

DESTAQUES AI NAVAIS

Atividades | Notícias | Eventos

Julho & Agosto

2022

Temas Principais

Declaração de Lisboa | Audiência com Secretário de Estado do Mar | VI Grande Conferência do Jornal da Economia do Mar





Conferência das Nações Unidas para os Oceanos – Declaração de Lisboa

Decorreu em Lisboa durante os dias 27 de maio a 1 de julho a segunda edição da conferência das nações unidas para os oceanos que apoia a implementação do objetivo de desenvolvimento sustentável 14 – Proteger a Vida Marinha

A declaração de Lisboa conclui a 2ª Conferência das Nações Unidas para os Oceanos, resumindo uma *call to action* urgente e um compromisso coletivo para salvar o planeta. O documento intitulado “**O nosso oceano, o nosso futuro, a nossa responsabilidade**” identifica os principais problemas na gestão os oceanos nos dias de hoje, mas não oferece objetivos nem medidas concretas que visem melhorar a preservação deste recurso.

O documento reconhece o papel fundamental do oceano para a vida no planeta e para o nosso futuro e sublinha a emergência oceânica que enfrentamos atualmente. Reafirmando a crise climática como um dos maiores desafios dos nossos tempos, destaca os efeitos adversos das alterações climáticas nos oceanos e vida marinha. O seu conteúdo é resumido e identifica os problemas atuais que ameaçam diretamente a saúde do oceano e a sua biodiversidade, e as consequências para o planeta, tendo em conta que o oceano e o clima estão associados.

Na Declaração de Lisboa é assumido o compromisso de tomar as seguintes ações baseadas na ciência com urgência:

- Fortalecer os esforços internacionais, regionais, sub-regionais e nacionais de **observação científica e sistemática e coleta de dados**, tornando-os amplamente acessíveis por meio de bancos de dados de acesso aberto, investindo em sistemas estatísticos nacionais, garantindo a interoperabilidade entre bancos de dados e sintetizando-os em informações para formuladores de políticas e decisores,
- Reconhecer o importante papel do **conhecimento, inovação e práticas indígenas**, tradicionais e locais desempenhados pelos povos indígenas e comunidades locais,
- Melhorar a cooperação a nível global, regional, sub-regional, nacional e local, a fim de **fortalecer os mecanismos de colaboração**, partilha de conhecimento e intercâmbio de melhores práticas na pesquisa científica marinha,
- **Estabelecer parcerias eficazes**, incluindo parcerias multissetoriais, público-privadas, intersectoriais, interdisciplinares e científicas, inclusive incentivando o compartilhamento de boas práticas,
- Explorar, desenvolver e promover **soluções de financiamento inovadoras** para impulsionar a transformação em economias sustentáveis baseadas no oceano, e a ampliação de soluções baseadas na natureza e baseadas em ecossistemas, para apoiar a resiliência, restauração e conservação de ecossistemas costeiros, inclusive por meio de parcerias público-privadas e instrumentos do mercado de capitais, fornecer assistência técnica para aumentar a viabilidade dos projetos, bem como



Conferência das Nações Unidas para os Oceanos – Declaração de Lisboa

Decorreu em Lisboa durante os dias 27 de maio a 1 de julho a segunda edição da conferência das nações unidas para os oceanos que apoia a implementação do objetivo de desenvolvimento sustentável 14 – Proteger a Vida Marinha

integrar os valores do capital natural marinho na tomada de decisões e abordar as barreiras ao acesso ao financiamento, reconhecendo que é necessário mais apoio dos países desenvolvidos, especialmente no que diz respeito capacitação, financiamento e transferência de tecnologia,

- **Empoderar mulheres e meninas**, pois sua participação plena, igual e significativa é fundamental para progredir em direção a uma economia sustentável baseada no oceano e alcançar o Objetivo 14,
- Garantir que as pessoas, especialmente crianças e jovens, tenham conhecimentos relevantes que lhes permitam compreender a importância e a necessidade de contribuir para a saúde do oceano, inclusive na tomada de decisões, promovendo e apoiando educação de qualidade e formação ao longo da vida para a **literacia oceânica**,
- **Fortalecer a interface entre a ciência e a política** para implementar o Objetivo 14 e suas metas, para garantir que a política seja informada pela melhor ciência disponível e pelo conhecimento indígena, tradicional e local relevante, e para destacar políticas e ações que possam ser escaláveis,
- Reduzir as emissões de GEE do **transporte marítimo internacional**, reconhecendo o papel de liderança da Organização Marítima Internacional (IMO), levando em consideração sua Estratégia para a Redução de Emissões de Gases de Efeito Estufa dos Navios, e observando a necessidade de fortalecer suas ambições para cumprir a meta de temperatura do Acordo de Paris, ao mesmo tempo em que estabelece metas provisórias claras, garantindo que os investimentos em investigação e desenvolvimento e em novas infraestruturas, como portos e navios, aumentem a resiliência diante de impactos climáticos e não deixam ninguém para trás.

O acordo expresso no documento pelos países participantes representa o reconhecimento e o compromisso em agir, na procura e na implementação de soluções. Atingir este consenso constitui uma enorme vitória, um excelente ponto de partida para a concretização de ações específicas. A colaboração e a gestão integrada – necessárias para a construção de soluções – precisa deste consenso inicial: uma uniformização de vontades; a definição do caminho a seguir; e a mobilização de pessoas e entidades para o percorrerm.



VI Grande Conferência do Jornal da Economia do Mar

Nos dias 6 e 7 de julho a AIN assistiu à VI Grande Conferência do Jornal da Economia do Mar.

Nos dias 6 e 7 de julho a AI Navais assistiu à VI Grande Conferência do Jornal da Economia do Mar.

A abertura da conferência contou com a presença da Dra. Joana Balsemão, Vereadora do Ambiente da Câmara Municipal de Cascais que fez o seu balanço da Conferência dos Oceanos da ONU que aconteceu uma semana antes.

No dia 6, o painel de debate “Investigar - Consequentemente Agir” contou com a participação da nossa associada TecnoVeritas - Services of Engineering and Systems Technology, o Instituto Hidrográfico, o IPMA e o Laboratório de Sistemas e Tecnologia Subaquática.

No dia 7 no painel “Projetos a Celebrar” participou a associada Lisnave - Estaleiros Navais, a Navaltagus, a WestSea e a DGRM.

O encerramento da conferência contou com a ilustre presença do Secretário de Estado da Economia e Mar, José Maria Costa.

Todos os momentos da Conferência estão disponíveis no website do Jornal da Economia do Mar em www.jornaldaeconomiaomar.com



Audiência com o Secretário de Estado do Mar

No passado dia 15 de julho a AI Navais foi recebida pelo Sr. Secretário de Estado do Mar

Numa audiência que rapidamente se tornou uma agradável conversa, a AI Navais teve a oportunidade de apresentar ao Sr. Secretário de Estado do Mar José Maria Costa, alguns dos desafios que o nosso sector enfrenta.

Entre os temas abordados estão algumas questões relacionadas com a limitações de acesso aos Concursos Públicos lançados pelas autoridades nacionais, assim como as dificuldades de cativar mão de obra qualificada para o sector, a falta de ofertas formativas para profissões tradicionais, o envelhecimento das instalações fabris e a falta de apoio e financiamento para projetos de investimento, ainda no que se prende com o financiamento, a falta de apoio para a renovação da frota de pesca, as condições das concessões, a necessidade de apoio institucional para um programa de internacionalização, entre outros assuntos.



Audiência com o Secretário de Estado do Mar

No passado dia 15 de julho a AI Navais foi recebida pelo Sr. Secretário de Estado do Mar

A AI Navais muito agradece a disponibilidade do Senhor Secretário de Estado.

Posteriormente, e a pedido do Secretário de Estado, tivemos oportunidade de lhe enviar algumas considerações sobre as limitações dos apoios ao sector das pescas com impacto direto na indústria naval. Estes comentários, recolhidos dos nossos associados, concluem que atendendo ao estado da frota de pesca portuguesa, com uma idade média elevada e com muitos cascos em madeira é perentório modificar ou eliminar as restrições à renovação dos cascos e mesmo às restrições à construção de novas embarcações em substituição de existentes com performances energéticas e ambientais do abaixo exigido, tal como vem no novo Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das pescas e da aquicultura para o período 2022-2027.

Segurança Energética na Agenda¹

A&A THORPE
MARINE EDITORIAL CONSULTANTS

A Segurança Energética ganha importância à medida que o Inverno se aproxima

A guerra da Rússia na Ucrânia e mais de dois anos de caos global na saúde estão a colocar uma pressão sem precedentes nas cadeias de fornecimento de energia. Alguns países, que em tempos normais têm energia de sobra, estão a restringir as exportações, agravando as preocupações das nações que têm pouco ou nada próprio.

A segurança energética tornou-se agora uma das principais prioridades, juntamente com o abastecimento alimentar, em muitas regiões. E, apesar da necessidade urgente de limitar a velocidade com que o planeta está a aquecer, esse desafio tem sido relegado por vários lugares, à medida que os países se esforçam para manter as luzes acesas e se preparar para a procura de aquecimento à medida que o inverno se aproxima.

As sanções sobre o fornecimento de petróleo e gás russos estão a ser fortemente sentidas por muitos consumidores na Europa o que faz com que os países se voltem para todas as outras possíveis fontes de energia para compensar o défice. Mesmo o combustível mais sujo – carvão – está de volta à agenda energética em alguns locais, as instalações nucleares desativadas também estão a passar por avaliações e podem passar por extensões no tempo de vida.

¹ A&A Thorpe. (7 de julho de 2022). Energy security climbs agenda as winter in Northern Hemisphere looms. *Ship Repair Newsletter*

Segurança Energética na Agenda¹

A&A THORPE
MARINE EDITORIAL CONSULTANTS

A Segurança Energética ganha importância à medida que o Inverno se aproxima

Muitos segmentos do transporte marítimo beneficiaram da recente interrupção geopolítica, com os grandes petroleiros sendo uma das poucas exceções, pelo menos até agora. Os product tankers têm se saído bem e o mercado de navios-tanque de GNL está em alta. Existem abundantes fornecimentos de gás em todo o mundo e muitos projetos estão na fase "proposta" ou a passar pelo processo de design de engenharia de front-end (FEED). Existe também um aumento acentuado de navios-tanque de GNL mais antigos como potenciais candidatos à conversão para projetos de armazenamento flutuante e regaseificação. De acordo com uma análise recente da Clarkson Research, o desejo por mais gás levou até este momento à contratação de GNL em níveis record chegando às 94 novas encomendas feitas no primeiro semestre.

Embora o cenário energético profundamente alterado possa ser um fator-chave na onda de contratação de navios-tanque de GNL, os proprietários estão cientes que estes são dos navios mais ineficientes em termos energéticos da frota. Por isso não poderão cumprir os requisitos do indicador de intensidade de carbono (CII). No entanto, poderão obter uma nova vida útil se convertidos em unidades flutuantes como FSU² ou FSRU³.



Task Force para o Mar

A Participação no grupo de trabalho GT5 – Indústrias de Defesa e do Naval

Durante o mês de agosto a AI Navais continuou a colaborar com a Marinha, coordenador do Grupo de trabalho GT 5 da Task force para o mar.

Durante o mês foi feita a preparação da reunião com o Ministério do Mar que irá decorrer durante o mês de setembro. Na próxima edição dos destaques será dada nota dos resultados desta mesma reunião.

²² *Floating Storage Unit* – Unidade de Armazenamento Flutuante

³ *Floating Storage and Regasification Unit* - Unidade de armazenamento flutuante e regaseificação

A&A THORPE
MARINE EDITORIAL CONSULTANTS

Novos fluxos de receita nos estaleiros de reparação⁴

Raras são as ocasiões em que as estrelas se alinham favoravelmente aos estaleiros de reparação. Na opinião dos autores da SRN⁵ o sector parece agora destinado a um período impressionante de sólidos ganhos por várias razões, algumas positivas outras nem tanto. Começando com os mercados de transporte marítimo agora quase todos em movimento. O mercado dos contentores, impulsionado pela recuperação da procura mundial pós pandémica, e agravado pela interrupção nas cadeias de fornecimento, estão a gerar lucros record para as companhias marítimas e grandes preocupações nos reguladores que estão cada vez mais preocupados com as regras de concorrência.

No segmento dos graneis, quer os secos quer nos húmidos, o mercado é justo. Também os graneleiros estão a beneficiar de uma recuperação após a pandemia nos principais movimentos de mercadorias, acentuada pela interrupção do comércio de grãos e pela nova procura por carvão transportado por via marítima, ambos fatores resultantes da invasão russa. O mesmo se aplica aos navios-tanque, o único sector do transporte marítimo que não beneficiou das grandes mudanças geradas pela pandemia, exceto nos primeiros dias em que grandes quantidades de petróleo foram armazenadas no mar. Hoje, o petróleo russo está a ser substituído na Europa e enviado a longas distâncias, com origem no Médio Oriente e EUA. Também, projeções indicam que os lucros dos product tankers devem permanecer firmes nos meses que se seguem.

Com os cortes nas exportações russas para a Europa via pipeline e a sua substituição pelo transporte via marítima desde os novos fornecedores, também os navios-tanque de GNL são uma história de sucesso. Estas novas rotas representam uma nova necessidade de capacidade de transporte.

Enquanto isso, a corrida por energia na Europa, à medida que os dias frios do inverno se aproximam, chamou a atenção para as instalações de receção de GNL marítimo, em outras palavras para o armazenamento flutuante e as FSRUs. A Alemanha tem cinco destes projetos em desenvolvimento e outros países vão avaliando estas estruturas como opção. A corrida para o gás está definitivamente em aceleração.

Enquanto isso, os volumes de reciclagem diminuíram, o que é comum nesta época do ano, pois a estação das monções afeta as instalações de desmantelamento na Índia. Mas existem atualmente outras questões que afetam a reciclagem. Recentemente, o principal obstáculo tem sido a restrição dos bancos centrais a cartas de crédito suficientemente grandes que permitam que os negócios de reciclagem avancem. As vendas estão atrasadas ou mesmo impedidas ficando os cash buyers com tonelage em mãos que deveria ser vendida. Enquanto isso, os regulamentos da EU impedem que os navios sejam desmantelados em instalações de

⁴ A&A Thorpe. (18 de agosto de 2022). New revenue streams in repair as business booms *Ship Repair Newsletter*

⁵ SRN – Ship Repair Newsletter

A&A THORPE
MARINE EDITORIAL CONSULTANTS

Novos fluxos de receita nos estaleiros de reparação⁴

reciclagem na Índia, pois nenhuma foi ainda validada como compatível com o Regulamento de Reciclagem de Navios da EU. Os proprietários europeus têm poucas opções de demolição para além de Aliaga na Turquia.

Assim os mercados estão flutuantes, os proprietários estão com embarcações antigas, de quarta ou mesmo quinta auditoria. Também as instalações de BWM devem estar instaladas e operacionais nos próximos dois anos, e os navios mais antigos enfrentarão novas e rígidas regulamentações de eficiência de carbono no prazo de meses. Requisitos esses que devem aumentar de forma constante ao longo da década e, portanto, mesmo os navios que inicialmente correspondam às exigências do indicador de intensidade de carbono em 2023, podem não fazê-lo nos anos subsequentes. Isto apresenta um novo fluxo de receita para os estaleiros de reparação, pois os armadores consideram que medidas de eficiência energética como a limitação de potência do motor não oferece benefícios suficientes.



Parceiros estudam viabilidade de captura de carbono em navios existentes⁶

Bureau Veritas (BV), Wah Kwong e Shanghai Qiyao Environmental Technology (SQET), assinaram um acordo de cooperação para estudar a viabilidade de instalar unidades de captura e armazenamento de carbono (CCS) em navios existentes para atender às metas CII de 2030.

O estudo incidirá sobre dois tipos de graneleiros atualmente em operação na frota da Wah Kwong. Com base nos parâmetros de projeto específicos das embarcações, a SQET desenvolveu um projeto personalizado de unidades CCS para a frota Wah Kwong e apresentou os desenhos de projeto relevantes. A BV reviu os planos de acordo com os regulamentos e regras existentes para garantir a segurança das embarcações e equipamentos, validou também que as metas de redução de emissão de carbono são efetivamente alcançadas durante a operação das embarcações. Trabalhos de pesquisa subsequentes serão realizados para navios petroleiros.

O conceito CCS desenvolvido pela SQET completou os testes de laboratório, até ao momento foi alcançada uma taxa total de captura de carbono de mais de 85% e o sistema está em processo de otimização contínua. A unidade CCS pode ser projetada para diferentes tipos e tamanhos de navios. A aprovação do projeto da unidade CCS está em análise.

⁶ Safety4Sea online 22 de agosto



Parceiros estudam viabilidade de captura de carbono em navios existentes⁶

O sistema CCS consiste principalmente de uma unidade de absorção, uma unidade de separação, uma unidade de compressão, uma unidade de refrigeração e uma unidade de armazenamento. O princípio principal é que a solução de compostos orgânicos de amina reage com o dióxido de carbono (CO₂) na unidade de absorção, separando-o do restante dos gases de escape. A solução dissolvida de composto de dióxido de carbono dissolvido é processada a alta temperatura na torre de separação, antes que o dióxido de carbono extraído seja comprimido, purificado e arrefecido em dióxido de carbono líquido e armazenado em um tanque de armazenamento de baixa temperatura.

Alex Gregg-Smith, vice-presidente sénior e CEO da Bureau Veritas Marine & Offshore Norte da Ásia e China afirma que “A transição para uma indústria de transporte mais verde é crítica. A tecnologia de captura, utilização e armazenamento de carbono (CCUS) capturou um total de 40 milhões de toneladas de CO₂ em 2021, de acordo com a Agência Internacional de Energia (IEA), principalmente em projetos industriais em terra.”

O artigo completo pode ser consultado [aqui](#).



Segundo a DNV os navios movidos a GNL ganham ímpeto com mais de 500 encomendas⁷

A indústria naval continua a adotar a propulsão movida a GNL como líder atual no setor de combustíveis alternativos para novas construções. De acordo com a atualização mais recente da DNV em seu relatório Alternative Fuel Insight, nove navios adicionais movidos a GNL foram encomendados em julho, elevando a carteira de pedidos total acima de 500 navios até 2028, que está se aproximando de quase duas vezes a frota de navios movidos a GNL em serviço.

A DNV relata que atualmente existem 313 embarcações em serviço operando com GNL, principalmente com motores bicomustíveis. O número cresceu rapidamente nos últimos oito anos em comparação, por exemplo, com 2014, quando havia apenas 50 navios movidos a GNL em serviço. O segmento atualmente com o maior número de navios de GNL em serviço são navios de passageiros e ferries, embora os números estejam aumentando rapidamente para navios porta-contentores, navios-tanque e navios de abastecimento offshore.

⁷ The Maritime Executive online 3 de agosto



Segundo a DNV os navios movidos a GNL ganham ímpeto com mais de 500 encomendas⁷

Além disso, existem outras 229 embarcações atualmente em serviço que são consideradas prontas para GNL. Os grandes operadores têm demorado a realizar as conversões, em parte esperando que o custo necessário para a conversão diminua. A Hapag-Lloyd concluiu em 2021 a primeira conversão de um porta-contentores que tinha sido construído pronto para GNL e recentemente a MAN confirmou que foi contratada pela Matson para realizar a reforma do primeiro porta-contentores pronto para GNL em operação.

“Embora o crescimento nas encomendas tenha diminuído ligeiramente, em linha com a atividade geral de encomendas de novas construções, existem várias encomendas significativas em andamento”, disse Martin Wold, consultor principal da DNV para combustíveis alternativos. Respondendo a comentários nas redes sociais, Wold afirma que haverá “muitos pedidos adicionais de navios movidos a GNL para entrega em 2025 e além”.

Uma análise dos dados da DNV mostra que as encomendas de navios movidos a GNL ultrapassaram as 160 nos primeiros sete meses de 2022. Os navios porta-contentores lideram representando metade dos navios encomendados, seguido pelos car-carriers que compõem outro quarto dos pedidos. O setor de transporte marítimo está a adotar a tecnologia de motores de combustível duplo, com 89% das encomendas recorrendo a este tipo de motores em comparação aos motores a gás puro.

Wold também destaca na última atualização do relatório, que a infraestrutura está a ser desenvolvida para abastecer navios de GNL. Os dados da DNV mostram que o número de navios-bunker de GNL atingiu 38 em serviço este ano. Também relatam que 18 navios-bunker adicionais estão encomendados, sendo provável que outras 18 unidades estejam a ser negociadas. Estes dados apontam para um fortalecimento da expansão geográfica para a operação de navios movidos a GNL. Embora a Europa continue a ser a maior área para navios de GNL, a DNV mostra que as operações globais são o maior segmento para as novas encomendas.

O artigo completo pode ser consultado [aqui](#).



Primeira embarcação de propulsão de hidrogénio em forma sólida encomendada para Amsterdão⁸

Foi adjudicado o contrato para construção duma embarcação de demonstração de hidrogénio, que usará uma nova forma sólida de hidrogénio para propulsão que os pesquisadores acreditam que abrirá o caminho para uma aplicação mais segura e ampla de hidrogénio em embarcações. Conhecido como Neo Orbis, o navio deve iniciar os testes e provas em junho de 2023 como a próxima fase do programa europeu H2Ships. O contrato foi adjudicado aos Estaleiros Next Generation nos Países Baixos. A embarcação terá aproximadamente 20 metros pés de comprimento, semelhante aos barcos de turismo que operam em Amsterdão no transporte de passageiros e em excursões turísticas. Foi projetado para operar tanto nos canais de Amsterdão como na área portuária entre Amsterdão e Ijmuiden.

Segundo os parceiros do projeto, o Neo Orbis será o primeiro navio do mundo a navegar com eletricidade, movido a hidrogénio em forma sólida como fonte de energia. O combustível é produzido misturando pó de borohidreto de sódio com um estabilizador e água ultrapura criando um combustível líquido aquoso não combustível. O borohidreto de sódio dissolvido reage com um catalisador, produzindo hidrogénio enquanto o combustível usado é convertido novamente em borohidreto de sódio. A longo prazo, o projeto prevê a criação de um sistema fechado, transformando os materiais residuais em novo combustível de borohidreto de sódio.

O calor extraído no processo também é aplicado para aquecer o interior da embarcação enquanto a água é reciclada. Duas baterias, de 25 KWh cada, fornecerão energia de reserva enquanto um sistema de segurança monitora a concentração de hidrogénio e suspende automaticamente o processo muito antes que níveis de concentração perigosos sejam atingidos.

Além de ser uma fonte de combustível de alta densidade energética, eles destacam que é uma forma de energia intrinsecamente mais segura. A maior parte da energia é armazenada a bordo como borohidreto de sódio, que é muito mais estável. Ele também tem um ponto de ignição muito alto relativamente ao gás hidrogénio, que pode inflamar à temperatura ambiente se houver uma faísca, e ainda mais alto que o diesel. Outra grande vantagem deste transportador de hidrogénio é que pode ser abastecido com segurança em múltiplos locais.

A embarcação é vista como um passo importante nos esforços para o transporte livre de emissões no porto de Amsterdão até 2050. Além de servir como flagship do porto, o projeto acredita que servirá de modelo para apoiar a adoção da energia do hidrogénio para navegação interior, mar curto, dragagem, offshore e, possivelmente, navios de patrulha e navios navais.

⁸ The Maritime Executive online 29 de julho



Primeira embarcação de propulsão de hidrogénio em forma sólida encomendada para Amsterdão⁸

O projeto H2Ships foi lançado em 2019 para demonstrar a viabilidade técnica e económica do abastecimento de hidrogénio e propulsão para transporte marítimo. Dois projetos-piloto identificados no escopo do trabalho foram o navio Neo Orbis e um segundo piloto para a operação segura e eficiente de uma estação de reabastecimento de hidrogénio na Bélgica. O H2SHIPS demonstrará o valor agregado do H2 para o transporte marítimo e fluvial e desenvolverá um plano para sua adoção em todo o noroeste da Europa.

O artigo completo pode ser consultado [aqui](#).