

## Organização Marítima Internacional (OMI)

80ª Sessão do Comité de Proteção do Ambiente Marinho (MEPC 80)

Londres (Reunião Híbrida), 03-07 Julho 2023

### Composição da Delegação Portuguesa no evento

José Carlos Simão, Diretor-Geral da DGRM;  
Paulo Pamplona, Diretor de Serviços de Administração Marítima da DGRM e Representante Permanente Adjunto de Portugal na OMI;  
Alexandra Dias, trabalhadora nos Serviços de Administração Marítima da DGRM;  
Ana Cardoso, trabalhadora nos Serviços de Ambiente e Sustentabilidade da DGRM;  
João Esteves, Presidente da Comissão Técnica do Registo Internacional de Navios da Madeira;  
Carlos Sequeira, representante da Embaixada de Portugal em Londres.

A 80.ª Sessão do Comité de Proteção do Ambiente Marinho (MEPC 80) decorreu em Plenário com os representantes Estados-Membros (EM) da OMI presentes. Em simultâneo, decorreram discussões entre representantes dos EM nos seguintes grupos de trabalho, previamente estabelecidos:

- a) Grupo de Trabalho sobre Poluição Atmosférica e Eficiência Energética;
- b) Grupo de Trabalho sobre Redução de Emissões de GEE de Navios
- c) Grupo Redator de Alterações de Instrumentos Obrigatórios;
- d) Grupo Técnico de Designação de PSSA e Áreas Especiais; e
- e) Grupo de Revisão de Águas de Lastro.

As conclusões dos trabalhos da 80.ª Sessão do MEPC são apresentadas a seguir.

## PRINCIPAIS PONTOS DE DISCUSSÃO E RESULTADOS

### ESTRATÉGIA DA IMO PARA AS EMISSÕES DE GEE

#### 1. ESTRATÉGIA DA IMO DE 2023 DE REDUÇÃO DE EMISSÕES DE GEE DOS NAVIOS

##### Níveis de Ambição

O Comité, com base no progresso conseguido no Grupo de Trabalho Entre Sessões Para a Redução de Emissões de GEE dos Navios 15 (ISWG-GHG 15) e após extensas discussões nas quais todas as delegações demonstraram a sua vontade em chegar a um consenso sobre a revisão da Estratégia Inicial da IMO de Redução de Emissões de GEE dos Navios, aprovou a Estratégia IMO de 2023 de Redução de Emissões de GEE dos Navios (Resolução MEPC.377(80)).

Os objetivos da Estratégia de Redução de GEE da IMO 2023 são:

- Aumentar a contribuição da IMO para os esforços globais (Acordo de Paris e Agenda 2030 das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável) para reduzir as emissões de GEE no transporte marítimo internacional;
- Identificar as ações que o setor do transporte marítimo internacional deve implementar, enquanto aborda os impactos nos Estados e apoia o desenvolvimento consistente do comércio global e dos serviços de transporte marítimo;
- Especificar ações e medidas que irão contribuir para a consecução desses objetivos e incentivos à pesquisa e desenvolvimento e monitorização das emissões de GEE provenientes do transporte marítimo internacional.

A Estratégia de GEE da IMO de 2023 aumenta os níveis de ambição em comparação com a Estratégia Inicial da IMO de Redução de Emissões de GEE dos Navios. Os níveis de ambição e os pontos de verificação indicativos devem considerar as emissões de GEE Well-to-Wake (WtW) de combustíveis navais, conforme abordado nas Diretrizes sobre a intensidade de GEE do ciclo de vida de combustíveis navais (Diretrizes LCA) com o objetivo geral de reduzir as emissões de GEE do transporte marítimo internacional sem transferência para outros setores.

Os níveis de ambição que direcionam a Estratégia de GEE da IMO para 2023 são os seguintes:

1. A intensidade de carbono do navio diminuirá por meio de melhorias adicionais na eficiência energética para novos navios

Rever com o objetivo de fortalecer os requisitos de design de eficiência energética para navios;

2. A intensidade de carbono do transporte marítimo internacional a diminuir

Reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> por trabalho de transporte, como uma média no transporte marítimo internacional, em pelo menos 40% até 2030, em comparação com 2008;

3. A adoção de tecnologias, combustíveis e/ou fontes de energia com emissão zero ou quase zero de GEE para aumentar

Adoção de tecnologias, combustíveis e/ou fontes de energia com emissão zero ou quase zero de GEE a representar pelo menos 5%, almejando os 10%, da energia usada pelo transporte marítimo internacional até 2030; e

4. Emissões de GEE do transporte marítimo internacional para atingir o zero efetivo

Atingir o pico das emissões de GEE do transporte marítimo internacional o mais rápido possível e atingir emissões líquidas zero de GEE em ou, por volta de, ou seja, perto de 2050, considerando diferentes circunstâncias nacionais, enquanto prosseguindo esforços para as eliminar gradualmente, conforme exigido na Visão consistente com a meta de temperatura de longo prazo estabelecida no Artigo 2 do Acordo de Paris.

Adicionalmente, o Comité estabeleceu dois pontos de verificação indicativos para alcançar emissões líquidas zero de GEE provenientes da navegação internacional:

.1 reduzir o total anual de emissões de GEE provenientes do transporte marítimo internacional em, pelo menos, 20%, tentando alcançar 30% em 2030, em relação a 2008; e

.2 reduzir o total anual de emissões de GEE do transporte marítimo internacional em, pelo menos, 70%, tentando atingir 80% até 2040, em comparação com 2008.

O Comité concordou com os seguintes cronogramas para as medidas candidatas estabelecidas na Estratégia de GEE da IMO de 2023:

- A revisão das medidas técnicas e operacionais obrigatórias de curto prazo com base em metas, deve ser concluída até 1 de Janeiro de 2026.
- O pacote de medidas de redução de GEE de médio prazo deve ser finalizado e acordado pelo Comité até 2025.

Outras medidas candidatas de redução de GEE de médio prazo podem ser finalizadas e acordadas entre 2023 e 2030.

- Medidas de longo prazo podem ser finalizadas e acordadas pelo Comité após 2030, a ser desenvolvidas como parte da revisão de 2028 da Estratégia de GEE da IMO.

A Estratégia de GEE da IMO está sujeita a uma revisão de cinco em cinco anos, com a próxima revisão a acontecer em 2028.

## 2. REVISÃO DAS MEDIDAS DE REDUÇÃO DE GEE DE CURTO PRAZO

Os Regulamentos 25.3 e 28.11 do Anexo VI da MARPOL estabelecem que uma revisão das medidas de redução de GEE de curto prazo (EEXI, SEEMP e CII) deve ser realizada até 1 de janeiro de 2026. Assim, o Comité aprovou a Proposta de Plano de Revisão das Medidas de redução de GEE de Curto Prazo. O plano de revisão é focado em três seções principais: âmbito, cronograma e fontes de dados.

Âmbito: As medidas de curto prazo devem ser avaliadas com base:

- Na sua eficácia para reduzir a intensidade de carbono do transporte marítimo internacional;
- Nas experiências de cumprimento da medida de curto prazo pelos Estados de bandeira e porto;
- Na necessidade de melhoramento dos dados de consumo de fuelóleo por navios (IMO DCS);
- Nos impactos nos Estados;
- Na revisão dos valores dos fatores Z e CIIR conforme estabelecido nas Diretrizes CII G2 e G3;
- Nas alterações adicionais às métricas CII,
- Noutras alterações aos fatores de correção e ajustes de viagem (Diretrizes CII G5);
- Na aplicação das Diretrizes LCA, e;
- Em quaisquer emendas a instrumentos existentes.

Cronograma: A revisão acima deverá ser realizada:

- Do MEPC 80 ao MEPC 82 (Outono de 2024), recolha de dados;
- No MEPC 82, um Grupo de Trabalho analisará os dados continuados por um Grupo de Correspondência, e;
- Um Grupo de Trabalho Entre as Sessões MEPC 82 e MEPC 83, em conjunto com um Grupo de Trabalho no MEPC 83, irá rever a Convenção e as Diretrizes.

Dados: A eficácia das medidas de curto prazo deve ser justificada por dados IMO DCS relevantes.

A partir do segundo semestre de 2023, o Secretariado é designada para monitorizar a melhoria da intensidade de carbono com base em medições baseadas na procura e na oferta. Além disso, os Estados Membros e as organizações internacionais são convidados a recolher dados e apresentar propostas para as reuniões relevantes do MEPC, juntamente com outras partes interessadas, como armadores, fretadores e autoridades portuárias.

### **3. MEDIDAS CANDIDATAS DE MÉDIO PRAZO DE REDUÇÃO DE GEE**

O pacote de medidas candidatas de médio prazo para redução de GEE deve ser desenvolvida e finalizada de ambos:

- Uma medida técnica, uma norma de combustível naval baseada em metas que regule a redução da intensidade de GEE do combustível naval. Há amplo apoio à Norma de Combustível de Gases de Efeito de Estufa (GFS), conforme proposto inicialmente por Austria et al.
- Uma medida económica, com base num mecanismo de fixação de preço das emissões marítimas de GEE. Ao contrário do apoio universal ao GFS, existem opiniões divergentes sobre os elementos económicos, onde os seguintes aparentam destacar-se:
  1. Fundo e Recompensa de Sustentabilidade Marítima da IMO (F&R) pelo International Chamber of Shipping (ICS);
  2. Esquema de Incentivo à Navegação com Emissões Zero (ZESIS) pelo Japão;
  3. Financiamento e Recompensa de Sustentabilidade Marítima Internacional (IMSF&R) por Argentina et al;
  4. Fundo e Combustíveis Navais Sustentáveis Internacionais (IMSF&F) pela China;
  5. Taxa de GEE (GHGL) pelas Ilhas Marshall e Salomão.

Ambas as medidas técnicas e económicas devem considerar as emissões WtW de GEE de combustíveis navais, conforme abordado nas Diretrizes sobre a intensidade de GEE do ciclo de vida de combustíveis navais (Diretrizes LCA). Além disso, o Comité considerará quaisquer sinergias possíveis de medidas de médio prazo com medidas existentes, como o Carbon Intensity Indicator (CII), relativo ao incentivo à eficiência energética.

#### Impacto nos Estados

O Comité, antes da adoção de qualquer medida ou combinação de medidas, deve avaliar o seu impacto nos Estados e especialmente nos Pequenos Estados Insulares em Desenvolvimento (SIDS) e nos Países Menos Desenvolvidos (LDCs). Qualquer avaliação de impacto deve considerar, pelo menos, o seguinte:

- Afastamento geográfico de, e conectividade com, os principais mercados;
- Valor e tipo de carga;
- Dependência de transportes e custos de transporte;
- Segurança alimentar;
- Resposta a desastres;
- Custo-eficácia e progresso e desenvolvimento socioeconómicos.

### **4. PROPOSTA DE CRONOGRAMA PARA O DESENVOLVIMENTO DE MEDIDAS CANDIDATAS DE MÉDIO PRAZO E AVALIAÇÃO DE IMPACTO ABRANGENTE ASSOCIADA**

O Comité concordou com o seguinte cronograma para a condução da CIA e desenvolvimento de medidas de médio prazo, que também está incorporada na Estratégia de GEE da IMO de 2023:

Metas	Etapas		
	Avaliação de Impacto Abrangente do pacote de medidas candidatas de médio prazo	Desenvolvimento de medidas candidatas de médio prazo	Outras Etapas
MEPC 80 (Verão de 2023)	Iniciação da CIA	Iniciar a Fase III do Plano de Trabalhos sobre o desenvolvimento de medidas de médio prazo	
MEPC 81 (Primavera de 2024)	Relatório intercalar	Finalização do pacote de medidas	
MEPC 82 (Outono de 2024)	Relatório finalizado		
MEPC 83 (Primavera de 2025)		Aprovação das medidas	Revisão da medida de curto prazo a ser completada até 1 de Janeiro de 2026
MEPC extraordinário de 1 ou 2 dias (seis meses após MEPC 83 no Outono de 2025)		Adoção das medidas	
MEPC 84 (Primavera de 2026)			
MEPC 85 (Outono de 2026)			
16 meses após a adoção (2027)		Entrada em vigor das medidas	
			Iniciar a revisão da Estratégia de

MEPC 86 (Verão de 2027)			GEE da IMO de 2023
MEPC 87 (Primavera de 2028)			
MEPC 88 (Outono de 2028)			Finalização da revisão da Estratégia de GEE da IMO de 2023 com vista à adoção da Estratégia de GEE da IMO de 2028

## **5. CONSIDERAÇÕES SOBRE COMO PROGREDIR COM O TRABALHO DE REDUÇÃO DE EMISSÕES DE GEE DE NAVIOS ENTRE SESSÕES ANTES DO MEPC 81**

### Avaliação de Impacto Abrangente do pacote de medidas de médio prazo

O Comité concordou com o estabelecimento do Comité Diretivo que realizará a Avaliação Abrangente do Impacto (CIA) do pacote de medidas de médio prazo candidatas de acordo com as disposições da MEPC.1/Circ.885/Rev.1.

Além disso, o Comité convidou os Estados Membros e organizações internacionais a apoiar financeiramente a CIA do pacote de medidas candidatas de médio prazo por meio de uma doação ao GHG TC Trust-Fund.

### Termos de Referência (ToR) para o ISWG-GHG 16

O Comité instruiu o ISWG-GHG 16, considerando documentos submetidos, para:

- Considerar de forma mais aprofundada o desenvolvimento de medidas candidatas de médio prazo no contexto da Fase III.
- Desenvolver mais a fundo o quadro da Análise do Ciclo de Vida dos GEE (LCA).
- Se o tempo permitir, considerar propostas relacionadas com a captura de CO<sub>2</sub> a bordo.
- Enviar um relatório escrito ao MEPC 81.

## **6. DESENVOLVIMENTO DE DIRETRIZES PARA O CICLO DE VIDA DO COMBUSTÍVEL NAVAL**

O Comité adotou a Resolução MEPC.376(80) contendo as Diretrizes de GEE do Ciclo de Vida do Combustível Naval (Diretrizes LCA) e concordou com um programa de trabalhos para aprimorar ainda mais as diretrizes em áreas específicas. O âmbito dessas diretrizes é abordar temas/aspectos de intensidade e sustentabilidade de GEE Well-to-Tank (WtT), Tank-to Wake (TtW) e Well-to-Wake (WtW) e sustentabilidade relacionados com combustíveis navais/vetores de energia (por exemplo, eletricidade para energia em terra) utilizada para propulsão de navios e produção de energia a bordo. Os Gases com Efeito de Estufa (GEE) relevantes incluídos são:

- dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>),
- metano (CH<sub>4</sub>) and
- óxido nitroso (N<sub>2</sub>O).

As diretrizes visam cobrir todo o ciclo de vida do combustível (com limites específicos), desde a matéria-prima, extração/cultivo/recuperação, conversão da matéria-prima num produto combustível, transporte, bem como distribuição/abastecimento e utilização de combustível a bordo de um navio. Além disso, as diretrizes também especificarão temas/aspectos de sustentabilidade para combustíveis navais e definirão um Fuel Lifecycle Label (FLL), que contém informações sobre tipo de combustível, matéria-prima (tipo de matéria-prima e natureza da matéria-prima/fonte de carbono), processo de conversão/produção (tipo de processo e energia utilizada no processo), fatores de emissão de GEE, informações sobre misturas de combustíveis e temas/aspectos de sustentabilidade. As diretrizes especificarão os elementos da FLL sujeitos a verificação/certificação e incluirão um procedimento geral sobre como o esquema/normas de certificação poderão ser identificados.

## **7. DISCUSSÃO DAS TECNOLOGIAS DE CAPTURA DE CARBONO**

Termos de Referência (ToR) para o Grupo de Correspondência para o desenvolvimento adicional do quadro do LCA

O Comité instruiu o Grupo de Correspondência para o desenvolvimento adicional da estrutura do LCA, para:

- Rever o modelo para a recolha de dados Well-to-Tank;
- Desenvolver um modelo para fatores de emissão Tank-to-Wake por defeito, para os percursos de combustível;
- Recolher e compilar os dados de fatores de emissão por defeito recebidos;
- Avançar na consideração dos elementos metodológicos abaixo listados e aconselhar o Comité nesse sentido:
  - emissões anualizadas (mais de 20 anos) de mudanças nos stocks de carbono causadas por alterações diretas no uso do solo;
  - poupanças de emissões anualizadas (mais de 20 anos) pela acumulação de carbono no solo por via da melhoria na gestão agrícola;
  - fator que contabiliza o combustível que escapa entre os tanques até ao conversor de energia que é vazado, ventilado ou perdido de outra forma no sistema;
  - créditos de emissão do CO<sub>2</sub> capturado, usado como stock de carbono para produzir combustíveis sintéticos no processo de produção de combustível;
  - crédito de emissão pela captura e armazenamento de carbono, onde a captura de CO<sub>2</sub> ocorre a bordo;
  - fator de emissão de CO<sub>2</sub> para combustíveis diferentes daqueles contidos na Resolução MEPC.364(79);
  - Fatores de emissão de CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O, para combustíveis diferentes dos contidos na resolução MEPC.364(79).
- Avançar na consideração dos elementos metodológicos para a avaliação da intensidade de GEE de carbono da eletricidade (incluindo fornecimento de energia em terra - OPS) e as metodologias Tank-to-Wake para fatores de emissão reais/a bordo;

- Submeter ao MEPC 81 um relatório escrito.

## POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA E EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

### 8. ORIENTAÇÃO INTERINA SOBRE O USO DE BIOCOMBUSTÍVEIS DE ACORDO COM OS REGULAMENTOS 26, 27 E 28 DO ANEXO VI DA MARPOL (DCS E CII)

A Resolução MEPC.352(78) (Diretrizes CII, G1) prevê a possibilidade do fator de conversão de emissão de CO<sub>2</sub> (CF) ser fornecido pelo fornecedor de fuelóleo, suportado por evidências documentais.

O MEPC 80 aprovou a circular MEPC.1/Circ.905 sugerindo que, enquanto se aguarda o desenvolvimento de instrumentos de política para o uso das diretrizes de Avaliação do Ciclo de Vida do Combustível Naval (LCA), os biocombustíveis que foram certificados pelo esquema de certificação internacional, cumprindo os seus critérios de sustentabilidade, e que proporcionam uma redução *well-to-wake* de emissões de GEE de, pelo menos, 65% em comparação com as emissões *well-to-wake* de MGO fóssil de 94 gCO<sub>2</sub>eq/MJ (ou seja, atingindo uma intensidade de emissões **não excedendo 33 gCO<sub>2</sub>eq/MJ**), de acordo com essa certificação, pode ser atribuído um CF igual ao valor das emissões *well-to-wake* de GEE do combustível de acordo com o certificado (expresso em gCO<sub>2</sub>eq/MJ) multiplicado pelo seu Valor Calorífico Inferior (LCV, expresso em MJ/g) para efeito das regras 26, 27 e 28 do Anexo VI da MARPOL para a quantidade correspondente de combustíveis consumidos pelo navio. De qualquer modo, o valor CF de um biocombustível não pode ser inferior a 0.

Para misturas de combustíveis, o CF deverá ser calculado como a média ponderada do CF para a respetiva quantidade de combustíveis por energia. Além disso, a verificação do consumo de biocombustível reportado deve ser reforçada com uma Prova de Sustentabilidade ou documentação similar de um esquema reconhecido, junto com a Guia de Entrega do Combustível (BDN).

Aos biocombustíveis não certificados como “sustentáveis” ou que não forneçam pelo menos 65% de redução de emissões *well-to-wake* (WtW) de GEE em relação ao MGO fóssil, será atribuído um CF igual ao CF do combustível fóssil equivalente.

Os Governos Membros devem dar conhecimento da orientação interina a todas as partes interessadas relevantes, para aplicação **a partir de 1 de outubro de 2023**.

### 9. TESTE DE EMISSÃO DE MOTORES E CERTIFICAÇÃO PARA NOX TIER III

O Comité considerou um estudo que indica que, para melhor refletir as operações de navios no mundo real dentro das ECAs, especialmente para navios que navegam a baixas velocidades perto de regiões costeiras e portos, pode ser necessário um possível ciclo de teste adicional para NO<sub>x</sub> Tier III. Além disso, observações recentes na área de controlo de emissões de NO<sub>x</sub> do Mar do Norte mostraram altas emissões de NO<sub>x</sub> de navios conformes com Tier II e Tier III, navegando a baixas velocidades. Nesse sentido, várias delegações expressaram a intenção de investigar o possível estabelecimento de novos ciclos de teste, por exemplo, a 10% de carga do motor, enquanto várias outras delegações

expressaram preocupação em avaliar as emissões de NOx em termos de g/kWh para baixas cargas do motor, uma vez que o denominador poderia assumir um valor muito baixo em operação com cargas baixas. Observando o exposto, o Comité decidiu convidar os Estados Membros interessados e as Organizações Internacionais a fornecer informações adicionais acerca de testes de emissões de motores e certificação para NOx Tier III, para sessões futuras.

#### **10. PROPOSTA DE EMENDAS AO ANEXO VI DA MARPOL RELACIONADAS COM COMBUSTÍVEIS DE BAIXO PONTO DE INFLAMAÇÃO E OUTROS ASSUNTOS RELACIONADOS COM FUELÓLEO**

O Comité aprovou emendas aos Regulamentos 2, 14, 18, 27 e Apêndice I do Anexo VI da MARPOL.

- No Regulamento 2, a definição de fuelóleo é revista como “qualquer combustível entregue e destinado a uso a bordo de um navio”, ao passo que um parágrafo adicional é acrescentado, parágrafo 1.33, para a definição de gás combustível, alinhada com a definição de 'gás' no Código IGF.
- A revisão do parágrafo 12 do Regulamento 14 estabelece que os requisitos dos pontos de amostragem em uso/a bordo dos parágrafos 10 e 11 não se aplicam a gases combustíveis ou combustíveis de baixo ponto de inflamação.
- Além disso, o Regulamento 18 é alterado e um novo parágrafo 5.2 é adicionado, para aplicar os requisitos de BDN com conteúdo mínimo a gás combustíveis ou combustíveis de baixo ponto de inflamação. A BDN deve conter, pelo menos, as informações especificadas nos itens 1 a 6 do Apêndice V do Anexo VI, a densidade determinada por um método de teste apropriado ao tipo de combustível, juntamente com a temperatura associada, juntamente com uma declaração assinada e certificada de que o fuelóleo está em conformidade com os requisitos de qualidade do fuelóleo do Parágrafo 3 do Regulamento 18. Combustíveis de baixo ponto de inflamação e gás combustíveis têm, em princípio, um teor de enxofre muito baixo, no entanto, o Comité concordou que esta informação ainda deverá ser documentada na BDN pelo fornecedor, em termos de valor real determinado por um método de teste adequado, ou com o acordo da autoridade apropriada no porto de abastecimento que o teor de enxofre é inferior a 0,001 por cento m/m.
- No Regulamento 27, Recolha e Comunicação de Dados de Consumo de Fuelóleo de Navios, dois novos parágrafos foram adicionados. Estes estabelecem que o Secretário-Geral da Organização, sob estrita confidencialidade, poderá partilhar dados com entidades consultoras analíticas e entidades de pesquisa e, a pedido de uma companhia, concederá acesso aos relatórios de consumo de fuelóleo do(s) navio(s) de sua propriedade, de forma não anónima ao público.
- Também o parágrafo 2.3.5, no Apêndice I, Formulário do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição Atmosférica (IAPP) (Regulamento 8) também é modificado para se referir tanto a gás combustível, como a combustíveis de baixo ponto de inflamação.

#### **11. EMENDAS ÀS DIRETRIZES DE 2021 PARA SISTEMAS DE LAVAGEM DE GASES DE EXAUSTÃO**

As Diretrizes de 2021 para Sistemas de Lavagem de Gases de Exaustão, MEPC.340(77) foram alteradas para incluir também uma nota de rodapé referindo-se às Diretrizes para o uso de livros de registo eletrónico sob a MARPOL (MEPC.312(74)). Nessa ordem, foram revistos os parágrafos 4.4.9 e 5.7.1 e acrescentada uma nota de rodapé no Livro de Registo Eletrónico que se refere à resolução MEPC.312(74).

## **12. ALTERAÇÕES ÀS DIRETRIZES DE 2022 SOBRE A VISTORIA E CERTIFICAÇÃO DO ÍNDICE DE DESIGN DE EFICIÊNCIA ENERGÉTICA (EEDI)**

O Comité aprovou a Resolução MEPC.374(80) com emendas às Diretrizes de 2022 sobre a vistoria e certificação do Índice de Design de Eficiência Energética (EEDI) (MEPC.365(79)). A tabela do parágrafo 4.2.3.2 é alterada e a nota de rodapé respeitante à verificação da taxa de enchimento dos tanques de Gás Natural Liquefeito (GNL) é substituída pela verificação do limite de carga do tanque nos Códigos IGF e/ou IGC, correspondendo à densidade normal utilizada no cálculo do  $f_{Dgas}$ .

## **13. ALTERAÇÕES ÀS DIRETRIZES DE 2021 SOBRE O SISTEMA DE LIMITAÇÃO DE ENERGIA DO EIXO/MOTOR PARA CONFORMIDADE COM OS REQUISITOS EEI E USO DE UMA RESERVA DE ENERGIA**

O Comité aprovou a MEPC.375(80), emendas às Diretrizes de 2021 sobre o sistema de limitação de potência do eixo/motor para cumprir os requisitos EEI e uso da reserva de energia (MEPC.337(76)). O parágrafo 3.2 é modificado para esclarecer que as evidências e registos que justificam o uso da reserva de energia devem ser submetidos à Administração ou OR para verificação e não precisam de ser submetidos à Organização como parte da apresentação anual do uso de uma reserva de energia. Além disso, o parágrafo 3.4 foi alterado, estabelecendo que a Administração deve relatar ao Secretariado da IMO até 30 de junho de cada ano, os usos de uma reserva de energia durante um período de mais de 12 meses, de 1 de janeiro a 31 de dezembro do ano anterior, utilizando um modelo padronizado, enquanto o Secretariado da IMO fornecerá ao Comité um relatório anual resumido e anonimizado dos dados recebidos. A divulgação de dados não anonimizados poderá ser considerada em sessão futura, mediante proposta dos interessados.

O Comité no MEPC 79 concordou, em geral, em inserir o conceito ShaPoLi/EPL na estrutura EEDI e salientou vários pontos que necessitavam de consideração mais aprofundada, tais como a definição de PME2F 3, implicações no Código Técnico do NOx e referente MCR na certificação de NOx. Várias delegações apoiaram o uso de 83 por cento do MCRLim3F 4 ou 75 por cento do MCR, o que for menor, para determinar o PME para uso do ShaPoLi/EPL na estrutura EEDI, enquanto que outros preferiam usar 75 por cento do MCRLim, em consistência com as diretrizes de cálculo do EEDI, declarando que o uso de 83% do MCRLim poderia penalizar tipos de navios, como os petroleiros e graneleiros. Para o caso do enquadramento de certificação de NOx, várias opiniões suportaram o uso de valores MCRLim, enquanto que outras o uso do MCR ilimitado original.

Adicionalmente, o uso do MCRLim na certificação de NOx exigiria alterações ao Código Técnico de NOx. Devido às opiniões divergentes, o Comité reconheceu a discussão aprofundada e convidou as delegações a trabalhar entre as sessões em questões como a atribuição do valor MCR apropriado, juntamente com possíveis propostas de emendas ao Código Técnico de NOx.

#### **14. ALTERAÇÕES AO ANEXO VI DA MARPOL PARA INCLUIR DADOS SOBRE TRABALHO DE TRANSPORTE E NÍVEL AUMENTADO DE GRANULARIDADE NO SISTEMA DE RECOLHA DE DADOS DE CONSUMO DE FUELÓLEO (DCS) DA IMO**

O Comité aprovou propostas de emendas ao Apêndice IX do Anexo VI da MARPOL, Informações a ser submetidas na Base de Dados de Consumo de Fuelóleo pelos Navios da IMO (Regulamento 27). Estas alterações tornam obrigatório o reporte:

- do consumo de fuelóleo quando o navio não está em movimento,
- da quantidade total de energia fornecida em terra expressa em kWh,
- do consumo de fuelóleo por sistema de combustão (Motor(es) Principal(is), Motor(es) Auxiliar(es), Caldeira(s) a óleo, e Outros).

Adicionalmente, há uma nova entrada para reportar a distância percorrida com carga - de forma voluntária - e a instalação de qualquer tecnologia inovadora de acordo com a *Diretrizes de 2021 sobre o tratamento de tecnologias inovadoras de eficiência energética para cálculo e verificação dos EEDI e EEXI alcançados (MEPC.1/Circ.896)*.

Os navios aos quais se aplica a Regra 28 do Anexo VI da MARPOL também devem reportar o trabalho de transporte usando dados de tonelada-milha, TEU-milha e/ou passageiro-milha, enquanto os porta-contentores, especialmente, devem reportar dados de tonelada-milha e TEU-milha.

Deve-se também notar que, a implementação efetiva e consistente das alterações acordadas no Apêndice IX do Anexo VI da MARPOL, requer a atualização das Diretrizes do SEEMP, das Diretrizes de verificação da administração do DCS e das Diretrizes da base de dados do DCS e, nessa ordem, o Comité convidou os Estados Membros e organizações internacionais a apresentarem propostas concretas ao MEPC 81.

#### **15. ACESSIBILIDADE DE DADOS DO DCS DA OMI**

O Comité considerou uma proposta para ampliar a acessibilidade aos dados do DCS da IMO com a vantagem de beneficiar futuras tomadas de decisão, melhor direcionamento de políticas no campo da redução de emissões de GEE apoiadas pelo aumento da granularidade dos dados e maior credibilidade da indústria do transporte marítimo na consecução das suas ambições para reduzir as emissões de GEE. Várias delegações expressaram preocupação com os encargos administrativos acrescidos e com a capacidade dos Estados Membros de preservar a confidencialidade de dados comercialmente sensíveis. O Comité decidiu convidar os Estados Membros e as Organizações Internacionais a trabalharem juntos entre as sessões e apresentarem a uma sessão futura uma proposta sobre como preservar a confidencialidade dos dados.

**16. NORMAS PARA GASIFICAÇÃO A BORDO DE SISTEMAS DE RESÍDUOS E ALTERAÇÕES ASSOCIADAS À REGULAMENTAÇÃO 16 DO ANEXO VI DA MARPOL**

O Comité adotou a Resolução MEPC.373(80) contendo as *Diretrizes de 2023 para Dispositivos de Tratamento de Resíduos Térmicos (TWTD)*, que são desenvolvidos com base numa abordagem de tecnologia neutra e baseada em objetivos e que pode ser aplicada a qualquer TWTD, como gasificação, carbonização hidrotermal, pirólise ou outros meios térmicos para a eliminação de resíduos permitidos durante o serviço normal de um navio. Estas diretrizes seguem uma abordagem baseada em metas que requer a monitorização em serviço e a manutenção de registos das emissões especificadas, a identificação de Objetivos Funcionais para tais dispositivos e o desenvolvimento de um Relatório Técnico TWTD que demonstre a resolução de cada Objetivo Funcional.

As diretrizes também estabelecem limites máximos de emissão, no que diz respeito a descargas atmosféricas - Nível de Desempenho 1 e o mais rígido Nível de Desempenho 2, descarga de água no mar e tratamento de resíduos TWTD. O Relatório Técnico do TWTD deve abranger pelo menos os Objetivos Funcionais especificados de modo a atingir os requisitos do limite de emissão do Nível 1 de Desempenho em serviço e, se aplicável, aqueles do Nível 2 de Desempenho. A certificação do TWTD é dividida em duas partes, a aprovação da proposta TWTD no âmbito do Regulamento 4 do Anexo VI da MARPOL e, em segundo lugar, a aprovação de unidades individuais de TWTD.

**17. REVISÃO DO REGULAMENTO 13.2.2 DO ANEXO VI MARPOL PARA ESCLARECER QUE UM MOTOR DIESEL MARÍTIMO QUE SUBSTITUI UMA CALDEIRA DEVE SER CONSIDERADO UM MOTOR DE SUBSTITUIÇÃO**

De acordo com o Regulamento 13.2.2 do Anexo VI da MARPOL, a substituição de um motor Diesel marítimo por um motor Diesel marítimo não idêntico ou a instalação de um motor Diesel marítimo adicional é considerada uma conversão importante e as Normas Técnicas de NOx no momento da substituição ou adição do motor deve ser aplicada. Além disso, o Regulamento 13.2.2 contém uma cláusula de isenção para a substituição de um motor Diesel marítimo por um não idêntico que estabelece que, quando não for possível esse motor de substituição cumprir a norma Tier III, ele deverá cumprir a norma Tier II.

O Comité aprovou uma emenda ao Regulamento 13.2.2 para esclarecer que a substituição do “sistema de vapor” por um motor Diesel marítimo deve ser considerada um “motor de substituição” (baseando-se no fato de que um motor Diesel marítimo é mais eficiente em comparação com caldeiras auxiliares antigas) e a Parte deverá notificar a Organização em conformidade quando a cláusula 13.2.2 for aplicada à substituição de um “sistema de vapor” por um motor a Diesel marítimo. Esta alteração está programada para ser adotada no MEPC 81 (abril de 2024).

O Comité também aprovou, em princípio, a proposta de *Diretrizes de 2023, Conforme Exigido pelo Regulamento 13.2.2 em Relação a Motores de Substituição Não Idênticos, não Exigidos a Cumprir o Limite Tier III*, para incluir o caso em que um motor a Diesel marítimo é instalado para substituir um

sistema de vapor desse motor para ser considerado um motor de substituição. Espera-se que isto seja adotado no MEPC 81 juntamente com a alteração do Anexo VI da MARPOL mencionada anteriormente.

## **18. INTERPRETAÇÕES UNIFICADAS DO ANEXO VI DA MARPOL**

O Comité aprovou várias Interpretações Unificadas, novas ou revistas, relacionadas com o Anexo VI da MARPOL:

### **1) Regulamento 13 do Anexo VI da MARPOL - Óxidos de Azoto (NO<sub>x</sub>)**

A aprovação da revisão do Regulamento 13.2.2 que reconhece que a instalação de um motor Diesel marítimo em substituição de um “sistema a vapor” é considerada como um motor de substituição permitindo também a aplicabilidade da cláusula 13.2.2, exige as conseqüentes alterações dos artigos 6 e 7 da circular MEPC.1/Circ.795/Rev.7 em conformidade. Esta interpretação será adicionada à MEPC.1/Circ.795 numa data futura, logo que as emendas MARPOL relacionadas tenham sido adotadas.

### **2) Regulamento 18 do Anexo VI da MARPOL - Disponibilidade e qualidade do fuelóleo**

Foi feita uma proposta para uma Interpretação Unificada para esclarecer que as guias de entrega de combustível são aceitáveis em cópia impressa ou em formato digital, desde que cumpram os requisitos relevantes do Anexo VI da MARPOL. A interpretação torna aceitável o uso de e-BDNs desde que contenham, pelo menos, as informações exigidas especificadas no Anexo VI da MARPOL. Além disso, elas devem ser protegidas contra edições e a autenticação deve ser possível por um método de verificação, como carimbo de data e hora, número de rastreamento, código QR, coordenadas de GPS, marca d'água ou outros métodos de verificação. Esta interpretação será incluída na MEPC.1/Circ.795/Rev.8.

## **19. DISCUSSÃO SOBRE OS RISCOS DAS ÁGUAS DE DESCARGA DE EGCS**

O Comité salientou os recentes desenvolvimentos da reunião do subcomité PPR 10 (abril de 2023) acerca dos potenciais riscos ambientais associados às descargas pelos sistemas de lavagem de gases de exaustão e recebeu várias apresentações propondo medidas regulatórias para limitar essas descargas. Em discussão, alguns Estados Membros expressaram opiniões para limitar tais descargas por meio de emendas ao Anexo VI da MARPOL, enquanto outros sugeriram que as emendas ao Anexo VI da MARPOL seriam prematuras nesta altura e providenciar orientação sobre os controlos para estas descargas seria suficiente. Submissões relacionadas no MEPC 80 serão enviadas para a reunião do subcomité PPR 11 (fevereiro de 2024) para avaliação e aconselhamento adicionais.

## **20. DISCUSSÃO SOBRE O IMPACTO DAS EMISSÕES DE CARBONO NEGRO NO ÁRTICO**

O Comité observou os recentes desenvolvimentos da reunião do subcomité PPR 10 (abril de 2023), convidando os Estados Membros e organizações internacionais a apresentar propostas sobre potenciais medidas de controlo do Carbono Negro. O Comité notou que, embora possam ser desenvolvidas medidas

voluntárias para navios que navegam no Ártico ou próximo do mesmo, em linha com a linguagem utilizada na Resolução MEPC.342(77) sobre a proteção do Ártico contra emissões de Carbono Negro pelos navios, a consideração pelo Comité de quaisquer potenciais medidas obrigatórias para expandir o âmbito geográfico de aplicação ou a definição do Ártico só devem ser fornecidas quando tal proposta for co-patrocinada por uma das Partes ao Anexo VI da MARPOL. As partes interessadas foram instadas a apresentar propostas concretas ao PPR 11 (fevereiro de 2024) para exigir reduções nas emissões de Carbono Negro pelo transporte marítimo internacional no Ártico.

## **GESTÃO DE ÁGUAS DE LASTRO E BIOSEGURANÇA MARINHA**

### **21. PLANO DE REVISÃO DA CONVENÇÃO NA FASE DE DESENVOLVIMENTO DE EXPERIÊNCIA ASSOCIADA À CONVENÇÃO BWM**

O Comité aprovou a circular BWM.2/Circ.79 contendo o *Plano de Revisão da Convenção sobre a fase de construção de experiência associada à Convenção BWM*, que orientará os Estados Membros e organizações internacionais na revisão holística da Convenção BWM como parte da Fase de Desenvolvimento de Experiência (PEB).

Adicionalmente, o Comité decidiu restabelecer o Grupo de Correspondência para a Revisão da Convenção BWM, que é instruído a definir objetivos para mudanças em dispositivos e/ou instrumentos específicos da Convenção, para abordar as questões no anexo do Plano de Revisão da Convenção. O Grupo de Correspondência também é instruído a usar um formato de tabela específico no qual a questão identificada será relatada juntamente com ações sugeridas com foco em possíveis pontos de controlo de equipamentos, pontos de controlo de vistoria, pontos de controlo de operação e pontos de controlo de estado do porto. O Grupo de Correspondência deve enviar um relatório relevante ao MEPC 81.

### **22. ARMAZENAMENTO TEMPORÁRIO DE ÁGUAS CINZENTAS OU ESGOTO TRATADO EM TANQUES DE LASTRO**

O Comité continuou o desenvolvimento das *Orientações sobre o armazenamento temporário de esgotos tratados e águas cinzentas em tanques de lastro* com vista à finalização na sessão atual. No entanto, devido às complexidades da discussão e às limitações de tempo, o Comité concordou que seria necessário mais trabalho entre as sessões. Nessa ordem, o Comité convidou os Estados Membros e as organizações internacionais a submeter novas propostas ao MEPC 81.

### **23. APLICAÇÃO DA CONVENÇÃO BWM A NAVIOS QUE OPERAM EM PORTOS COM QUALIDADE DA ÁGUA DESAFIANTE**

Continuando o desenvolvimento no MEPC 79 das Diretrizes acerca da aplicação da Convenção BWM a navios que operam em condições de qualidade de água desafiante, o Comité decidiu priorizar as discussões com foco na possível natureza temporária das diretrizes, desvio preventivo do Sistema de Gestão de

Águas de Lastro (BWMS), familiarização da tripulação com equipamentos e operações, papéis das partes interessadas e retorno à conformidade com a Regra D-2 após o desvio do BWMS. Devido à falta de consenso e limitações de tempo, o Comité não foi capaz de finalizar as Orientações, embora houvessem várias preocupações sobre se seria possível, no final, que a organização chegasse a um acordo sobre uma Orientação relevante. As delegações expressaram o seu consentimento para trabalhar mais com vista a finalizar as Diretrizes no MEPC 81, declarando que qualquer atraso adicional poderia forçá-los a tomar medidas relevantes a nível nacional.

## **24. MANUTENÇÃO DE REGISTOS E RELATÓRIOS DE ÁGUAS DE LASTRO**

### Orientação nos assuntos relacionados com a manutenção de registos e relatórios de águas de lastro

O Comité aprovou a circular BWM.2/Circ.80 contendo a *Orientação Nos Assuntos Relacionados com a Manutenção e Relatórios de Registos de Águas de Lastro*, para assegurar clareza quanto à manutenção de registos e relatar o progresso da Convenção BWM, incluindo orientação sobre o preenchimento do Livro de Registo de Águas de Lastro, um exemplo atualizado do formulário de relatório de águas de lastro e um exemplo de formulário para o registo voluntário de operações tanque-a-tanque de águas de lastro.

### Alterações às diretrizes de gestão de águas de lastro e desenvolvimento de planos de gestão de águas de lastro (G4) e às diretrizes de troca de águas de lastro (G6)

Além disso, o Comité adotou a MEPC.370(80), Emendas às *Diretrizes para gestão de águas de lastro e desenvolvimento de Planos de Gestão de Águas de Lastro* (G4) e MEPC.370(81), Emendas às *Diretrizes para Troca de Águas de Lastro* (G6). As emendas G4 e G6 referem-se ao Formulário de Relatório de Água de Lastro (BWRf) conforme estabelecido na Orientação sobre manutenção de registos e relatórios de águas de lastro (BWM.2/Circ.80) que pode ser submetido a um Estado do porto que exija informações específicas sobre a gestão das águas de lastro.

### Orientação para o uso de livros de registo eletrónico no âmbito da Convenção BWM

O Comité adotou a Resolução MEPC.372(80) contendo a *Orientação para o uso de livros de registo eletrónico sob a Convenção BWM*, com o objetivo de fornecer informações padronizadas sobre a aprovação de um livro eletrónico para garantir que as obrigações da Convenção BWM sejam cumpridas, garantindo uma abordagem consistente para aprovação de sistemas de registo eletrónico e auxiliar na redução da carga administrativa. Além disso, o Comité finalizou as emendas necessárias às Regras A-1 e B-2 da Convenção BWM sobre o uso de livros de registo eletrónico sob a Convenção, com vista à adoção pelo MEPC 81.

## **25. MODIFICAÇÕES AOS SISTEMAS DE GESTÃO DE ÁGUAS DE LASTRO COM A APROVAÇÃO DE TIPO EXISTENTE**

O Comité teve de considerar como as aprovações de modificações num Sistema de Gestão de Águas de Lastro (BWMS) já aprovado serão tratadas. Várias delegações suportaram que isso já estava coberto pelo Código BWMS, enquanto outras expressaram que isso deveria ser tratado pelas Administrações e sugeriram, em antecipação a qualquer resultado da revisão da Convenção, desenvolver uma Orientação ou uma Interpretação Unificada. O Comité convidou os Estados Membros e as organizações internacionais a apresentar propostas concretas na próxima sessão sobre Diretrizes ou Interpretação Unificada de forma a abordar este assunto.

## **26. INSPEÇÕES DE CONTROLO DO ESTADO DO PORTO DURANTE A FASE DE DESENVOLVIMENTO DE EXPERIÊNCIA (EBP)**

O Comité encorajou os Estados Membros a realizar mais amostragens e análises como parte das inspeções do Port State Control, mantendo os elementos de não penalização da Fase de Desenvolvimento de Experiência da Convenção BWM.

## **27. REESTABELECIMENTO DO GRUPO DE REVISÃO DE ÁGUAS DE LASTRO**

O Comité decidiu restabelecer o Grupo de Revisão de Águas de Lastro no MEPC 81, de acordo com as disposições do Regulamento D-5 da Convenção BWM, para continuar os novos tópicos e os existentes que requerem consideração mais aprofundada, enquanto também espera pelo relatório do Grupo de Correspondência sobre Revisão da Convenção BWM

## **28. DIRETRIZES DE 2023 PARA O CONTROLO E GESTÃO DE BIOFOULING NOS NAVIOS**

O Comité adotou a Resolução MEPC.378(80) contendo as *Diretrizes de 2023 para o Controlo e Gestão do Biofouling nos Navios para Minimizar a Transferência de Espécies Aquáticas Invasoras*, que revogará as antigas Diretrizes de *Biofouling* de 2011 na Resolução MEPC.207(62). As diretrizes atualizadas fornecem revisões para a edição de 2011, removendo o Capítulo 7 (Perfil de Risco de *Biofouling* e Monitorização de Parâmetros de Risco) e incluindo um novo capítulo de Planos de Ação de Contingência (Capítulo 7) que será seguido se a monitorização dos parâmetros de risco de biofouling durante a operação do navio identificam um risco aumentado de acumulação de biofouling. Esses planos podem incluir ações pro ativas para reduzir o risco de acumulação de biofouling, ações corretivas para o perfil operacional e manutenção ou inspeção para determinar a acumulação de organismos incrustantes, pela tripulação do navio (desde que seja qualificada para usar equipamentos de inspeção relevantes), ou uma organização de inspeção independente. Adicionalmente, as diretrizes atualizadas incluem exemplos de formulários para o Plano de Gestão de Biofouling (BFMP) e o Livro de Registo de Biofouling (BRFB). Para o Capítulo 9 (Limpeza e Manutenção), a orientação sobre limpeza na água será abordada separadamente em uma sessão futura, com um ano previsto para conclusão em 2025, e os Estados Membros e organizações internacionais foram convidados a fornecer propostas concretas.

### **29. DIRETRIZES DE 2023 PARA O DESENVOLVIMENTO DO INVENTÁRIO DE MATÉRIAS PERIGOSAS**

O Comité adotou a Resolução MEPC.379(80) contendo as *Diretrizes de 2023 para o Desenvolvimento do Inventário de Matérias Perigosas* para cobrir os controlos sobre o *cybutryne* regidos pela Convenção AFS. Na Tabela A do Apêndice I (Itens a ser listados no Inventário de Matérias Perigosas) e na Tabela A do Apêndice 6 (Formulário de Declaração de Matérias), uma linha adicional foi incluída para sistemas anti-incrustantes contendo *cybutryne* como biocida, o Apêndice 5 foi alterado em conformidade para considerar também o *cybutryne* como uma matéria que deve ser listada na Tabela A e no Apêndice 8, a Secção 4 foi modificada para incluir métodos de teste específicos para determinar a concentração de *cybutryne*.

### **30. EMENDAS À CONVENÇÃO BWM - FORMATO DO LIVRO DE REGISTO DE ÁGUAS DE LASTRO**

O Comité adotou a Resolução MEPC.369(80) contendo emendas ao Apêndice II do Anexo da Convenção BWM que introduz alterações na forma do Livro de Registo de Águas de Lastro (BWRB). Essas alterações destinam-se a tornar o formato deste livro de registo comparável ao do Livro de Registo de Óleos discutido no Anexo I da MARPOL e exigem relatórios mais detalhados e padronizados das operações de água de lastro. O BWRB reformatado fornece uma lista mais detalhada de códigos (por letra) e itens (por número) que devem ser usados para codificar as entradas feitas no BWRB. Os códigos pelos quais as atividades de lastro são categorizadas são:

- (A) Quando a água de lastro é levada a bordo a partir do ambiente aquático (operação de lastro)
- (B) Quando a água de lastro é descarregada no meio aquático (operação de deslastro)
- (C) Sempre que a água de lastro for trocada, circulada ou tratada para fins de gestão de águas de lastro
- (D) Captação ou descarga de água de lastro de/para uma instalação portuária ou de receção
- (E) Descarga/entrada acidental ou outra captação ou descarga excecional de água de lastro
- (F) Falhas e inoperabilidade do sistema de gestão de águas de lastro
- (G) Limpeza/descarga do tanque de lastro, remoção e eliminação de sedimentos
- (H) Procedimentos operacionais adicionais e observações gerais

Estas emendas irão entrar em vigor a 1 de fevereiro de 2025.

### **31. PROTOCOLO PARA VERIFICAÇÃO DE DISPOSITIVOS DE MONITORIZAÇÃO DA CONFORMIDADE DE ÁGUAS DE LASTRO**

O Comité aprovou a circular BWM.2/Circ.78 contendo um finalizado *Protocolo para Verificação de Dispositivos de Monitorização da Conformidade das Águas de Lastro*. Em particular, o objetivo do protocolo é fornecer uma estrutura sob a qual irá ser possível verificar a capacidade de um Dispositivo de Monitorização

de Conformidade (CMD) para avaliar da não conformidade com a Regra D-2, apoiando a implementação efetiva da Convenção BWM. A Seção 8.4 do Protocolo define uma lista de critérios de sucesso de verificação que o CMD deverá ser capaz de cumprir no mínimo:

- Precisão (Repetibilidade): Um coeficiente de variância (CV) inferior a 25% é considerado aceitável, ao passo que inferior a 10% demonstra excelente repetibilidade;
- Fiabilidade: expressa como a percentagem dos dados recuperados versus os dados que o CDM deveria coletar durante um determinado período. Os valores aceitáveis são superiores a 90%;

Acordo entre o CDM e os resultados da análise detalhada: No mínimo, 80% dos resultados do CDM devem concordar com os resultados relevantes da análise detalhada.

### **32. INTERPRETAÇÕES UNIFICADAS DA CONVENÇÃO BWM**

O Comité aprovou três novas Interpretações Unificadas relacionadas com a Convenção BWM:

1) *Convenção BWM, Regulamento E-1.1.5 e Apêndice I - Data a ser usada para determinar a implementação do teste de comissionamento obrigatório de BWMS individualizados de acordo com a Resolução MEPC.325(75)*

O Comité aprovou interpretações relacionadas a testes de comissionamento de BWMS passando por uma grande modificação ou atualização a bordo de um navio existente. A interpretação esclarece que, se um BWMS a bordo de um navio sofrer uma atualização ou alteração num componente principal, conforme definido no parágrafo 3.9 do BWMS Code, o BWMS deve ser considerado como um BWMS recém-instalado. Um teste de entrada em funcionamento deve ser conduzido de acordo com a regra E-1.1.5 da Convenção BWM e um Certificado Internacional de Gestão de Águas de Lastro (IBWMC) para aquele navio deve ser reemitido de acordo.

2) *Código BWMS, Parágrafo 4.10 - Requisitos para calibração de componentes BWMS que realizam medições.*

O Comité aprovou uma interpretação para esclarecer que, para os componentes do BWMS que fazem medições, o intervalo para verificações de precisão para calibração ou substituição de sensores não deve ser obrigatoriamente vinculado ao esquema de vistorias para BWMS. A verificação da precisão dos componentes do BWMS que fazem medições, deve ser realizada de acordo com o procedimento de calibração em intervalos especificados nas instruções do fabricante. Uma verificação de validade dos certificados de calibração deve ser realizada nas vistorias anuais, intermédias e de renovação da BWM.

3) *Formulário do Certificado IBWM - “Data de construção” no IBWMC e aplicação da regra D-2 após um navio ter passado por uma grande conversão*

O Comité aprovou uma interpretação unificada para o Formulário do Certificado Internacional de Gestão de Águas de Lastro (IBWMC), com relação à “Data de construção” para um navio que passou por uma grande conversão, e a data até

à qual um navio que passou por uma grande conversão em, ou após, 8 de setembro de 2017 deve cumprir a Regra D-2 de acordo com o Regulamento B-3.5.

- Para o primeiro, o Subcomité concordou com uma interpretação afirmando que, para um navio que passou por uma grande conversão, a data de início da grande conversão deve ser preenchida na "Data de construção" no Formulário do IBWMC.
- Para o último, foi acordado que, para um navio construído antes de 8 de setembro de 2017, que tenha sofrido uma grande conversão nessa data ou após essa data, será considerado como construído em, ou após, 8 de setembro de 2017 e em conformidade com o Regulamento B-3.5 Além disso, se a conversão principal tiver ocorrido antes da vistoria de renovação IOPP, o navio deverá cumprir a Regra D-2 a partir da data de conclusão da conversão principal e se essa grande conversão tiver ocorrido após a vistoria de renovação IOPP, o navio deverá cumprir a Regra D-2 a partir da data de conclusão da vistoria de renovação.

Estas interpretações serão incluídas na BWM.2/Circ.66/Rev.5.

### **33. APROVAÇÕES DO SISTEMA BWM**

A *Aprovação Final* foi estendida pelo Comité para o modelo ERMA FIRST BWTS FIT 75-3000, apresentado pela Grécia, para aplicações em água doce. Este sistema trata as águas de lastro através de filtração e eletrólise de fluxo total. A *Aprovação Final* foi concedida pelo Comité para BalClor® Smart BWMS, apresentado pela Dinamarca. Este sistema trata as águas de lastro por electro-cloração durante o lastro, seguida de neutralização durante o deslastro usando tiosulfato de sódio antes da descarga.

A *Aprovação Final* foi concedida pelo Comité para o Sistema de Gestão de Águas de Lastro EcoGuardian NFTM, apresentado pela República da Libéria. Este sistema trata as águas de lastro por electro-cloração durante o lastro, seguida de neutralização durante o deslastro usando tiosulfato de sódio antes da descarga.

A *Aprovação Básica* foi concedida pelo Comité para HiBallast 2.0TM BWMS, apresentado pela República da Coreia. Este sistema trata as águas de lastro com solução de hipoclorito de sódio, seguida de neutralização durante o deslastro com tiosulfato de sódio antes da descarga.

## **DESIGNAÇÃO DE ÁREAS ESPECIAIS, ÁREAS DE CONTROLO DE EMISSÕES (ECA) E ZONAS MARINHAS PARTICULARMENTE SENSÍVEIS (PSSA)**

### **34. DESIGNAÇÃO DO NOROESTE DO MAR MEDITERRÂNEO COMO ZONA MARÍTIMA PARTICULARMENTE SENSÍVEL**

O Comité adotou a Resolução MEPC.380(80) que estabelece o Noroeste do Mar Mediterrâneo como uma Zona Marítima Particularmente Sensível (PSSA). Propõe-se que esta área seja estabelecida para proteger os cetáceos do risco de colisões com navios, da poluição gerada pelos navios e para aumentar a conscientização sobre uma área extremamente importante para a baleia-

comum e o cachalote. A PSSA proposta é limitada pelo litoral de França, Itália, Mônaco e Espanha e inclui áreas sob a jurisdição dos Estados costeiros.

Reconheceu-se a grande dimensão e o elevado tráfego marítimo nesta PSSA, mas constatou-se também que, devido à importância dos valores ecológicos, socioeconómicos e científicos da área, várias medidas de proteção nacionais e internacionais existentes já estão implementadas nesta zona. A designação de uma PSSA e as medidas adicionais associadas contribuirão para a proteção dos cetáceos, minimizando o risco de colisões com navios e apoiando a investigação científica na matéria.

O Comité aprovou as seguintes medidas de proteção associadas (APMs) recomendadas para a PSSA do NW Mediterrâneo, a ser aplicadas a quaisquer navios comerciais e iates de recreio de 300 arqueação bruta ou superior:

1) Os marinheiros devem navegar com cautela dentro da PSSA do NW Med, em áreas onde grandes e médios cetáceos são detetados ou relatados e reduzir sua velocidade entre 10 e 13 nós como redução voluntária de velocidade (VSR). No entanto, deve manter-se uma velocidade segura, para que ações adequadas e eficazes possam ser tomadas para evitar colisões e possíveis impactos negativos na manobrabilidade do navio.

2) Os navegantes devem manter uma distância de segurança adequada, ou medida de redução de velocidade, de quaisquer grandes e médios cetáceos observados ou detetados em situação de proximidade. A distância de segurança ou medida de redução de velocidade deve ser adaptada às circunstâncias e condições reais de navegação do navio.

3) Os navegantes devem transmitir em VHF, ou outros meios disponíveis no local, a posição dos cetáceos de médio e grande porte observados ou detetados na PSSA designada e transmitir a informação e a posição às Autoridades costeiras designadas; e

4) Os marinheiros devem relatar qualquer colisão com cetáceos às autoridades costeiras designadas, que devem encaminhar essas informações à base de dados global de choques de navios com cetáceos da Comissão Baleeira Internacional (IWC).

### **35. DESIGNAÇÃO DE ÁREAS ESPECIAIS NO MAR VERMELHO E NO GOLFO DE AIDEN - REQUISITOS DE DESCARGA**

O Comité adotou a Resolução MEPC.381(80) estabelecendo que os controlos de descarga relacionados a óleos ou misturas oleosas (MARPOL Anexo I, regulamentos 15.3, 15.5 e 34.3 a 34.5) entrarão em vigor a 1 de janeiro de 2025 para as áreas especiais do Mar Vermelho e do Golfo de Aiden. Isso deve-se à confirmação de que instalações portuárias adequadas para receção de tais resíduos foram estabelecidas nesta área, de acordo com os requisitos estabelecidos na regra 38.8.1 do Anexo I da MARPOL.

Da mesma forma, o Comité adotou a Resolução MEPC.382(80) estabelecendo que os controlos de descarga relacionados com resíduos (MARPOL Anexo V, regulamento 6) entrarão em vigor a 1 de janeiro de 2025 para as áreas especiais do Mar Vermelho e do Golfo de Aiden. Isso também se deve à confirmação de que foram estabelecidas nesta área instalações portuárias adequadas para a

recepção desses resíduos, de acordo com os requisitos estabelecidos na regra 8.2 do Anexo V da MARPOL.

### **36. PROPOSTA PARA A ECA DO ÁRTICO CANADIANA**

O Canadá propôs à IMO estabelecer uma Área de Controlo de Emissões (ECA) no Ártico Canadiense de acordo com os regulamentos do Anexo VI da MARPOL. A ECA exigirá que os navios que operam nas águas do Ártico canadiense cumpram os padrões de emissão mais rígidos para óxidos de azoto (NOX), óxidos de enxofre (SOX) e partículas (PM). A designação da ECA é considerada necessária para proteger a saúde pública e os ecossistemas árticos ecologicamente sensíveis, reduzindo a poluição atmosférica e as emissões nocivas. Esta nova ECA está a ser proposta, em parte, para também abordar as preocupações de longa data das emissões de carbono negro na região ártica.

A proposta completa para designação de uma ECA no Ártico Canadiense está em desenvolvimento e visa a possível submissão ao MEPC 81 (em abril de 2024). Se aprovada, a adoção do ECA do Ártico Canadiense no âmbito do Anexo VI da MARPOL poderá ocorrer na primavera de 2025, com entrada em vigor no inverno de 2027. Como noutras ECA, isso imporá um limite de teor de enxofre no combustível de 0,10 por cento em massa e também irá impor uma exigência aos navios construídos após a adoção da ECA para cumprir os limites de NOX Tier III.

### **37. PROPOSTA DE UMA ECA NO ATLÂNTICO NORDESTE**

O Comité recebeu uma atualização das Administrações Marítimas dos Estados litorais do Nordeste do Oceano Atlântico acerca das suas discussões para a designação de uma ECA nas suas águas. Esta possível futura ECA no Oceano Atlântico Nordeste para emissões de SOX e PM (de acordo com o regulamento 14 do Anexo VI da MARPOL) e emissões de NOX (no âmbito do regulamento 13) iria ligar as ECA existentes no Mar Báltico, Mar do Norte e Canal da Mancha com a recém-adoptada ECA do Mar Mediterrâneo para SOX. Isso também se iria alinhar com a designação de ECA adicionais na área pela Noruega, trazendo regulamentação consistente e uniforme nessas áreas marítimas de alta densidade de tráfego. Sob a coordenação de Portugal, está em curso um estudo técnico e de viabilidade para atender aos requisitos e critérios estabelecidos no Apêndice III do Anexo VI da MARPOL.

Dependendo do resultado deste processo, uma proposta conjunta para a designação de uma ECA no Oceano Atlântico Nordeste poderá ser submetida no próximo ano no MEPC 81 ou 82.

### **38. PROPOSTA PARA A PSSA DAS MAURÍCIAS**

Citando recentes encalhes de embarcações e outros incidentes marítimos, o Governo das Maurícias está a preparar uma proposta para o estabelecimento de uma PSSA e áreas a evitar (ATBA) para navios em trânsito, ao longo das costas das Ilhas Maurícias e Rodrigues, como medida para reduzir o risco de mais acidentes marítimos, melhorar a segurança da navegação e proteger o ambiente marinho. As PSSAs/ATBAs propostas aplicar-se-iam a navios de

arqueação bruta igual ou superior a 150 e exclusivamente em trânsito. Embora os limites precisos ainda não tenham sido definidos, as PSSA e ATBA propostas para as Maurícias e Rodrigues serão para reduzir os riscos de incidentes, aumentando a segurança da navegação e, adicionalmente, proteger os ecossistemas marinhos vulneráveis (recifes de coral, mangais, algas marinhas, estuários) em torno das Ilhas Maurícias e Rodrigues. O Governo das Maurícias está atualmente em processo de finalização da proposta de uma PSSA completa, incluindo Medidas de Proteção Apropriadas, para apresentação ao MEPC em 2024.

## OUTROS DESENVOLVIMENTOS

### **39. CONDIÇÕES DA ENTRADA EM VIGOR DA CONVENÇÃO DE HONG KONG**

O Comité observou que as condições de entrada em vigor da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ecologicamente Correta de Navios (Convenção de Hong Kong) foram cumpridas a 26 de junho de 2023 com a adesão do Bangladesh e da Libéria e que a Convenção entraria, portanto, em vigor a 26 de junho de 2025.

### **40. DIRETRIZES REVISTAS PARA A REDUÇÃO DO RÚIDO SUBAQUÁTICO**

A poluição sonora subaquática dos navios é uma preocupação ambiental crescente. Na sua sexagésima sexta sessão, o Comité de Proteção do Ambiente Marinho (MEPC) reconheceu as preocupações de que uma parte significativa do ruído subaquático gerado pode estar relacionada com a navegação comercial e aprovou as *Diretrizes para Redução do Ruído Subaquático da Navegação Comercial para Abordar os Impactos Adversos na Vida Marinha* (MEPC.1/Circ.833). Em junho de 2021, o MEPC 76 decidiu rever as Diretrizes e identificar as próximas etapas para prevenir e reduzir ainda mais o ruído subaquático irradiado (URN) e incentivar a ação.

Nesta sessão, o Comité aprovou a circular MEPC.1/Circ.906 contendo as *Diretrizes Revistas para a Redução do Ruído Subaquático Radiado da Navegação para Abordar os Impactos Adversos na Vida Marinha*. As diretrizes revistas foram desenvolvidas para melhorar a sua estrutura, eficácia e clareza. As Diretrizes Revistas entrarão em vigor a 1 de agosto de 2023, revogando a anterior circular MEPC.1/Circ.833, e poderão ser aplicadas a qualquer navio, considerando o seu design, construção e modificações, bem como a sua operação.

Os destaques das Diretrizes Revistas incluem o seguinte:

- 1) Uma nova Secção adicionada às diretrizes, abordando o Planeamento da Gestão do Ruído Radiado Subaquático
- 2) Uma secção dedicada à relação entre as Medidas de Conformidade de Eficiência Energética e o Ruído Subaquático Radiado. Muitas das opções de melhoria da eficiência energética para atender aos regulamentos de eficiência energética (EEDI, EEXI e CII) podem resultar numa melhoria no desempenho da URN e fornecer sinergias positivas com as políticas climáticas.

3) Uma secção para as autoridades marítimas, instituições financeiras e de seguros e outras para promover o estabelecimento de esquemas de incentivo para apoiar a implementação de programas de monitorização de ruído irradiado subaquático e esforços de redução de ruído por fornecedores, projetistas, construtores, armadores e operadores, quando considerado apropriado.

4) Informações sobre abordagens de redução de ruído com base em aspetos de projeto, técnicos, operacionais e de manutenção.

As etapas iniciais de projeto e construção do navio são críticas para reduzir o ruído subaquático, considerando o projeto do casco e da hélice, a melhoria do fluxo de esteira, o sistema de propulsão e a maquinaria a bordo, etc. É improvável que seja prático para navios existentes igualar o desempenho de ruído subaquático alcançável pelos novos designs, exceto para hélices readaptadas. Para todas as embarcações, as abordagens operacionais e de manutenção, como otimizar o planeamento da viagem, especialmente em áreas sensíveis, reduzir a velocidade do navio, reduzir a rugosidade do casco utilizando revestimentos adequados, manter o casco e a hélice limpos, manutenção adequada das partes móveis e máquinas, ajudam a manter os níveis de ruído baixos.

#### **41. MINUTA DE RESOLUÇÃO DA ASSEMBLEIA PROMOVEDO AÇÕES PARA PREVENIR OPERAÇÕES ILÍCITAS DE “DARK SHIPPING”**

O Comité considerou um novo projeto de Assembleia instando os Estados membros e todas as partes interessadas relevantes a promover ações para prevenir operações ilícitas de "dark shipping" no setor marítimo. De acordo com o projeto de Resolução:

- Os Estados de bandeira devem considerar exigir que as embarcações atualizem os seus manuais de operações navio-a-navio exigidos pelo regulamento 41 do Anexo I da MARPOL e incluam a notificação do seu Estado de bandeira quando estiverem envolvidos em operações de transferência no meio do oceano.
- Os Estados do porto devem assegurar a aplicação dos requisitos da Convenção de segurança, compensação e responsabilidade a essas embarcações, inclusive submetendo-as a inspeções reforçadas, conforme autorizado pelos mecanismos de controlo relevantes do Estado do porto e notificando a respetiva administração da bandeira da embarcação, conforme apropriado.
- Os Estados costeiros devem monitorizar as operações navio-a-navio no seu mar territorial ou ZEE, conforme notificado de acordo com a regra 42 do Anexo I da MARPOL, e tomar as medidas apropriadas nos casos identificados como não cumprindo os regulamentos de segurança marítima e prevenção da poluição marinha. Além disso, os Estados costeiros são incentivados a colaborar para melhorar a monitorização dessas práticas e operações.

#### **42. GUIA OPERACIONAL DE RESPOSTA A DERRAMES DE SUBSTÂNCIAS PERIGOSAS E NOCIVAS (HNS)**

O Comité aprovou uma edição revista do *Guia Operacional de Resposta a Derrames de Substâncias Perigosas e Nocivas (HNS)*, após diversas modificações que garantem aplicabilidade e abrangência internacional. O guia foi dividido em dois volumes - *Volume 1 (Preparação)* e *Volume 2 (Resposta)*.

#### **43. ALTERAÇÕES À PPR.1/CIRC.7 - DECISÕES RELATIVAS À CATEGORIZAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO DOS PRODUTOS**

O Comité aprovou atualizações à circular PPR.1 que descreve todas as decisões relevantes em relação à atribuição de requisitos de transporte sob o Código IBC. Entre várias mudanças, foram adicionadas orientações sobre a categorização de misturas contendo componentes do Anexo I da MARPOL, bem como uma referência cruzada ao recentemente aprovado PPR.1/Circ.9, *Requisitos de Transporte Revistos para Metil Acrilato e Metil Metacrilato*. Isto será divulgado como circular PPR.1/Circ.7/Rev.1.