

Destques AIN

Atividades | Notícias | Eventos

Novembro & Dezembro 2021



Novembro

Cooperação AIN/CIP – Projeto Sinais Vitais

A AI Navais continua a colaborar com a CIP no projeto Sinais Vitais, distribuindo por todos os associados o inquérito realizado pela CIP e o ISCTE.

A CIP apresentou dia 15 de novembro, em conferência de imprensa, os resultados do inquérito Sinais Vitais feito no início de novembro às empresas em Portugal sobre a sua situação atual e as expectativas que têm para este ano, mas também sobre a avaliação que fazem das medidas definidas para combater a pandemia de Covid-19.

Aceda às conclusões finais do inquérito [aqui](#) e assista à conferência de imprensa [aqui](#).

Cooperação AIN/CIP – Conselho Estratégico para o Mar

Na 8ª reunião do Conselho Estratégico para o Mar em que a AI Navais participa, o Comandante Pedro Frazão fez uma apresentação intitulada “Descarbonização do Transporte Marítimo 2021|2030|2050.”

A apresentação refletiu sobre como vai acontecer a descarbonização tendo sido dado destaque ao papel fundamental que os estaleiros vão desempenhar durante a transição energética do *shipping*.

Cooperação AIN/CIP – Proposta de lei que procede à alteração da legislação laboral no âmbito da agenda do trabalho digno

Foi pedido aos associados da AIN que se pronunciassem sobre o documento proposta de lei que procede à alteração da legislação laboral no âmbito da agenda do trabalho digno.

A resposta, que foi reencaminhada para a CIP, centrou os seus comentários sobre:



- As alterações propostas ao nível do Período Experimental (artigo 112.º do Código do Trabalho);
- Alterações propostas ao nível do Período de Laboração das Empresas (artigo 16º da Lei n.º 105/2009, de 14 de setembro)

Grupo Trabalho da RIS3 Lisboa – Domínio Economia Azul

Reuniu no passado dia 9 de novembro o Grupo de Trabalho da RIS3 Lisboa – Domínio Economia Azul em que a AI Navais participa.

Após em 2020 o grupo ter contribuído para a revisão da Estratégia Regional de Especialização Inteligente de Lisboa, o grupo de trabalho prossegue agora com a preparação da programação 2030 que apoiará os investimentos na região.

Os principais comentários da AI Navais centram-se na Prioridade de especialização Green Shipping e Green Ports.

Esta prioridade está inserida num dos eixos estratégicos estruturantes para a afirmação da região de Lisboa como um centro de competências para a Economia Azul – Tecnologia Marítima Inteligente.

Resultados da COP26 – Implicações no transporte marítimo¹

Ainda é muito cedo para avaliar o impacto geral das negociações climáticas mais recentes sobre o transporte marítimo global, mas já está claro que há implicações de longo alcance, diretas e indiretas, na operação de navios e no comércio marítimo.

Eventos como a COP26 demonstram que negociar e alcançar o consenso entre as partes, com os mais diversos interesses, é extremamente complexo. Mas demonstram também que os verdadeiros desafios surgem quando os países procurarem cumprir as promessas feitas durante os eventos. Alguns cumprirão, outros inevitavelmente não.

No transporte marítimo, muitos são os passos que podem ser dados hoje, no que respeita à eficiência energética. Existe atualmente um conjunto de novas encomendas realizadas por armadores e operadores que já incorporam sistemas de economia energética. No entanto, para muitos armadores, que possuem uma mão cheia de navios, nada mudou até ao momento. No entanto, não fazer nada deixou de ser uma opção. No rescaldo da COP26 e com o início dos novos regulamentos da IMO a partir de janeiro de 2023, tomar medidas para aumentar a eficiência energética dos navios existentes não será mais uma escolha mas sim uma necessidade.

¹ Ship Repair Newsletter. (11 de novembro de 2021). *COP26 Outcomes – Significant shipping implications*

Para agir em curto prazo, muitos armadores já adotaram novas estratégias de gestão do revestimento dos cascos, na instalação de dispositivos, e ainda o retrofit para tecnologias mais ambiciosas como a lubrificação a ar ou as *wind sails*. Mas, a longo prazo, o desafio mais árduo do setor passa por tomar decisões hoje sobre os combustíveis de amanhã.

Talvez uma das questões mais controversas com respeito aos combustíveis futuros seja a utilização do GNL. Por um lado, oferece benefícios de emissões imediatos - já está disponível hoje - e há, se não uma infraestrutura global, pelo menos uma estrutura para o fornecimento de GNL que se está a expandir continuamente. No entanto a utilização de GNL não preenche todos os requisitos, as emissões de metano ainda são um desafio e o gás é um hidrocarboneto. Por outro lado os motores de GNL de hoje não requerem modificações para começar a utilizar no futuro bioGNL ou GNL sintético. Baseando-se neste princípio, a gigante CMA CGM irá operar no final do próximo ano uma frota de 32 navios com propulsão a GNL.

No entanto, os defensores do GNL como combustível certamente enfrentam obstáculos. Mais de 100 países, por exemplo, assinaram o Global Methane Pledge em Glasgow. Liderada pelos EUA, agora um dos maiores produtores e exportadores mundiais de GNL, e pela União Europeia. A promessa estabelece a meta de reduzir as emissões de metano em 30% até o final desta década.

No entanto, como muitos observadores da COP apontaram, muitas vezes há uma grande lacuna entre as promessas feitas pelas delegações dos países e o que é realmente alcançado. O que é certo, no entanto, é que alguns dos negócios mais fundamentais do transporte marítimo provavelmente mudarão significativamente como resultado das iniciativas da COP26.

A mais óbvia delas é o comércio marítimo de carvão, atrás apenas do minério de ferro em termos de volume. Embora, mais uma vez, as promessas feitas não sejam compromissos, 77 países se comprometeram a interromper o uso do carvão até 2050 e, no curto prazo, interromper a produção de energia em instalações alimentadas a carvão durante as décadas de 2030 e 2040. No entanto, até agora, parece que Austrália, China, Índia e os EUA se comprometeram.

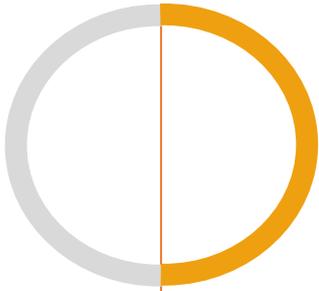
Destaque Associado – Vera Navis Ship Design

A associada Vera Navis Ship Design está de parabéns pela atribuição do “Estatuto INOVADORA COTEC 2021” que distingue e reconhece os elevados padrões de solidez financeira, capacidade de inovação e desempenho económico.

O “Estatuto INOVADORA COTEC 2021” é um selo de reputação criado pela COTEC Portugal para distinguir as empresas com elevado desempenho inovador.



Naval Architecture • Marine Engineering • Consulting Services



Destaque Associado – Administração dos Portos de Lisboa e Setúbal

A associada APSS, SA está de parabéns pela renovação da certificação do seu Sistema de Gestão de Qualidade no âmbito da ISO 9001:2015, pela prestigiada Lloyd's Register.

Para além da certificação em Qualidade, a APSS tem também os seus sistemas de Segurança e Saúde no trabalho certificados de acordo com os requisitos da NP ISO 45001:2018 e o Sistema de Gestão Ambiental de acordo com a ISO 14001:2015.



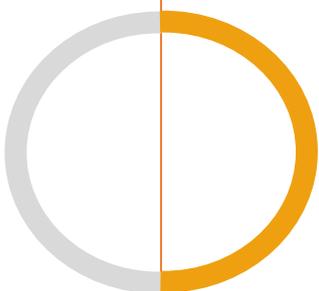
ONS AI Navais – CT 68

No âmbito das atividades como Organismo de Normalização Sectorial, a AI Navais participou no passado dia 25 de novembro no Encontro de ONS 2021.

Durante o encontro foram apresentadas as ações implementadas e as atividades desenvolvidas em 2021 assim como o plano de ações para 2022.

As ações desenvolvidas contribuem para a Estratégia Nacional para a Normalização 2030 que tem como objetivos gerais:

1. As normas serem amplamente utilizadas, pelos agentes económicos, decisores políticos, reguladores e outras partes interessadas nacionais, como instrumento para a concretização dos seus objetivos e estratégias de desenvolvimento
2. Ter as organizações nacionais a participar de forma mais alargada e ativa na normalização portuguesa, europeia e internacional
3. Digitalizar a atividade de normalização nacional, em harmonia com as tecnologias e as infraestruturas digitais das organizações europeias e internacionais de normalização, garantindo a sua eficiência, eficácia e qualidade.



Plano de Recuperação e Resiliência

A AI Navais distribuiu pelos seus associados o Plano de Avisos do PRR entre novembro 2021 e março 2022.

Para mais informações visite a página da AI Navais [aqui](#)

Colaboração Fórum Oceano – Projeto IN 4.0

No passado dia 30 de novembro a AI Navais assistiu ao Workshop de apresentação de resultados do projeto IN 4.0 cofinanciado pelo programa Interreg Espaço Atlântico.

O projeto *IN 4.0 – Adaptation of industry 4.0 model to the naval sector* promove a modernização do setor naval através da implementação de ações que contribuam para transformar as PME's desta indústria em 4.0, identificando barreiras que impedem a inovação do modelo de negócio do setor naval, melhorando os processos produtivos das empresas, transformando os sistemas de organização do trabalho, conhecimento e comercialização, e formando os colaboradores para novas funções/atividades/tarefas.

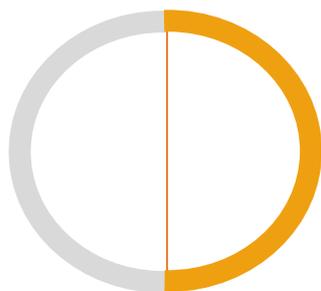
Este projeto no qual foi parceiro a Fórum Oceano, teve algumas atividades realizadas em Portugal, envolvendo, nomeadamente, o Arsenal do Alfeite, que foram apresentadas neste workshop, assim como a possível capitalização de alguns dos resultados na fileira nacional das indústrias navais. Para mais informações consulte o website do projeto <https://in40.depo.gal/inicio>

Colaboração Fórum Oceano – Business2Sea

Durante os dias 16, 17 e 18 de novembro decorreu a 11ª edição do Business2Sea organizado pela Fórum Oceano.

O Business2Sea (B2Sea) é um evento internacional realizado anualmente desde 2011. Tem como objetivo estreitar o vínculo entre empresas, poder público, universidades e centros de pesquisa, reunindo *stakeholders* de todo o mundo para discutir temas relevantes sobre a Economia Azul. A Business2Sea promove a disseminação de projetos, estudos, tecnologias e conhecimento azul, facilita o *networking* e aumenta as oportunidades de negócios e parcerias.

A AI Navais assistiu às sessões: *Digitalisation as a lever for the development of the marine economy; Professional skills and training for future jobs in the marine economy; Helm PwC Blue Economy Barometer.*



Dezembro

SEA Europe
Shipping & Maritime Companies Association

SEA Europe - Pacote legislativo Fit for 55

Em 7 de dezembro, a SEA Europe emitiu documentos de posição sobre a **“inclusão do transporte marítimo no EU ETS²”**, sobre **“FuelEU Maritime³”** e sobre **“Carbon Border Adjustment Mechanism⁴”**, todos parte do pacote legislativo “Fit-for-55”.

A SEA Europe apoia totalmente os objetivos do pacote legislativo “Fit-for-55”, ou seja, uma estratégia para as alterações climáticas e para o transporte marítimo com emissões zero até 2050. A SEA Europe acredita firmemente que este pacote legislativo - como o Pacto Ecológico Europeu - oferecerá oportunidades estimulantes aos estaleiros navais e à indústria de tecnologia marítima da Europa. No entanto, a SEA Europe considera que transformar as ambições da UE, em matéria de alterações climáticas, em verdadeiras oportunidades para o sector requer um esforço adicional.

Com a Covid-19, as distorções competitivas da Ásia apenas pioraram, em detrimento do setor de tecnologia marítima da Europa. Quase todos os pedidos recentes de navios recém-construídos, incluindo navios verdes, foram feitos na Coreia do Sul ou na China, também por armadores europeus, devido aos baixos preços oferecidos pelos estaleiros asiáticos que beneficiam do apoio do Estado no passado e no presente. Assim, quaisquer distorções competitivas adicionais irão sem dúvida resultar na perda do que resta do setor de tecnologia marítima da Europa, numa altura em que a Europa pretende implementar o Pacto Ecológico Europeu, também para o setor. Por conseguinte, serão necessárias ações políticas específicas para permitir que os estaleiros navais e a indústria de equipamento marítimo da Europa colham os benefícios promissores do Pacto Ecológico Europeu e do pacote legislativo Fit-for-55.

Em geral, a SEA Europe lembra que não existe uma solução única para a transformação do transporte marítimo num modo de transporte com emissão zero, devido à grande variedade de tipos de navios, e que os caminhos ideais para a rápida redução de emissões, navios com emissão zero e neutralidade climática não são de forma alguma simples. Portanto, a SEA Europe apela à investigação, desenvolvimento, apoio financeiro e verificação legal de todas as opções de tecnologias limpas, combustíveis alternativos e a sua integração a bordo dos navios.

Sobre a inclusão do transporte marítimo no **EU ETS**, a SEA Europe apela ao reinvestimento total das receitas geradas com esta inclusão, bem como das penalidades por incumprimento ao abrigo da FuelEU Maritime no setor marítimo europeu, incluindo o setor da tecnologia marítima. A este respeito, embora sublinhando a necessidade de apoio financeiro continuado para ID&I para alcançar o transporte marítimo com emissão zero, a SEA Europe salienta que as receitas do EU ETS devem principalmente apoiar a

² [Regime Comunitário de Licenças de Emissão da União Europeia](#)

³ [REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE](#)

⁴ [REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que cria um mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço](#)

implantação a bordo de tecnologias de economia de energia implementáveis e soluções de emissão zero, bem como a implantação de infraestrutura verde.

Na opinião da SEA Europe, o uso das receitas do EU ETS deve ser direcionado para atingir as metas de redução de 55% do Pacto Ecológico Europeu até 2030 e, em última instância, atingir a neutralidade climática até 2050.

Sobre a inclusão do transporte marítimo no EU ETS, a SEA Europe também lembra que o desenvolvimento tecnológico de certas tecnologias (como células de combustível), o uso de eletricidade ou a tecnologia de captura de carbono a bordo devem ser necessariamente e principalmente demonstrados em pequenos navios, antes de serem ampliados para tecnologias mais maduras e eficientes em termos de energia, aplicáveis também a navios maiores. A SEA Europe considera importante atribuir o apoio financeiro ao abrigo do EU ETS também a navios fora do âmbito da Diretiva EU ETS e do Regulamento Marítimo FuelEU, por outras palavras, a navios não incluídos no regulamento MRV (incluindo aqueles com menos de 5000 GT).

No caso da **FuelEU Maritime**, a SEA Europe está preocupada com o facto de esta proposta legislativa não visar realmente a redução das emissões, mas sim concentrar-se na utilização de alguns combustíveis. Nesse caso, a proposta não pode ser considerada neutra em termos de tecnologia e, ao fazê-lo, a UE corre o risco de perder a oportunidade de reduzir as emissões de CO₂ através de outras opções de combustível, como os combustíveis sintéticos (drop-in), que podem oferecer um potencial de redução significativo e ser utilizado com *retrofit* mínimo ou moderado de navios, pelo menos como uma opção de médio prazo de transição. A SEA Europe, portanto, lembra que os atuais conversores de energia, como motores de combustão interna, ainda irão desempenhar um papel significativo na descarbonização do transporte marítimo, se utilizados com combustíveis sintéticos neutros para o clima e/ou tecnologias facilitadoras neutras para o clima (como o uso do vento - meios de propulsão assistida, o uso de Armazenamento de Captura de Carbono (CCS) para aplicação a bordo ou em combinação com a produção de novos combustíveis como uma fonte alternativa de energia zero carbono).

Além disso, a SEA Europe sublinha a necessidade de prestar atenção à formação, e/ou requalificação dos trabalhadores do setor. A transformação do transporte marítimo em direção a um modo de transporte com emissão zero exigirá, de fato, que esses trabalhadores se familiarizem, operem, instalem, reparem e mantenham novos sistemas de propulsão, tecnologias de emissão zero e combustíveis sustentáveis. Por este motivo, a SEA Europe está a coordenar o chamado *“Shipbuilding and Maritime Technology Pact for Skills”*, ou seja, uma parceria em grande escala em que os principais grupos de construção naval, PMEs, provedores de educação, órgãos públicos e sindicatos estão empenhados em resolver coletivamente as lacunas de competências e as necessidades na indústria de tecnologia marítima.

Por último, no **“Carbon Border Adjustment Mechanism”** (CBAM), a SEA Europe apoia o objetivo de prevenir a fuga de carbono, ao mesmo tempo que expressa preocupações

sobre os impactos negativos não intencionais da proposta na competitividade do Setor de Tecnologia Marítima da Europa que ocorreriam na ausência de medidas de mitigação adequadas. Segundo Christophe Tytgat, Secretário-Geral da SEA Europe “Um pacto ecológico europeu e um pacote adequado para 55 devem estimular os investimentos na produção de novos navios verdes (construção nova), bem como na integração de tecnologias verdes e combustíveis sustentáveis a bordo dos navios existentes (*retrofitting* de navios) ao mesmo tempo que aborda a distorção da competitividade entre os estaleiros europeus e asiáticos. Sem reduzir a conhecida disparidade de preços com a Ásia, ou pelo menos sem estimular o transporte verde na Europa, os estaleiros europeus e sua cadeia de abastecimento não serão capazes de ganhar a competição da Ásia e, assim, cumprir os objetivos do Pacto Ecológico Europeu”.