SOBRE GELO CADA VEZ MAIS FINO

REDUZIR O CARBONO NEGRO NÃO PODE ESPERAR

INTRODUCTION

Os pontos de não retorno mostram a urgência de reduzir o carbono negro no Ártico

Com o agravamento da crise climática e com vários pontos de não retorno a sinalizarem mudanças irreversíveis e sem travão, reduzir os impactes do carbono negro no Ártico tornou-se uma prioridade global urgente. A Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla inglesa) deve agir imediatamente por forma a dar o seu contributo para travar e reverter o degelo acelerado da região ártica, que está a agravar o aquecimento global. O Ártico está a aquecer quatro vezes mais depressa do que o resto do planeta, em parte por causa do aumento das emissões de carbono negro (fuligem) do transporte marítimo. O degelo do Ártico e os interligados impactes associados à poluição e à perda de biodiversidade, têm consequências profundas não só nos padrões meteorológicos globais, nos ecossistemas e na subida do nível do mar, como também nos Povos Indígenas e na vida selvagem que ali habitam.

Em julho de 2025, a Pacific Environment publicou «On Thin Ice: Why black carbon demands urgent action», um relatório que defende a obrigatoriedade de os navios que operam no Ártico e nas suas imediações passarem a usar «combustíveis polares», como os combustíveis destilados mais limpos, que produzem menos carbono negro. O presente relatório — «On ever thinner ice» — dá conta do que se passou desde então, designadamente:

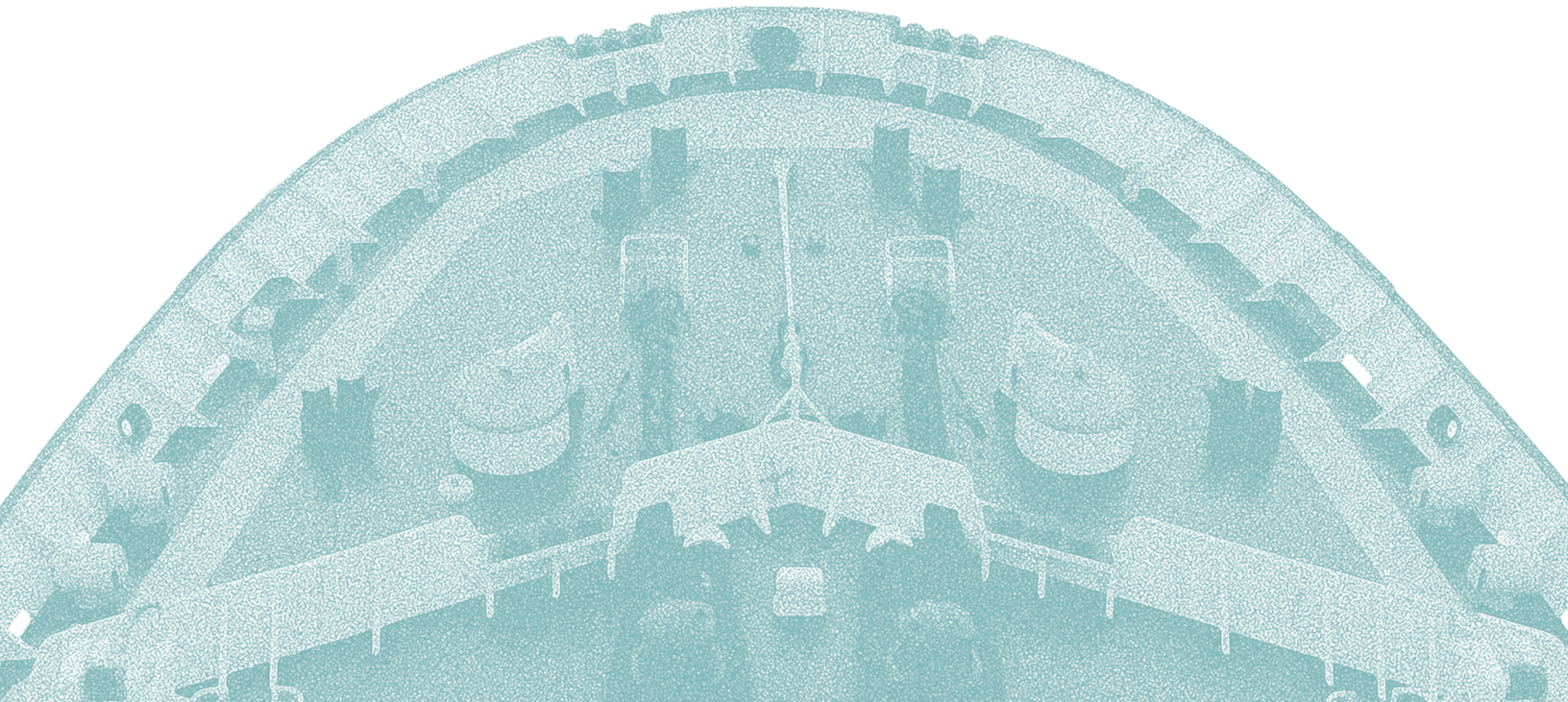
- Estão em curso, na IMO, discussões sobre a obrigatoriedade de utilização de combustíveis polares no Ártico, uma proposta apresentada pela Dinamarca, França, Alemanha e Ilhas Salomão.
- Os pontos de não retorno do clima estão preocupantemente mais próximos — ou já foram ultrapassados.
- Uma investigação publicada recentemente mostra que a perda de gelo marinho está a acelerar e a fragilizar a cadeia alimentar marinha de que dependem os peixes, os mamíferos marinhos e as baleias.
- A perda de gelo em terra e nos mares em torno do Ártico faz prever uma subida significativa do nível do mar e a perturbação das grandes correntes de circulação oceânica.
- As emissões de carbono negro do transporte marítimo estão a aumentar e têm sido subestimadas.

- A decisão sobre alterações climáticas do Tribunal Internacional de Justiça obriga a agir para evitar danos climáticos.

Tudo isto reforça não só a urgência, mas também a obrigação jurídica de os Estados membros da IMO agirem com celeridade para reduzir os danos climáticos que as emissões de carbono negro do transporte marítimo estão a causar no Ártico.

Medidas necessárias

Proteger o Ártico das emissões de carbono negro dos navios exige que os Estados membros da IMO aprovem uma alteração vinculativa à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), impondo o uso de combustíveis marítimos mais limpos em todo o Ártico alargado. Quando o Comité de Proteção do Meio Marinho (MEPC 85) se reunir em novembro de 2026, terá de resolver a questão que continua pendente: a delimitação da área marítima onde uma medida sobre combustíveis polares será mais eficaz. Quando o Subcomité de Prevenção e Combate à Poluição (PPR 14) se reunir em janeiro de 2027, terá de proteger o Ártico recomendando a substituição obrigatória de combustíveis residuais para combustíveis polares — como o destilado mais limpo MGO (marine gas oil, na sigla inglesa) — nos navios que operam no Ártico alargado, com entrada em vigor o mais cedo possível. Posteriormente, o MEPC 86, que se reúne em outubro de 2027, terá de dar seguimento às recomendações do PPR 14 e adotar a obrigatoriedade de utilização de combustíveis polares para os navios que operam no Ártico alargado.

PACIFIC ENVIRONMENT

CLEAN ARCTIC ALLIANCE