgrm.mm.gov.pt

DGR M

precisassem de ser corrigidas. O presidente concluiu que o grupo de redação deveria apenas

considerar as propostas de alterações ao parágrafo 11, da regra 14, particularmente o

respeitante à inclusão da data específica de entrada em vigor da emenda, para garantir clareza

na data de aplicação.

Na sequência do relatório do grupo de redação, a Comissão aprovou as emendas ao Anexo VI

da MARPOL, no que diz respeito aos procedimentos de amostragem e verificação do teor de

enxofre e ao EEDI, bem como à resolução relacionada, incluindo um parágrafo incentivando a

implementação antecipada dessas emendas.

Tendo em vista o adiamento das sessões MEPC 75 e 76, o Comité concordou que a data de

aceitação considerada para essas emendas deveria ser 1 de outubro de 2021 e a data de entrada

em vigor deveria ser 1 de abril de 2022. Consequentemente, o Comité concordou que a data

de início da aplicação antecipada da Fase 3 do EEDI, deveria ser mudada de 1 de janeiro de

2022 para 1 de abril de 2022.

Ponto 5 da agenda - Prevenção da poluição atmosférica

1. Poluição atmosférica e eficiência energética

Durante a fase de correspondência, o Comité concordou com a proposta do Presidente de

aprovar as emendas às Linhas de Orientação de 2010 para monitorizar o teor médio mundial de

enxofre em fuelóleos, conforme estabelecido no documento MEPC 75/5/8 (Secretariado).

A única questão discutida neste ponto, foi os termos de referência para o grupo de

correspondência de poluição atmosférica e eficiência energética, conforme proposto pelo

Presidente no documento MEPC 75/1/3.

2. Requisitos de NOx Tier III do Anexo VI da MARPOL para grandes iates

O ICOMIA (MEPC 75/INF.27) e os EUA (MEPC 75/INF.28) tentaram, mais uma vez, prolongar a

isenção de 5 anos permitida aos grandes iates, com comprimento superior a 24 m e menos de

500 de arqueação bruta, dos requisitos de NOX Tier III do Anexo VI da MARPOL, que expiraria a

1 de janeiro de 2021, alegando, em particular, os problemas causados pela pandemia de COVID-

19. Muitas delegações afirmaram que os grandes iates já tinham isenções suficientes,

observando que este tipo de iates era usado por pessoas que podiam pagar novas tecnologias

já disponíveis no mercado. No entanto, outros apoiaram os EUA e o ICOMIA, recomendando que



Página 4 de 11



a isenção pudesse ser estendida até que na MEPC 76 se pudesse discutir o assunto. No entanto, o Presidente observou, que o Comité não poderia tomar decisões com base em documentos informativos, e que os co-patrocinadores teriam sempre a opção de expressar as suas preocupações em futuras sessões do Comité. O CISE observou que iria enviar informações para a próxima sessão, de forma a corrigir as informações fornecidas nos documentos "INF" e para provar que a tecnologia já existe.

Ponto 7 da agenda - Redução das emissões de GEE provenientes dos navios

Este foi o assunto mais importante nesta sessão do Comité, tendo ocupado 3 dias da reunião, deixando muito pouco tempo para discutir os outros itens da agenda.

1. <u>Medida de curto prazo para reduzir as emissões de GEE provenientes do transporte</u> marítimo

A discussão sobre este ponto começou com a apresentação dos resultados do grupo de trabalho ISWG-GHG 6-7.

O primeiro acordo neste item da agenda foi a adoção de uma resolução MEPC sobre o incentivo aos Estados Membros para desenvolver e submeter Planos de Ação Nacionais voluntários abordando as emissões de GEE pelos navios, instruindo o Secretariado a facilitar a partilha e atualização dessa informação.

O Comité discutiu a medida de curto prazo, combinando medidas técnicas e operacionais para os navios existentes, incluindo propostas de emendas ao Anexo VI da MARPOL para reduzir a intensidade de carbono dos navios existentes, bem como a aprovação dos termos de referência para a abrangente avaliação de impacto (AI) desta medida. As alterações propostas incluíam requisitos técnicos para reduzir a intensidade de carbono, com base num novo Índice de Eficiência Energética de Navios Existentes (EEXI) e requisitos de redução da intensidade de carbono operacional, com base num novo indicador de intensidade de carbono operacional (CII). A proposta de alteração será aplicável a navios de arqueação bruta superior ou igual a 5.000 Ton (ou seja, navios já sujeitos à exigência do sistema de coleta de dados de consumo de fuelóleo - DCS). O CII determinará o fator de redução anual necessário para garantir a melhoria contínua da intensidade de carbono operacional do navio dentro de um nível de classificação específico. O CII operacional anual real alcançado deverá ser documentado e verificado em comparação com o CII operacional anual exigido. Isso permitiria que a classificação da intensidade de carbono operacional fosse determinada. A classificação seria



Página 5 de 11

www.dgrm.mm.gov.pt

M-DGRM-04(2)



dada numa escala (A, B, C, D ou E), indicando o nível de desempenho de cada navio. Um navio classificado como D por três anos consecutivos, ou E, teria que apresentar um plano de ação corretiva, para demonstrar como seria alcançado o índice exigido (C ou superior). A proposta de emendas também prevê que os Estados-Membros sejam incitados a fornecer incentivos aos navios classificados como A ou B, enquanto a eficácia da implementação dos requisitos CII e EEXI terá de ser revista até 1 de janeiro de 2026 para avaliar se é necessário reforçar os requisitos acordados.

Mais de 50 delegações fizeram uso da palavra e suas intervenções podem ser categorizadas em três grupos:

- 1. Os EM que rejeitaram os Propostas de emendas (Ilhas Marshall, Ilhas Salomão, Tuvalu e ONGs como WWF, CSC e Pacific Environment) pedindo uma revisão total da proposta na MEPC 76, uma vez que lhe faltava ambição, não iria melhorar muito do ponto de vista do business as usual, tinha fraca aplicação e iria falhar na pronta redução das emissões ou dos picos de emissões.
- 2. Os EM que ficaram desapontados com o resultado do ISWG-GHG 7, mas reconheceram que este era o melhor compromisso que poderia ser alcançado dadas as circunstâncias existentes (principalmente Estados-Membros da EU, Alemanha (DE), Suécia (SE), França (FR), Chipre (CY), Holanda (NL), Croácia (HR), Malta (MT), Grécia (EL), Irlanda (IE), Espanha (ES), Finlândia (FI), Bélgica (BE), Dinamarca (DK), Itália (IT), Estónia (EE) e Portugal (PT), bem como outros países, incluindo México, Canadá, Austrália e Reino Unido). Salientaram que as propostas de emendas proporcionam um ponto de partida que terá de ser fortalecido com o desenvolvimento das Linhas de Orientação pertinentes, bem como de medidas de aplicação mais rígidas. Também reconheceram que a não aprovação das propostas de emendas nesta sessão atrasaria a aprovação, não só de uma medida de curto prazo, mas também de medidas de médio e longo prazo.
- 3. Os EM que acolheram a proposta de emendas como um bom compromisso para reduzir os GEE vindos do transporte marítimo, mas sublinhando a necessidade de uma avaliação de impacto (AI) robusta, por forma a identificar claramente da existência de impactos negativos desproporcionais nos Estados, resultantes da implementação do Proposta de emendas, bem como das Linhas de Orientação (particularmente os países da América do



**DGR** 

Sul, África e Ásia, bem como dos EUA). Destacou-se a indicação dos EUA de que

realizariam a sua própria avaliação de impacto adicional na sua frota.

Ao considerar a proposta dos termos de referência para o Grupo de Correspondência e o grupo

de trabalho ISWG-GHG 8, França observou que os termos de referência não deveriam prejudicar

a data de entrada em vigor de um futuro Código de Intensidade de Carbono, que poderá entrar

em vigor bem antes de 1 de janeiro de 2026.

Por fim, o Comité aprovou:

> A proposta de emendas ao Anexo VI da MARPOL para reduzir a intensidade de carbono

dos navios existentes, com vista à adoção na MEPC 76;

> A realização de uma avaliação de impacto da proposta de emendas, de acordo com os

termos de referência aprovados (Alemanha (DE), Noruega (NO) e a República da Coreia

comprometeram fundos para a OMI realizar a AI);

> A criação de um Comité Diretor para supervisionar o desenvolvimento da AI;

> A criação do Grupo de Correspondência para o Desenvolvimento de Linhas de Orientação

Técnicas de EEXI e redução da intensidade de carbono; e

> A realização da oitava reunião entre sessões do Grupo de Trabalho de Redução de

Emissões de GEE provenientes de Navios, antes da MEPC 76.

No final da discussão, o Secretário-Geral congratulou o Comité por aprovar as propostas de

emendas e os termos de referência para a Al. No entanto, observou que ainda existia muito

trabalho pela frente. Assim, apelou às delegações para continuarem com o espírito de

cooperação, demonstrado durante os últimos anos, para progredir rapidamente com o

desenvolvimento de Linhas de Orientação técnicas e de um Código de Intensidade de Carbono,

bem como para o trabalho adicional, essencial na avaliação abrangente dos impactos das

medidas nos países em desenvolvimento, SIDs e LDCs. Concluiu que as emendas aprovadas

seriam importantes alicerces, sem os quais futuras discussões sobre medidas de médio e longo

prazo não irão ser possíveis.

REPÚBLICA PORTUGUESA MAR

Página 7 de 11



## 2. Quarto estudo de GEE da OMI

A MEPC 74 aprovou os termos de referência do Quarto Estudo de GEE da OMI, tendo solicitado ao Secretariado que emitisse o convite a propostas para o estudo. O Coordenador do Comité Diretor, Harry Conway (Libéria) descreveu a revisão do estudo e propôs que o Comité aprovasse o estudo contido no documento MEPC 75/7/15. Também agradeceu aos governos da Austrália, Canadá, Dinamarca, França, Japão, Holanda, Noruega, República da Coreia, Emirados Árabes Unidos e Reino Unido por contribuírem com aproximadamente \$489.356 para a realização do estudo.

Todas as delegações que tomaram a palavra (mais de 40 delegados, incluindo 15 Estados-Membros da UE em consonância com a posição acordada da UE) apoiaram a aprovação do Quarto Estudo de GEE da OMI.

Também foi interessante notar as diferentes perspetivas adotadas por várias delegações ao comentar os resultados do Estudo. Enquanto alguns países (em particular os Estados-Membros da EU) ficaram alarmados com a projeção de aumento de GEE provenientes do transporte marítimo, outros (em particular a Rússia, a China e a Argentina) observaram que o estudo provava que as ações já tomadas pela OMI teriam tido um efeito positivo na redução das emissões de GEE.

O Presidente concluiu, decidindo não levar adiante estas questões, desconsiderando o facto de que existia um grande apoio para iniciar a discussão sobre as MLTM (Medium Long Term Measures).

Aqueles que se manifestaram contra a tomada de novas medidas (em particular China, Rússia, EUA e Argentina) argumentaram:

- a) A revisão da Estratégia Inicial de GEE da OMI estava programada para ocorrer em 2023;
- b) As discussões sobre as medidas de médio e longo prazo MLTM, não deveriam começar antes da conclusão total dos trabalhos sobre a medida de curto prazo;
- c) As medidas baseadas no mercado não deveriam ser analisadas separadamente das medidas de médio e longo prazo.

Os Estados-Membros da UE e as delegações em linha com as suas ideias observaram que seria necessária uma ação urgente em todas as frentes se a OMI pretendesse reduzir as emissões de GEE de acordo com os objetivos da Estratégia Inicial de GEE.



www.dgrm.mm.gov.pt www.dgrm.mm



## 3. Conselho Internacional de Pesquisa Marítima (IMRB)

A indústria naval (ICS, BIMCO, CLIA, INTERCARGO, INTERFERRY, INTERTANKO, IPTA e WSC) propôs, no documento MEPC 75/7/4, a criação de um Conselho Internacional de Pesquisa Marítima (IMRB) para gerir um Fundo Internacional de Pesquisa Marítima (IMRF) de US \$5 biliões, financiado através de US \$2 por tonelada de combustível naval consumido num período de dez anos. Este programa iria garantir que investigações essenciais acerca do desenvolvimento de combustíveis e tecnologias com baixo teor de carbono e zero carbono fossem iniciadas o mais rápido possível. Embora esta pudesse ser considerada uma contribuição valiosa para acelerar a pesquisa e a adoção de combustíveis alternativos, não poderá ser considerada uma medida que levará a resultados imediatos na redução das emissões de GEE do transporte marítimo internacional. Os co-patrocinadores enfatizaram que a contribuição não deveria ser vista como uma medida de redução de CO<sub>2</sub> baseada no mercado (MBM), pois ela só existiria para um propósito técnico definido.

Apenas algumas delegações apoiaram a proposta. Os demais observaram que, embora apreciassem a proposta, não poderiam aceitá-la da forma como estava formulada. Algumas das preocupações levantadas incluem:

- Apesar de ser uma contribuição valiosa para focar/acelerar a investigação sobre como reduzir as emissões de GEE, não poderia ser considerada uma medida que levaria a resultados imediatos na redução das emissões de GEE do transporte marítimo internacional;
- 2. A proposta deveria ser considerada como parte do pacote de medidas de MLTM, mas primeiro seria necessário determinar os métodos de trabalho e elaborar um plano de trabalho de ações a tomar no futuro. A Finlândia (FI) ofereceu-se para coordenar um grupo informal para preparação de uma proposta sobre métodos de trabalho, a ser submetida na MEPC 76;
- 3. Haveria a necessidade de coordenação para evitar a duplicação de iniciativas de investigação;
- A estrutura de gestão proposta não incluiria objetivos claros, transparência, responsabilidade, supervisão e um caminho claro de como identificar Propostas de pesquisa;
- 5. A proposta era uma medida baseada no mercado (MBM) e não uma medida de curto prazo (conforme sustentado pelos co-patrocinadores);



Página 9 de 11



6. A proposta do IMRB deveria estar sujeita a uma avaliação de impacto porque a

contribuição obrigatória com base no consumo de combustível iria afetar negativamente

as frágeis economias dos LDCs e SIDS, especialmente na atual crise económica devido à

pandemia de COVID-19, bem como estando eles longe dos seus mercados ou sendo

afetados por condições climáticas que exijam que os navios consumam mais combustível. Alguns delegados alegaram que um mecanismo de contribuição melhor seria aquele

baseado na arqueação bruta dos navios ou em contribuições voluntárias;

7. As funções do IMRB proposto deveriam ser integradas nas estruturas e mecanismos de

financiamento da OMI. Alguns países solicitaram que a OMI realizasse um estudo de

viabilidade das implicações relevantes, mas o Diretor da Divisão de Ambiente Marítimo

da OMI afirmou que isso não seria possível considerando a pesada carga de trabalho do

Secretariado e uma vez que muitas questões básicas permaneciam em aberto;

8. Necessidade de estudar questões jurídicas como o papel da OMI, transferência de

tecnologia, direitos de propriedade intelectual e como uma proporção dos fundos poderia

ser atribuída aos LDCs e SIDS para lhes permitir mitigar os efeitos negativos das alterações

climáticas; e

9. As convenções da OMI não deverão ser usadas para regular as contribuições obrigatórias.

Ponto 10 da agenda - Prevenção e Resposta à Poluição

1. Emendas aos anexos da Convenção AFS

O Comité observou que o Subcomité da Pollution Prevention and Response (PPR) aprovou

emendas aos Anexos da Convenção AFS para controlar o uso do biocida cybutryne. No entanto,

o Comité ainda tinha de decidir se a data efetiva para os navios existentes deveria ser 1 de

janeiro de 2028 ou a data da renovação seguinte e programada do sistema antivegetativo, após

1 de janeiro de 2023, mas o mais tardar 60 meses após a última aplicação no navio de um

sistema antivegetativo contendo cybutryne. O Comité preferiu a segunda opção, que deverão

vir a ser aprovadas na MEPC 76.

Tendo em vista a aprovação da introdução de controlos sobre o cybutryne ao abrigo da

Convenção AFS, o Comité solicitou aos órgãos dirigentes da Convenção de Londres e do

Protocolo de Londres que considerassem, na sua próxima reunião, uma revisão das orientações

revistas sobre as melhores práticas de gestão para remoção de revestimentos antivegetativos



Página 10 de 11

**DGR** 

de navios, incluindo tintas de casco TBT (LC-LP.1/Circ.31/Rev.1), com vista a atualizar as

orientações contidas na AFS.3/Circ.3/Rev.1.

O Comité também referiu a necessidade de se considerar uma atualização da lista de itens a

ser elencados no Inventário de Materiais Perigosos, sob a Convenção de Hong Kong, de forma a

incluir o cybutryne quando os respetivos controlos entrarem em vigor.

2. Linhas de Orientação para amostragem de fuelóleo a bordo

O Comité aprovou a proposta de circular MEPC acerca das Linhas de Orientação para

amostragem a bordo de fuelóleo destinado a ser usado ou transportado para uso, a bordo de

um navio.

3. Proibição do uso e transporte para uso como combustível, de fuelóleo pesado por navios

nas águas do Ártico

A Comissão aprovou a proposta de alterações ao Anexo I da MARPOL para incorporar uma

proibição do uso e transporte para uso como combustível, de fuelóleo pesado, por navios em

águas do Ártico, com vista à sua posterior adoção na MEPC 76.

Ponto 11 da agenda - Relatórios de outros subcomités

As únicas duas questões consideradas relevantes foram:

1. Aprovação da circular MSC-MEPC.5 sobre o Modelo de Acordo para a autorização de

organizações reconhecidas que atuam em nome da Administração.

2. As referências às resoluções A.739(18), sobre Linhas de Orientação para a autorização

de organizações que agem em nome das Administrações, e A.789(19), sobre

Especificações nas funções de vistoria e certificação de organizações reconhecidas

atuando em nome da Administração, nos instrumentos existentes da OMI, deveriam

ser substituídas por referências às partes obrigatórias do Código RO, e essas

resoluções deveriam ser revogadas pela Assembleia (MEPC 75/2/2, parágrafo 2.12),

conforme observado na A 31 (MEPC 75/2/6, parágrafo 7).

REPÚBLICA PORTUGUESA MAR

Página 11 de 11