

Relatório anual Safety & Shipping lista 75 ocorrências reportadas em todo o mundo em 2014

Um dado promissor para a carteira de transporte marítimo: as perdas continuam em queda para cargas movimentadas em navios de mais de 100 toneladas brutas, informa o relatório anual "Safety & Shipping", produzido pela Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS). Segundo o estudo, foram 75 ocorrências reportadas pelo mundo em 2014, tornando esse ano o mais seguro para o setor em comparação aos últimos 10 anos. As perdas diminuíram 32% comparadas ao ano anterior, o que é bem abaixo da média dos últimos 10 anos, quando foram registradas 127 ocorrências.

Desde 2005, as perdas no transporte caíram 50%. Mais de um terço das perdas totais de 2014 foram nas seguintes regiões marítimas: Sul da China, Indochina, Indonésia e Filipinas (17 navios) e Japão, Coréia e norte da China (12 navios). Embarcações pesqueiras e de carga representam mais de 50% do total. A causa mais comum das perdas é o naufrágio, totalizando 65% das perdas em 2014 (49 embarcações). Com 13 navios destruídos, o encalhamento foi a segunda causa mais comum, tendo o fogo e explosões (quatro navios) em terceiro. Esses números recuam de maneira significativa a cada ano.

De acordo com o relatório, no ano de 2014 houve 2.773 incidentes de navegação em todo o mundo. O leste do Mediterrâneo e a região do Mar Negro foram os locais de maior incidência (490), 5% a mais se comparado ao ano anterior. As Ilhas Britânicas, o Mar do Norte, o Canal Inglês e a Baía de Biscay ficaram em segundo lugar (465), mais de 29%, e também foram os locais de maior número de ocorrências durante a década passada. Uma embarcação na região dos Grandes Lagos, na América do Norte, reclama o título de navio mais azarado. As análises indicam que a embarcação já reportou 19 incidentes nos últimos oito anos – incluindo seis em apenas um ano. O navio já sofreu um incêndio, falha no motor, falha na direção e até atingiu um tronco submerso.

Foco nos navios de transporte de passageiros e nível de preparo da tripulação a bordo

Enquanto a queda em longo prazo nas perdas de embarcações é encorajadora, acidentes recentes como o Sewol e o Norman Atlantic novamente aumentam as preocupações sobre o treinamento e o preparo para emergência em navios de transporte de passageiros, três anos após o desastre do Costa Concordia. Sete navios de passageiros foram perdidos em 2014, configurando quase 10% das perdas totais. "Em muitos casos, a construção da embarcação não é o único ponto fraco. Estes dois incidentes destacam uma brecha preocupante no treinamento da tripulação quando se trata de operações de emergência em balsas transportadoras de veículos ou navios de passageiros", diz Sven Gerhard, Líder Global de Produtos, Responsabilidade de Casco & Marítimo da AGCS.

Quanto mede um "teu"?

A segurança de navios de contêineres também está em foco na medida em que as embarcações alcançam tamanhos cada vez maiores. A inauguração do maior navio de contêineres do mundo em janeiro de 2015, o MSC Oscar (19.224 teu), evidencia isso. Medindo o tamanho de quatro campos de futebol, o MSC Oscar pode carregar 19.000 contêineres. "Navios maiores podem significar também maiores perdas. A indústria deve se preparar para uma perda que poderá exceder um bilhão de dólares no futuro por causa de uma embarcação porta-contêiner ou até mesmo uma embarcação especializada em operações offshore", afirma Gerhard. O prejuízo máximo não estará necessariamente limitado ao valor da carga ou da embarcação, mas poderia incluir também consequências relacionadas ao meio ambiente ou à interrupção de negócios. A AGCS observa a existência de riscos para os meganavios, incluindo o fato de suas operações serem limitadas a um restrito número de portos de águas profundas, o que significa uma concentração de risco crescente. Existe, ainda, um problema mundial de falta de marinheiros qualificados, além dos desafios de uma recuperação e remoção. A remoção do navio de passageiros, Costa Concordia foi

um exemplo, mostrou que os custos podem facilmente atingir, muitas vezes, o valor do casco da embarcação. “A indústria naval deveria pensar cuidadosamente antes de fazer a transição para um próximo tamanho de embarcações,” diz o capitão Rahul Khanna, líder Global de Consultoria em Riscos Marítimos, da AGCS.

Portos e navios se tornam alvos de hackers

Proteção contra riscos cibernéticos é uma nova preocupação do setor naval, que se encontra altamente interconectado e cada vez mais dependente da automação. “O risco cibernético no setor pode estar, atualmente, em fase preliminar atualmente, mas navios e portos podem se tornar atrativos para hackers no futuro. As companhias precisam estimular cenários potenciais e identificar estratégias de contenção apropriadas”, diz Khanna. Outros cenários incluem hackers atacando portos maiores, fechando terminais ou interferindo em contêineres ou dados confidenciais, que poderiam resultar em custos significantes de interrupção de negócios.

O Código Polar é bem-vindo, mas precisa de revisão constante

A indústria naval deu as boas-vindas à recente chegada do Código Polar que objetiva controlar os riscos de um trânsito crescente no Ártico e na Antártica. Análises mostram que houve 55 incidentes reportados nas águas do Círculo Polar Ártico em 2014, incluindo uma perda total. Em 2005 apenas três incidentes foram registrados.

Futuros desafios para a área de riscos

Outros riscos identificados no relatório Safety e Shipping da Allianz Global Corporate & Speciality:

- **Confiança excessiva em navegação eletrônica:** a colisão do cargueiro Rickmers Dubai com um navio guindaste sem nome é um exemplo dos perigos da confiança excessiva na navegação eletrônica.
- **Aumento de instabilidade geopolítica:** o recente aumento na tensão geopolítica ao redor do mundo é preocupante. O aumento no tráfico de refugiados pelo mar cria problemas de busca e resgate. Mais de 207.000 imigrantes cruzaram o Mediterrâneo em 2014 devido à guerra civil na Síria. A Organização Marítima Internacional estima que ao menos 600 navios mercantes foram desviados em 2014 para resgatar pessoas e estruturas, além de fornecer recursos. Conflitos no Oriente Médio também aumentam a pressão na cadeia de suprimentos.
- **Riscos de pirataria deslocados da África para a Ásia:** Apesar de ter havido progresso na redução das atividades na Somália e no Golfo da Guiné, assegurando que o número de ataques globais (245¹) reduzisse pelo quarto ano seguido, os piratas têm sucesso em outros lugares. Ataques nas águas do sudeste asiático aumentam ano após ano, assim como incidentes no subcontinente indiano, tendo Bangladesh como nova área de maior ocorrência.

Para mais informações e download do Relatório Safety and Review 2015 , acesse:
<http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/Shipping-Review-2015.pdf>

Sobre a Allianz Global Corporate & Specialty Resseguros Brasil

Em 2012, a AGCS Re obteve a licença da Superintendência de Seguros Privados (Susep) para atuar como resseguradora local no Brasil. Em janeiro de 2013, a companhia abriu escritórios nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, e a partir de 2014 passou a ser um hub da companhia para a América do Sul.

A AGCS Re Brasil possui rating local de “A (excelente)” pela agência AM Best, confirmando sua capacidade de líder de mercado para grandes riscos no país.

Para mais informações acesse: www.agcs.allianz.com

Fonte: [CNseg](#), em 24.03.2015.