

3/23/2020

Ameaças que prejudicam o *shipping*

As vulnerabilidades do transporte marítimo

A exposição a vulnerabilidades devido a fatores externos ao mundo do transporte marítimo, é em alguns casos bastante grande. Ao longo dos tempos a globalização e a digitalização têm trazido mais e melhor informação, mas ao mesmo tempo continuamos a ter problemas do mundo moderno a afetar o transporte de mercadorias.

Ciberataques, acidentes com as cargas e navios, guerras comerciais entre países e pirataria continuam presentes na cadeia de transporte global. Nem sempre é fácil detetar esses problemas ou conseguir adiantar soluções antes dos mesmos acontecerem. Recentemente uma pandemia vulnerabilizou uma parte do globo, responsável por grande parte do comércio marítimo global. Será que estamos preparados para não ter as cargas a tempo e, em alguns casos, em condições?

PANDEMIA – Coronavírus

O coronavírus parece ter sido uma das últimas cartas no que respeita a vulnerabilidades. A junção do ano novo chinês, com o alastramento desta pandemia, trouxe uma nova visão da fragilidade da globalização. Os aeroportos junto das zonas mais atingidas sofreram quebras de cerca 80%, e o sistema de metropolitano tem menos de metade dos passageiros do que seria expectável numa segunda feira normal, depois das festividades do novo ano chinês. Os portos e muitos outros serviços diretamente ligados com a atividade logística ficaram quase parados. Uma paragem mais acentuada na China pode ter um impacto forte no mercado dos fretes. As cargas estão irremediavelmente impossibilitadas de serem entregues a tempo e horas, encontrando-se algumas acumuladas em portos, à espera de seguirem para o seu destino, devido a bloqueios temporários impostos pelas autoridades, quer devido à falta de pessoal para operar os equipamentos, quer devido a restrições de saúde pública. Medidas de quarentena estão a ser aplicadas para navios que provenham das zonas afetadas, havendo igualmente um grande foco nas medidas de controlo das tripulações.

Muitas fábricas ficaram também elas fechadas, quer por falta de matéria-prima, quer por falta de mão-de-obra disponível. Sete dos dez maiores portos chineses têm na exportação dos produtos locais manufacturados o seu maior negócio. A exportação de bens foi igualmente atingida. A Hyundai Motors suspendeu a produção na Coreia do Sul, a sua maior base de produção, devido à falta de peças. O tráfego intra-asiático, dos maiores a nível mundial, foi o primeiro a sentir o impacto do vírus corona, seguindo-se depois os tráfegos internacionais nas rotas para a América do Norte e para a Europa.

De acordo com a Sea Intelligence, e no esperado turbulento regresso ao trabalho depois da paragem do ano novo chinês, estimam-se perdas semanais na ordem dos 350 milhões de dólares para os operadores e armadores, baseando-se em quebras de 350 mil TEU semanalmente, a cerca de mil dólares/TEU. Com o aparecimento do vírus registaram-se cerca de 21 cancelamentos de escalas (blank sailings) nas rotas transpacífico, retirando cerca de 198.500 TEU da equação. Tudo isto somado aos 61 cancelamentos já registados devido ao novo ano chinês, chegando assim a mais de 80 escalas canceladas. Nas rotas para a Europa, foram registados dez cancelamentos devido à pandemia, retirando cerca de 151.500 TEU do mercado, aumentando para cerca de 54, os cancelamentos nesta época para os mercados europeus e do mediterrâneo.

A falta de mão-de-obra nos portos e armazéns levou a que alguns navios seguissem para a Coreia do Sul para serem descarregados. O porto de Busan registou um aumento da ocupação dos 70% para perto de 80%.

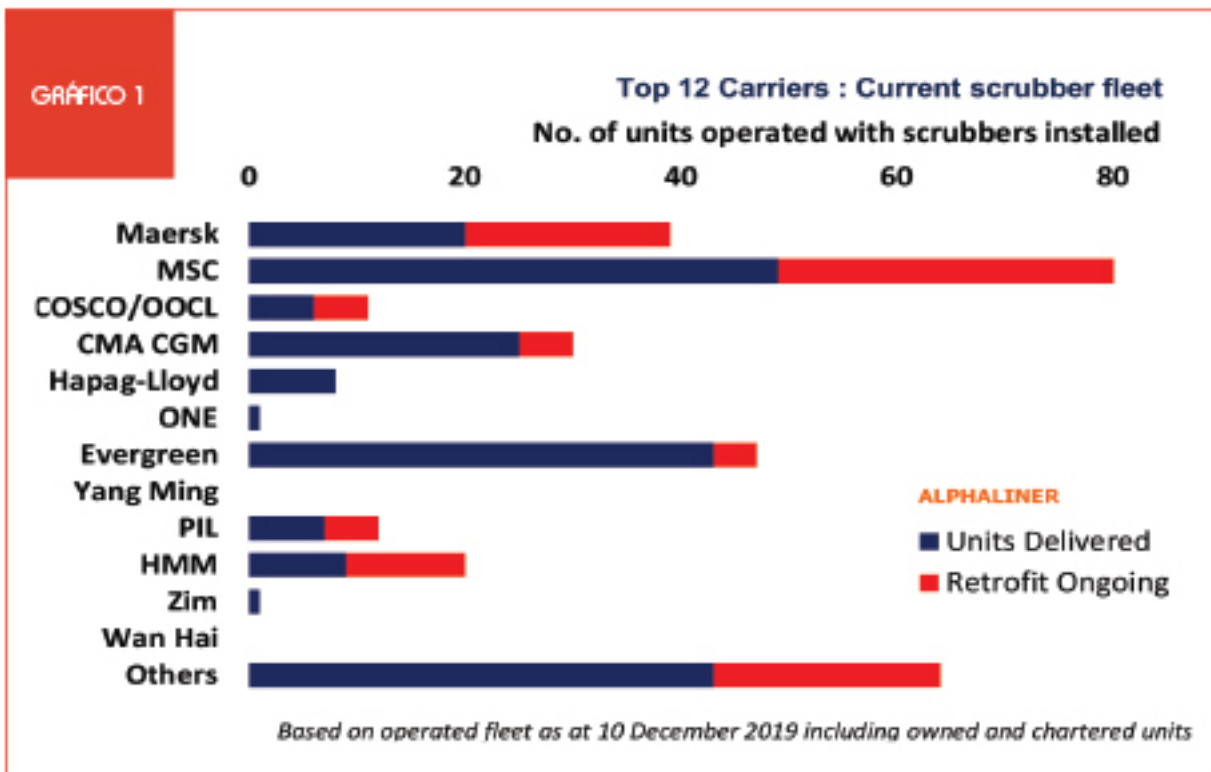
De acordo com a consultora Alphaliner, o novo ano chinês aliado às medidas de prevenção do vírus corona devem trazer reduções para os portos chineses – incluindo o de Hong Kong – na ordem dos seis milhões de TEU no primeiro trimestre de 2020, levando a uma quebra anual esperada de 0,7%. A movimentação de contentores nos portos chineses foi de 261.25 milhões de TEU no último ano, registando um aumento de 4% em relação ao ano anterior. Apenas quando forem publicados os resultados do primeiro trimestre podemos ter o real impacto do problema, contudo, de acordo com informação semanal recolhida, o número de escalas nos portos chineses diminuiu cerca de 20%, desde 20 de janeiro.

Impacto ambiental – aquecimento global

De modo a reduzir as emissões poluentes geradas pelo transporte marítimo, indicado por muitos como dos mais poluentes, foram adotadas medidas a partir de 1 de janeiro de 2020, tendo em vista a redução do uso de combustíveis com alto teor de enxofre para os países signatários da IMO2020, sendo certo que nem todos os países adotaram esta norma da Organização Marítima Internacional. Para os armadores e operadores existiam duas soluções, que passavam pelo uso de combustíveis mais caros, mas que cumpriam as normas de emissão de gases, ou a instalação de filtros de partículas (scrubbers) que poderiam ser de ciclo aberto ou fechado no seu modo de funcionamento. A instalação dessas unidades passa fortemente pelo extremo oriente, desviando navios para essa parte do globo para efetuarem esses trabalhos. O grande afluxo, levou à instalação gradual desses equipamentos.

O número de navios com scrubbers instalados era a 10 de dezembro de 212 (gráfico 1), havendo cerca de 100 unidades em processo de remodelação, tendo alguns sido

apanhados pelo novo ano lunar chinês e consequente paragem de operações, mas prosseguiram igualmente parados em alguns casos devido ao impacto do vírus corona na mão de obra ou ainda pelas diretivas de saúde pública emitidas. De acordo com a Alphaliner, no final de 2022, cerca de mil navios poderão ter instalados scrubbers, com capacidade total de transporte de dez milhões de TEU, enquanto os restantes que naveguem em zonas SECA ou IMO2020 terão que usar combustíveis mais caros, mas também mais amigos do ambiente.



Tendo estas medidas entrado em prática no passado dia 1 de janeiro, tem-se assistido a um bloqueio por parte de alguns países no uso de scrubbers de circuito aberto nas suas águas, visto os mesmos utilizarem água do mar para arrefecimento e limpeza dos filtros de partículas.

De igual modo, enquanto se procede à instalação de filtros e à queima de combustíveis supostamente mais amigos do ambiente, existem também já estudos contraditórios que indicam que os novos combustíveis (Very Low Sulphur Fuel Oil – VLSFO) podem aumentar o aquecimento global devido aos componentes aromáticos libertados na sua queima, que aumentam fortemente as emissões de carbono preto – um poluente de curta duração – que absorve a luz solar, aumentando assim a temperatura na atmosfera, contribuindo para o aquecimento global, de acordo com um estudo realizado pela Finlândia e pela Alemanha, entretanto enviado para a IMO para análise e discussão (IMO PPR 7/8).

Ciberataques

Em junho de 2017 a Maersk foi atingida por um ciberataque (Vírus NotPetya), que entrou nos seus sistemas através de um software usado pela empresa na Ucrânia. O ataque não teria como alvo este armador e operador, mas as consequências foram devastadoras. Através de um simples computador infetado, toda a rede sofreu danos. São hoje grandes, ou deviam ser, as preocupações em termos de proteção a estes casos. Interferências com as redes wireless dos portos e inibidores de sinais têm sido detetados um pouco por todo o mundo com mais frequência. Também os navios são alvo deste tipo de ameaças, com ataques à navegação por GPS, usando técnicas de “ilusão” do sinal e da localização exata num dado momento, levando a que os navios sejam desviados/acedidos intencionalmente com as apelidadas técnicas de GPS Jamming e Spoofing. Este tipo de ataques tem também atualmente, e de acordo com algumas notícias, motivações políticas de controlo das ferramentas de posicionamento global (GPS), nomeadamente para equipamentos que usem o sistema GPS (americano), GLONASS (russo), Beidou ou Compass (chinês) ou o Galileo (europeu). Existem assim algumas motivações associadas aos ciberataques que passam pela espionagem, pelo ativismo ou “hacktivismo” (em busca do simples reconhecimento de vulnerabilidades ou pela desativação de instalações por exemplo), pela vertente criminal (através do roubo de cargas, ganhos financeiros ou fuga a impostos), pelo terrorismo e finalmente por motivos puramente políticos.

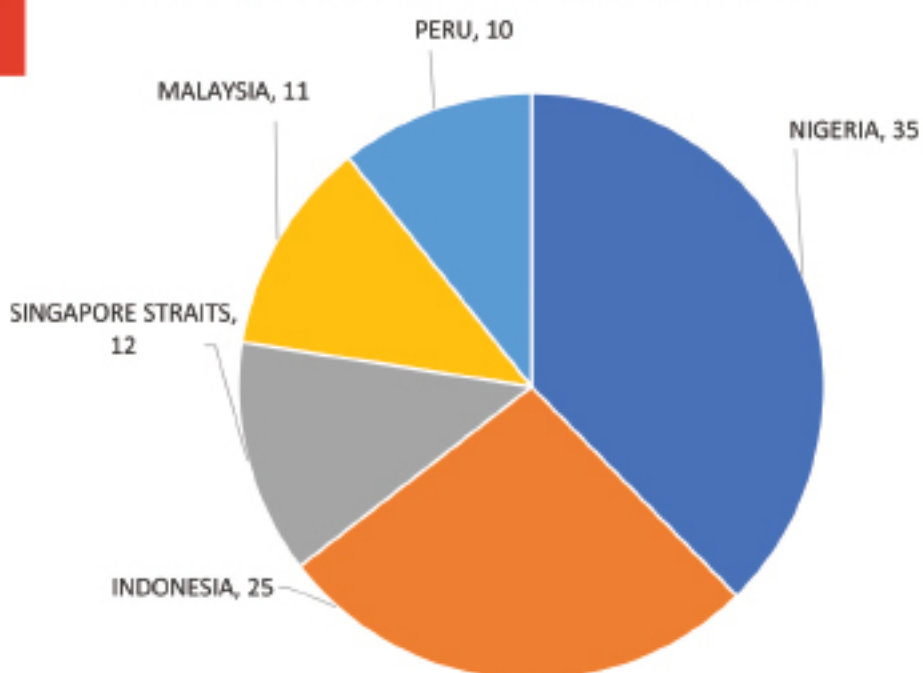
Pirataria

A pirataria mostra também a vulnerabilidade do shipping nos dias de hoje. É certo que na Europa temos este tema controlado e pensamos até que o mesmo já quase nem existe, mas leis internacionais regulam o uso de armas a bordo, e tem sido uma constante noutras partes do globo.

O relatório da ICC International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships (gráfico 2) que regista os ataques a todos os navios e embarcações, apresenta a Nigéria (35%), a Indonésia (25%), o Estreito Singapura (12%), a Malásia (11%) e o Perú (10%) como o Top 5 das zonas mais vulneráveis.

GRÁFICO 2

TOP5 locations of total piracy attacks 2019



Nos quatro últimos anos (desde janeiro 2015) estão registados 281 ataques a navios tipo Bulk Carrier (46 em 2019), 255 a Tanker Product/Chemical (45 em 2019), 95 a navios de carga contentorizada (14 dos quais em 2019), 87 ataques a Tanker Crude Oil (19 em 2019) e 51 a navios de transporte de carga geral (sete dos quais em 2019), havendo ainda outros tipos de embarcações com menor incidência.

Foram ainda assim registados pela ICC menos 60 ataques em relação a 2018, totalizando 162 ocorrências, comparado com as 201 de 2018. Em relação aos eventos registados em 2019, de salientar quatro embarcações sequestradas, 17 ataques na forma tentada, 130 embarcações assaltadas e 11 assaltadas com recurso ao uso de armas.

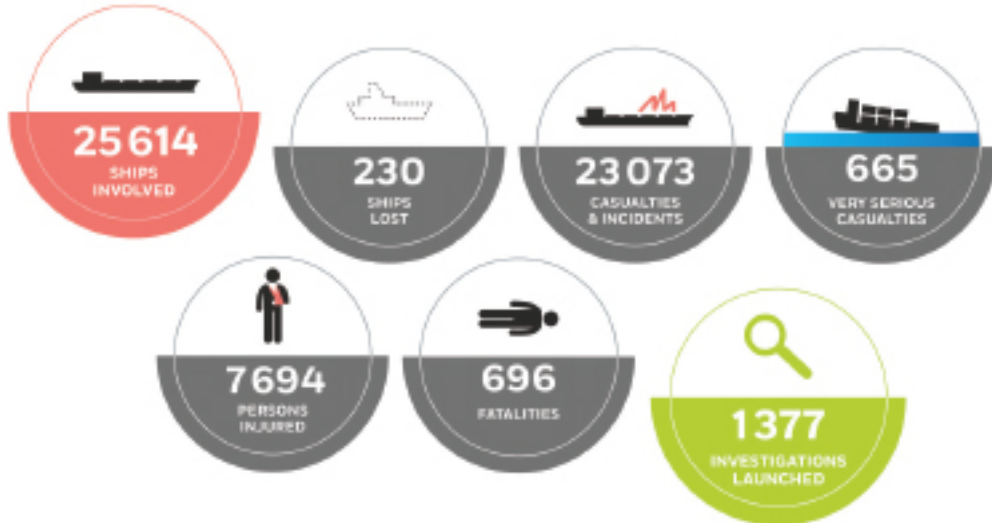
Acidentes com navios

A Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA) publicou recentemente um relatório onde indica que foram reportadas 3.174 ocorrências no ano 2018 (gráfico 3). Nos últimos cinco anos foram reportados em média cerca de 3.240 ocorrências (acidentes e incidentes) envolvendo navios.

O número de eventos muito graves registava um decréscimo desde 2014, ficando em 2018 pelas 95 ocorrências (cerca de 2,3% do total). A quantidade de navios perdidos baixou até 2017 (gráfico 4), duplicando o número de navios perdidos em 2018 (cerca de 25).

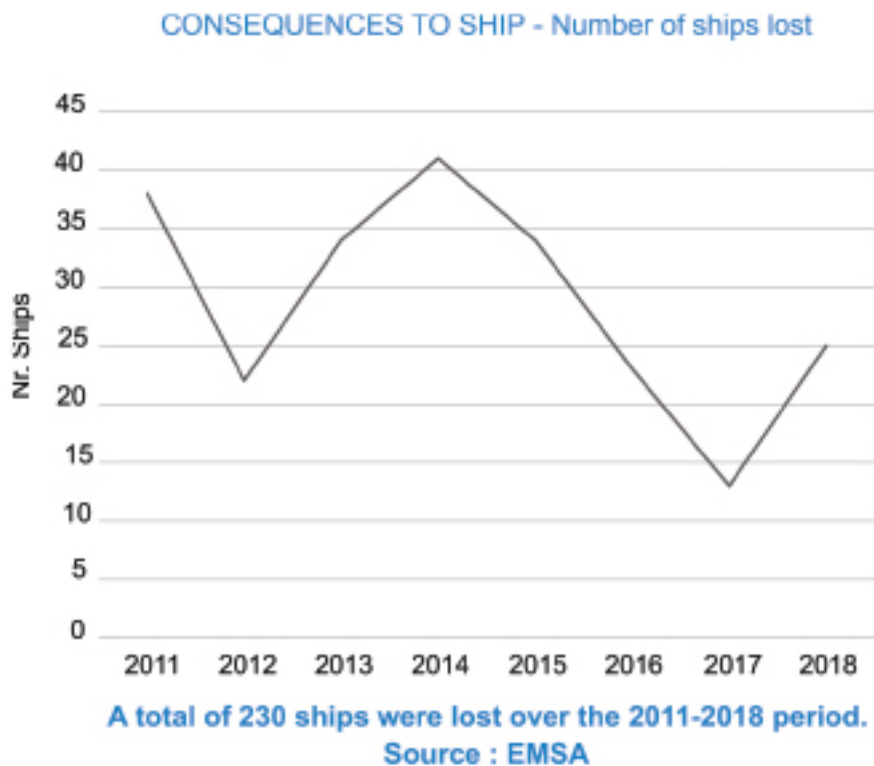
GRÁFICO 3

KEY FIGURES FOR 2011-2018



Em 2019 registaram-se igualmente ocorrências com navios de carga, com algum foco na carga contentorizada tendo os meses de janeiro e fevereiro assumido destaque pela negativa, havendo além de alguns acidentes ao nível dos navios perdidos com as suas cargas, também situações de fogo a bordo proveniente de cargas mal-acondicionadas e mercadorias perigosas não declaradas, ou mal declaradas, e ainda alguns acidentes com impacto nas instalações portuárias, fruto de colisões com o cais e equipamentos portuários. Se analisarmos apenas os navios de carga (retirando as embarcações de pesca, de passageiros, serviço e outros), em 2018 foram cerca de 1.508 os navios com acidentes ou incidentes que resultaram em 36 mortes e na perda de três navios.

GRÁFICO 4



Com um total de 125 unidades perdidas no período 2011-2018, as embarcações de pesca representam a maior fatia de embarcações perdidas.

Mais de metade dos incidentes com navios (54,2%) estão relacionados com a navegação (colisões, encalhamentos, etc.). Das várias fases da navegação, a partida é a mais segura em todos os segmentos. Nos navios de carga a maior parte dos acidentes acontece enquanto estão em trânsito (22,6%), seguidos pelas atracações e enquanto estão ancorados/acostados. No caso da carga contentorizada, os navios que apresentam mais acidentes/incidentes no período 2011 a 2018, têm em média 44 mil GT de arqueação bruta, ocupando o pódio dos navios de carga mais sujeitos a ocorrências em termos de arqueação bruta.

Acidentes com carga

A não declaração de algumas cargas perigosas convenientemente tem levado ao início de alguns acidentes em navios de carga contentorizada. Incêndios em contentores têm levado alguns navios a enfrentar problemas graves, em alguns casos levando à perda total dos mesmos, com toda a sua carga. Um contentor com baterias de lítio declarado como peças sobressalentes, iniciou um grande incêndio num navio da COSCO recentemente, mas outros armadores têm sentido este problema igualmente com cargas perigosas ao abrigo do código IMDG da IMO.

Devido às condições climáticas adversas, com maior foco nos meses de janeiro e fevereiro, levam a que todos os anos sejamos confrontados com contentores lançados ao mar. É grande o perigo para o navio e tripulações, bem como para a navegação e igualmente para o meio marinho, com alguns casos de poluição associados.

De acordo com o World Shipping Council (que congrega mais de 80% dos armadores mundiais) num relatório de 2017 onde incidiam acidentes de 2011 a 2014, e excluindo aqueles que eram considerados catastróficos, reportavam cerca de 612 unidades perdidas no mar em média em cada um dos anos, abaixo das cerca de 733 unidades anualmente perdidas de 2011 a 2014. Se contabilizarmos os eventos catastróficos esses números subiam para 1.390 unidades/ano, sendo esses eventos responsáveis por cerca de 56% das perdas de contentores registadas anualmente.

Se olharmos para o período de 2008 a 2016, estima-se que anualmente tenham sido perdidos cerca de 568 contentores no mar, ou 1.582 se contarmos com os eventos catastróficos como sejam a perda do navio por afundamento. Mesmo após a entrada em vigor do Verified Gross Mass (VGM) a 1 de julho de 2016 continuam a verificar-se alguns problemas, se bem que com menor dimensão.

Por: Pedro Galveia

Fonte: