

## AS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS ... UM DESAFIO TAMBÉM PARA OS TRANSPORTES MARÍTIMOS

### I. INTRODUÇÃO

A AAMC agradece o honroso convite para participar nas comemorações do DIA MUNDIAL DO MAR e, mais objectivamente, na reflexão sobre o tema escolhido este ano pela IMO:

#### **As alterações climáticas: um desafio para a IMO**

E tanto mais porque isso lhe proporcionou realizar, internamente, uma reflexão sobre o tema o qual, sendo um desafio para a IMO, acaba por constituir, também, um desafio para a indústria dos transportes marítimos; melhor, mais um na já longa série de desafios que lhe têm sido colocados e que conduziram ao seu reconhecimento como, de todos os modos de transporte comercial, o mais regulamentado, um dos primeiros a adoptar os padrões de segurança implementados a nível internacional e o mais amigo do ambiente.

Para nós, o tema insere-se na problemática da poluição provocada pelos navios a qual nos remete para a primeira metade do Século XX quando os países começaram a introduzir medidas para controlar as descargas de “óleo” – designação que então abarcava o petróleo bruto, o fuelóleo, o gasóleo e os óleos lubrificantes – nas suas águas territoriais; a necessidade de uniformizar procedimentos motivou o Reino Unido a organizar uma Conferência, em 1954, que adoptou a **Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo (OILPOL)** que viria a ser assumida pela IMO aquando da sua constituição em 1958.

A questão do controlo da poluição era, então, e ainda, uma preocupação menor; o mundo começava a acordar para as consequências ambientais de uma sociedade progressivamente industrializada.

E eis que se dá o encalhe do Torrey Canyon (1967) e, com ele, o derrame da totalidade da sua carga constituída por 120.000 toneladas de petróleo bruto, o maior até à data registado.

Ele foi a causa determinante da Conferência Internacional de 1973, que adoptou a **Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios** a qual, não só incorporou no seu Anexo I o essencial da OILPOL de 1954 como lhe acrescentou disposições relativas à prevenção de outras formas de poluição:

- por substâncias líquidas nocivas transportadas a granel, ( Anexo II)

- por substâncias prejudiciais transportadas por via marítima em embalagens, contentores, tanques portáteis, camiões - tanques e vagões – cisternas, (Anexo III)
- por esgotos sanitários (Anexo IV)
- e por lixos dos navios (Anexo V).

A entrada em vigor desta Convenção arrastou-se e arrastar-se-ia ainda mais não fora a Conferência de 1978 determinada por um elevado número de acidentes ocorridos em 1976 e 1977; dela resultou um Protocolo que não só absorveu o texto da Convenção como lhe introduziu importantes alterações.

Compreensivelmente, o instrumento resultante desta combinação passou a designar-se por **Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, modificada pelo Protocolo de 1978** ou, simplesmente, por **MARPOL 73/78** como é hoje vulgarmente conhecida.

Seria naturalmente fastidioso referir a enorme quantidade de alterações que, desde então, lhe foram introduzidas mas parece-nos imprescindível evidenciar que, com ela, se conseguiu reduzir, drasticamente, o derrame de hidrocarbonetos no mar, derrame que em 2008 atingiu o valor mais baixo desde que, em 1970, se iniciou o registo destas ocorrências.

Admitimos, agora, que se interroguem por que razão nos referimos à **MARPOL 73/78** e não ao tema proposto.

A resposta é bem simples, particularmente para aqueles que estão familiarizados com a Convenção: a última das grandes alterações que lhe foi introduzida, o seu Anexo VI, é especificamente, o da **prevenção da poluição atmosférica**.

Enquadrado o tema passamos, agora sim, à sua abordagem

## II. A POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA E AS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

A questão da poluição atmosférica pelos navios foi pela primeira vez abordada pela IMO aquando da adopção da MARPOL 1973 mas decidiu-se não a considerar até porque vinha sendo discutida noutras arenas. Com efeito, no ano anterior, a **Conferência da Nações Unidas de 1972** marcou o início da cooperação internacional no combate à acidificação ou chuvas ácidas que vinham afectando as searas e as florestas, chuvas ácidas originadas, principalmente, pelos gases libertados pelos automóveis, camiões e também pelos navios.

Mas foi necessário esperar alguns anos para ver assinada em Genebra, em 1979, por 34 governos e pela Comissão Europeia, a **Convenção sobre a Poluição**

**Atmosférica Transfronteiriça a Longa Distância**, o primeiro instrumento legal a tratar os problemas da poluição do ar numa base regional alargada.

Seguiram-se vários Protocolos que abordaram aspectos específicos da questão mas foi o adensamento das preocupações, particularmente em matérias como o aquecimento global e o enfraquecimento da camada de ozono que conduziram ao **Protocolo de Montreal** (1987), o primeiro Tratado Internacional em que, sob o auspício das Nações Unidas, as nações acordaram reduzir o consumo e a produção das substâncias que estavam na origem do enfraquecimento da camada de ozono, ou Gases com Efeito de Estufa, como são já hoje amplamente conhecidos.

E foi só então que a IMO, em 1988, decidiu incluir a questão da poluição atmosférica provocada pelos navios no programa de acção do seu **Marine Environment Protection Committee**, associando-a à qualidade dos combustíveis consumidos a bordo e, principalmente, à do fuelóleo.

O trabalho desenvolvido conduziu a um texto que foi adoptado na Conferência de 1997 como o novo **Anexo VI** da MARPOL 73/78 e, com ele, a IMO assumia, formalmente, um novo desafio: o da **prevenção da poluição atmosférica**

É nele evidente a firme intenção da IMO em dar cumprimento ao **Protocolo de Quioto**, nesse mesmo ano ratificado por 156 países, com particular incidência na imperiosa necessidade de reduzir as emissões dos principais Gases com Efeito de Estufa e especial ênfase nos gerados pelos combustíveis fósseis consumidos pelos navios.

Em concreto e em síntese:

- Limitaram-se as emissões de óxido de enxofre e óxido nitroso pelas chaminés dos navios, causadoras das chuvas ácidas;
- Proibiu-se a utilização de combustíveis a bordo com um teor de enxofre superior a 4,5% em massa, ou de 1,5% no Mar Báltico então designado por SECA ou “área de emissão controlada de óxido de enxofre”, mas onde se aceitava, como alternativa, que os navios dispusessem de sistemas de limpeza dos gases de combustão ou de outras tecnologias com idêntico efeito limitador;
- Proibiu-se o consumo e a deliberada emissão de substâncias que afectam a camada de ozono onde se incluem o halon (presente nos extintores portáteis e nos sistemas fixos de combate a incêndios) e os clorofluocarbonetos (utilizados, por exemplo no isolamento e refrigeração de porões e contentores, nas unidades de ar condicionado e nas câmaras frigoríficas).

Estas disposições, porém, só entraram em vigor em Maio de 2005, três meses passados sobre a entrada em vigor, também, do Protocolo de Quioto e, deste modo, a indústria dos transportes marítimos entrou, formal e definitivamente, na luta contra as alterações climáticas.

No nosso caso particular, ou seja, no referente à Associação de Armadores da Marinha de Comércio e aos seus associados, que vínhamos acompanhando a evolução de toda a situação e adquirindo, assim, um progressivo conhecimento da grandeza e complexidade do problema, vimo-nos, de forma natural, associados aos que globalmente o combatem.

De imediato, deu-se cumprimento às deliberações entradas em vigor, o que nem sempre foi fácil, particularmente nos casos em que se depende de terceiros, e não mais deixámos de estar atentos ao que emana, principalmente, a nível interno, da União Europeia e, na arena internacional, da IMO:

Registámos, entretanto, a designação do Mar do Norte como segunda “área de emissão controlada de óxido de enxofre”, depois do Mar Báltico, com efeitos práticos a partir de 19 de Maio de 2006 e 22 de Novembro de 2007, respectivamente.

Consolidada esta primeira fase, preparamo-nos, agora, para dar cumprimento às novas alterações ao Anexo VI da MARPOL 73/78, adoptadas em 2008 e que, previsivelmente, entrarão em vigor em 1 de Julho de 2010; elas concentram-se, uma vez mais, na qualidade dos combustíveis utilizados nos navios, apontando-se:

- para uma nova redução do teor de enxofre, dos actuais 4,5% para 3,5% a partir de 1 de Janeiro de 2012 e, progressivamente, até 0,5% com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2020;
- nas SECAs, para a redução dos actuais 1,5% para 1% a partir de 1 de Julho de 2010 e para 0,1% a partir de 2015.

Mas também insiste na progressiva redução das emissões de óxido nitroso e prevê-se um controlo mais apertado nas máquinas a instalar nos navios que venham a ser construídos a partir de Janeiro de 2016.

E porque o desafio prossegue, as acções parecem tender já para uma actuação mais incisiva sobre a emissão dos Gases com Efeito de Estufa, como aliás, resulta dos trabalhos do Marine Environment Protection Committee do passado mês de Julho. Neles é claro o apelo à indústria dos transportes marítimos para a adopção de medidas técnicas e operacionais que visem a redução dos Gases com Efeito de Estufa, como é também clara a intenção de orientar aquelas medidas para a eficiência energética dos

navios o que, na prática, traduz uma inflexão da qualidade para a quantidade dos combustíveis consumidos pelos navios.

Actualmente, porém, todas as atenções parecem estar viradas para a próxima Conferência de Copenhaga, agendada para Dezembro, onde serão considerados os resultados da acção já desenvolvida pela IMO e da qual se esperam linhas de actuação para depois de 2012 quando termina o período de vigência do Protocolo de Quioto.

Espera-se, designadamente, que seja acordado limitar a 2°C o aumento da temperatura média global relativamente ao níveis pré-industriais.

Daqui emerge o grande desafio que será traduzir este objectivo em metas concretas no que respeita à redução das emissões, sabendo-se que tal objectivo obriga, nos países desenvolvidos, a cortes de 25% a 40% até 2020 e de 80% até 2050.

Num tal cenário, a União Europeia já fez constar que o ambicioso programa em que se empenhou lhe permite assegurar uma redução de 20% na emissão de Gases com Efeito de Estufa até 2020, quando comparado com os níveis de 1990, e que se compromete a elevá-la para 30% se outros países desenvolvidos se comprometerem comparavelmente.

A ambição deste programa assenta, fundamentalmente e também, numa progressiva redução do teor de enxofre presente nos combustíveis utilizados pelos navios mas que chega a exceder os limites já fixados e mesmo os perspectivados pela IMO; tal é o caso da disposição introduzida pela Directiva 2005/33 que obriga os Estados-Membros a tomar as medidas necessárias para garantir que, a partir de 1 de Janeiro de 2010, os navios atracados em portos comunitários por mais de duas horas não utilizem combustíveis cujo teor de enxofre seja superior a 0,1% em massa.

Esta disposição, mesmo que o mercado venha a assegurar o fornecimento de gasóleo cujo teor de enxofre não seja superior a 0,1% em massa, está a causar grande preocupação e a merecer grande contestação por parte da indústria dos transportes marítimos, não só porque prejudica a competitividade da frota comunitária e dos seus portos já fortemente afectados pela crise económica, mas também acarreta problemas, técnicos e não só, que não serão superados atempadamente.

Não obstante, a indústria dos transportes marítimos europeia já disse concordar com as ambiciosas metas apontadas pela EU considerando-as exequíveis se se combinarem os contínuos avanços tecnológicos e operacionais com a introdução de novos e maiores navios construídos em conformidade com o novo Energy Efficiency Design Index da IMO.

Mas também fez questão em frisar que uma indústria global como é a dos transportes marítimos precisa de medidas globais e a IMO é o organismo certo para tal, como o demonstrou ao longo dos 50 anos que já leva de existência.