



IMPACTO DA COVID-19 NO SETOR MARÍTIMO NA UE



Parcialmente financiado pela União
Europeia – Fundo Europeu dos Assuntos
Marítimos e das Pescas





ÍNDICE

1. Introdução	4
2. Tráfego: interrupção inicial e normalização	4
3. Indústria Marítima Global	6
4. Impacto no comércio marítimo na UE: impacto significativo inicial, complexidades geográficas e em relação a produtos, forte recuperação	6
5. Impacto na taxa de frete: Volatilidade significativa, com períodos de «interrupção» para custos de afretamento e receitas dos navios	9
6. Impacto da COVID-19 nas frotas com pavilhão e propriedade da UE: Continuam as tendências a longo prazo	10
7. Impacto na construção naval: Foco da UE nos cruzeiros leva a uma interrupção significativa	12
8. Cruzeiro e passageiros: Impacto profundo nos cruzeiros e tensão financeira, Impacto profundo nos ferries, mas recuperação moderada	14
9. Inspeções de segurança e ambientais	15

1. INTRODUÇÃO

A escalada sem precedentes da COVID-19 e o seu surto a nível global foram seguidos de confinamentos nacionais e restrições de viagem rigorosas. Consequentemente, o transporte marítimo, enquanto indústria global, foi gravemente afetado pela COVID-19 em todas as áreas, como o tráfego marítimo, o comércio, etc. Vários setores, desde navios de passageiros a navios porta-contentores e petroleiros, foram também afetados.

A pandemia do coronavírus é uma situação em curso que está a evoluir dia após dia. Ainda não se sabe como será o transporte marítimo pós-COVID-19, mas a pandemia pode ter um impacto profundo e a longo prazo. No entanto, a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) dispõe das informações e dos instrumentos necessários para comparar os dados dos anos anteriores à COVID-19 (2016-2019) com 2020 nos domínios do tráfego marítimo, da segurança e da poluição do ambiente marinho. Com o apoio de um contratante externo (concurso EMSA/NEG/29/2020, adjudicado à Clarksons Research), foram obtidas informações sobre os volumes e o tipo de comércio, o transporte de mercadorias e outros índices e indicadores financeiros relacionados com o transporte marítimo (e, consequentemente, o impacto financeiro no setor do transporte marítimo da UE no seu conjunto).

Como resultado, foram recolhidos dados relacionados com o impacto da pandemia no transporte marítimo. Os dados podem ser utilizados pelos decisores políticos como instrumento de apoio na definição de medidas de recuperação. O relatório reflete a UE-28, considerando que, até ao final de 2020, o Reino Unido ainda era membro da UE.

Se não for especificado, os dados fornecidos nos números e tabelas foram obtidos pelos próprios sistemas da EMSA. Os dados de tráfego foram obtidos principalmente a partir do Sistema de Intercâmbio de Informações Marítimas da União (SafeSeaNet¹) e, em certos casos, foram combinados com dados do LRIT² e do MARINFO³. Desde julho de 2020 que o sítio Web da EMSA disponibiliza informações sobre o impacto da pandemia nas escalas portuárias dos portos da UE.

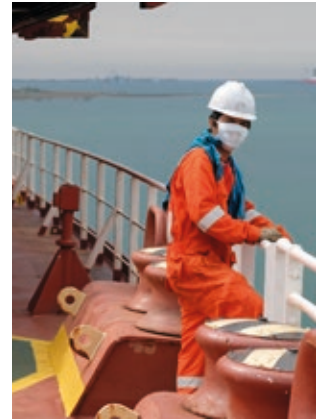
Foi realizada uma análise da frota dos navios que arvoram pavilhão na UE-28 e cujos proprietários estavam estabelecidos nos Estados-Membros da UE, através da base de dados exclusiva da Clarksons Research. A mesma base de dados foi também utilizada para a informação sobre o comércio e a carga, a construção naval, as reparações e parte das atividades da indústria de cruzeiros.

2. TRÁFEGO: INTERRUPÇÃO INICIAL

E NORMALIZAÇÃO

Com o transporte internacional na vanguarda do comércio e dependente das viagens e da interação humana, o setor do transporte marítimo foi afetado, direta e indiretamente, pelo surto da COVID-19.

O período entre 2016 e 2019 foi bastante estável, com poucas variações. No entanto, em 2020, o número de escalas de navios no primeiro trimestre do ano foi semelhante ao de 2019, mas registou-se uma diminuição significativa no segundo trimestre do ano (26,5%). O segundo trimestre teve início pouco depois de a Organização Mundial de Saúde (OMS) ter declarado o surto de COVID-19 como pandemia (12 de março de 2020). No terceiro trimestre de 2020 foi detetada uma redução de 9,1% comparativamente a 2019, mas o quarto trimestre de 2020 foi muito semelhante a 2019 (redução de 1,1%).



1 Diretiva 2002/59/CE relativa a sistemas de acompanhamento e de informação do tráfego de navios

2 Sistema de identificação e seguimento de longo alcance

3 Base de dados da EMSA (alimentada com informações adquiridas a fornecedores comerciais)

Analisando o número de escalas de navios por tipo de navio, verificou-se uma diminuição do número de escalas de navios entre 2019 e 2020 para todos os tipos de navios. Os navios de cruzeiro, os navios de passageiros e os transportadores de veículos são os tipos de navios relativamente aos quais foi detetada a maior diminuição do tráfego de navios em 2020, com quedas de 85,8 %, 39 % e 22,1 %, respetivamente. Entretanto, o número de escalas de navios relativas a navios graneleiros, navios-tanque para o transporte de produtos químicos, navios porta-contentores, navios de carga geral, navios de transporte de gás liquefeito, petroleiros, navios ropax e navios de carga ro-ro diminuiu apenas ligeiramente (até 5 %).

A Croácia, a França, a Islândia e a Espanha registaram uma diminuição do número de escalas de navios superior a 20 % entre 2019 e 2020, tornando-os os países mais afetados. Esta diminuição do número de escalas de navios entre 2019 e 2020 deve-se ao tráfego de navios costeiros de passageiros e cruzeiros, que foi fortemente afetado pela crise.

NÚMERO DE ESCALAS DE NAVIOS COMUNICADAS À SAFESEANET

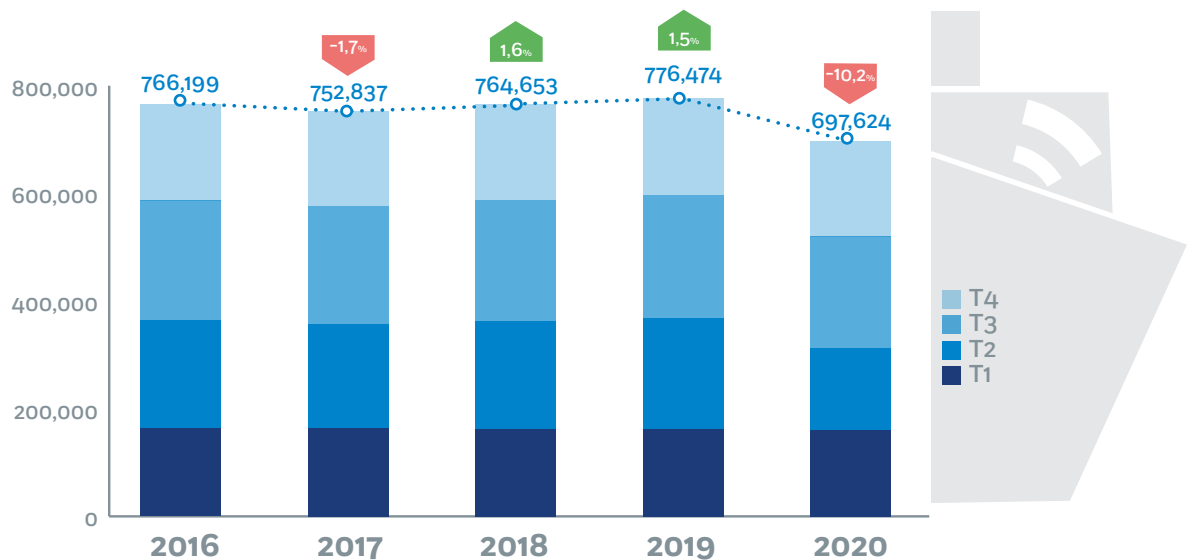


Figura 1: Número de escalas de navios comunicadas ao SSN entre 2016 e 2020 por trimestre.

O número total de escalas realizadas por navios que arvoram pavilhão de Estados-Membros da UE aumentou todos os anos entre 2016 e 2019. No entanto, em 2020, o número total de escalas caiu 3,5 % em comparação com 2019, com a correspondente redução da arqueação bruta em 11,1%. No segundo trimestre de 2020, começou a registar-se uma diminuição significativa, como consequência da escalada de surtos de COVID-19 em toda a Europa, o que obrigou muitos Estados-Membros da UE a pôr em prática medidas de confinamento.

No terceiro e quarto trimestres de 2020, porém, esta tendência revelou-se mais estável, alternando entre variações ligeiramente negativas (por ex., no terceiro trimestre) e positivas (por ex., no quarto trimestre), em comparação com os mesmos períodos de 2019. Podem observar-se alterações maiores em 2020, em comparação com períodos equivalentes em 2019, no que se refere aos transportadores de veículos e cruzeiros.

O setor dos cruzeiros e, em geral, do transporte de passageiros foram os setores mais fortemente afetados pela COVID-19. Outros setores também foram afetados, mas, em geral, o comércio não parou. No primeiro semestre de 2020, registou-se uma queda inicialmente drástica, mas, posteriormente, a situação melhorou gradualmente. É seguro dizer que, para além dos navios de cruzeiro, atualmente a navegação está de volta ao normal. Apesar das grandes dificuldades que o transporte marítimo teve de enfrentar, as operações de navios comerciais, portos e outros setores de transporte marítimo continuaram a operar – confirmando a resiliência da indústria – assegurando assim a circulação de mercadorias e provando a importância estratégica do transporte marítimo para a nossa subsistência.



3. INDÚSTRIA MARÍTIMA GLOBAL

A indústria do transporte marítimo global é fundamental para o comércio internacional, sendo um meio rentável e sustentável de transporte de grandes volumes de várias mercadorias essenciais e produtos acabados. Em 2020, o comércio marítimo mundial total anual ascendeu a 11,5 mil milhões de toneladas e 1,5 toneladas per capita, cerca de 88 % do comércio mundial (contra 85 % em 2019, uma vez que a pandemia da COVID-19 teve um maior impacto noutros modos de transporte, incluindo pelo ar, camião e por comboio). A UE é responsável por cerca de 20 % do comércio marítimo mundial e as suas indústrias marítimas estão relativamente sub-representadas em termos de construção naval (cerca de 5 % da produção mundial, mas centradas no setor dos cruzeiros), geralmente alinhadas em termos de representação do Estado de pavilhão (~17 %) e reparação naval (~18 % da atividade global), e bem representadas em termos de propriedade da embarcação (33 %, aumentando para 39 % se a Noruega e o Reino Unido forem incluídos), equipamentos marítimos, classificação e financiamento de atividades de construção naval.

4. IMPACTO NO COMÉRCIO MARÍTIMO NA UE:

IMPACTO SIGNIFICATIVO INICIAL, COMPLEXIDADES

GEOGRÁFICAS E EM RELAÇÃO A PRODUTOS,

FORTE RECUPERAÇÃO

O impacto da pandemia da COVID-19 levou o comércio marítimo mundial a diminuir cerca de -3,6 % em termos homólogos em 2020, uma taxa semelhante à queda do PIB mundial. A perturbação na economia mundial causada pela pandemia levou a uma queda de 3,5 % do PIB mundial durante todo o ano de 2020 (fonte: FMI, Jan 2021), uma taxa relativamente semelhante à dos quatro trimestres após a crise financeira mundial (T4 08-T3 09: -2,5 %, FMI). Afetado pela COVID-19 e a consequente perturbação da economia mundial, dos fluxos comerciais e das cadeias de abastecimento, estima-se que o comércio marítimo mundial (em toneladas) tenha diminuído -3,6 % em 2020 (fonte: Clarksons Research, fev de 2021). No entanto, verificou-se uma variação notável na taxa de declínio entre o transporte marítimo de mercadorias, e o impacto global no comércio marítimo mundial em 2020 pode não ter sido tão negativo como muitos receavam inicialmente (no contexto, o comércio marítimo mundial, em toneladas, caiu 4,0 % em 2009).

Uma análise dos dados aduaneiros comunicados pelos Estados-Membros da UE sugeriu que, em 2019, 20 % (2,4 mil milhões de toneladas) do comércio marítimo mundial (11,9 mil milhões de toneladas) foi responsável por uma combinação de volumes intracomunitários e importações e exportações entre a UE e países terceiros. Com base nos dados disponíveis até dezembro de 2020, inclusive, estima-se que o comércio marítimo da UE tenha diminuído de forma mais significativa do que o comércio

mundial em 9,3 % em 2020, o que corresponde a uma «perda» de 226 milhões de toneladas de comércio. A diminuição mais significativa dos volumes de comércio foi a das importações para a UE provenientes de países terceiros, que caíram 12,2 % em 2020, seguidas do comércio intracomunitário (redução de 7,1 % no mesmo período) e, posteriormente, das exportações da UE para países terceiros (redução de 4,3 %).

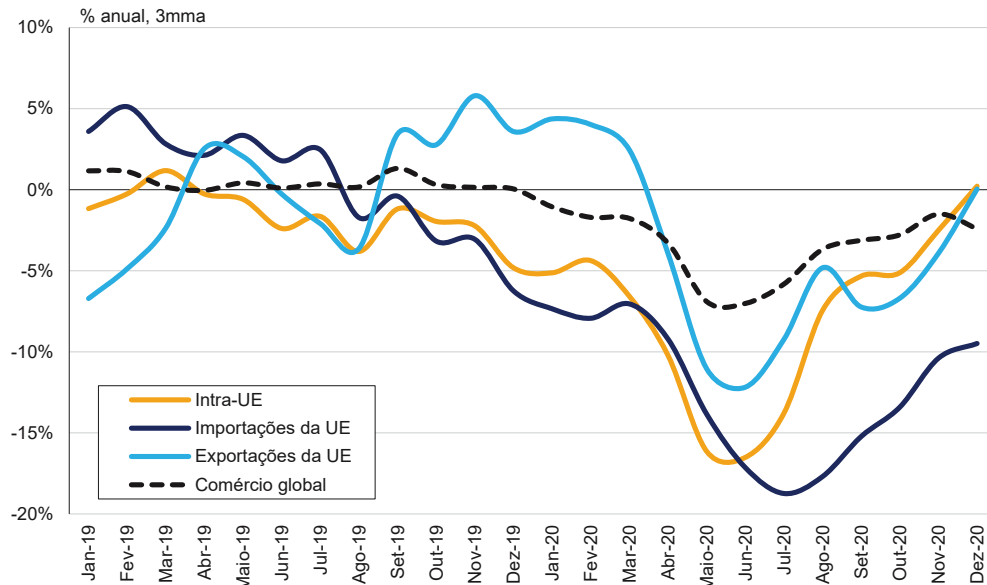


Figura 2: Resumo do Comércio Marítimo da UE, toneladas, % ano a ano, média móvel de 3 meses⁴

Foi igualmente apresentada uma síntese sobre a forma como foram afetadas as rotas marítimas da Europa para a China e da Europa para os Estados Unidos da América (EUA). O tráfego da China para a Europa tem vindo a diminuir em termos do número de escalas portuárias desde 2016, e em 2019 já tinha diminuído -34 %. Em 2020, muito provavelmente devido à pandemia da COVID-19, esta redução atingiu -62 %, em comparação com 2016. Na direção oposta, da Europa para a China, estas reduções são de -26 % entre 2016 e 2019, atingindo -65 % entre 2016 e 2020.

Foi feito um exercício semelhante para as escalas portuárias geradas pelos navios que navegam para e a partir dos EUA, o destino mais importante para as mercadorias exportadas pela UE⁵. O número de escalas portuárias realizadas pelo comércio de navios entre a UE e os EUA é muito inferior ao número de escalas de navios equivalentes entre a UE e a China. No entanto, tal não implica necessariamente que os volumes transacionados, e especialmente o valor total das mercadorias, sejam mais baixos ou mais altos quando se compara o comércio de/para os EUA e de/para a China. De 2016 a 2019, observou-se uma redução de -31 % nas escalas portuárias realizadas por navios que viajavam dos EUA para a Europa, passando para -58 % em 2020. Estas reduções são mais representativas na direção oposta, ou seja, da Europa para os EUA, sendo -55 % entre 2016 e 2019, e -70 % entre 2016 e 2020.

Uma nova análise do porte bruto deslocado nestas viagens revela uma tendência decrescente da tonelage de porte bruto (DWT) semelhante à observada relativamente ao número de escalas portuárias. Assim, os dados sugerem que o intercâmbio direto de mercadorias por rotas marítimas entre a Europa e os EUA e a Europa e a China tem vindo a diminuir desde 2016, com uma redução maior registada em 2020.

⁴ Fonte: Clarksons Research. Base de dados aduaneiros da UE até dezembro de 2020, inclusive. Base UE-28, não inclui a Noruega ou a Islândia. Base de dados sobre o comércio marítimo mundial publicada «Monthly Global Seaborne Trade Growth Indicator», Fev-21

⁵ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/160/a-uniao-europeia-e-os-seus-parceiros-comerciais>



COMÉRCIO MARÍTIMO INTRA E EXTRA COMUNITÁRIO POR MERCADORIA

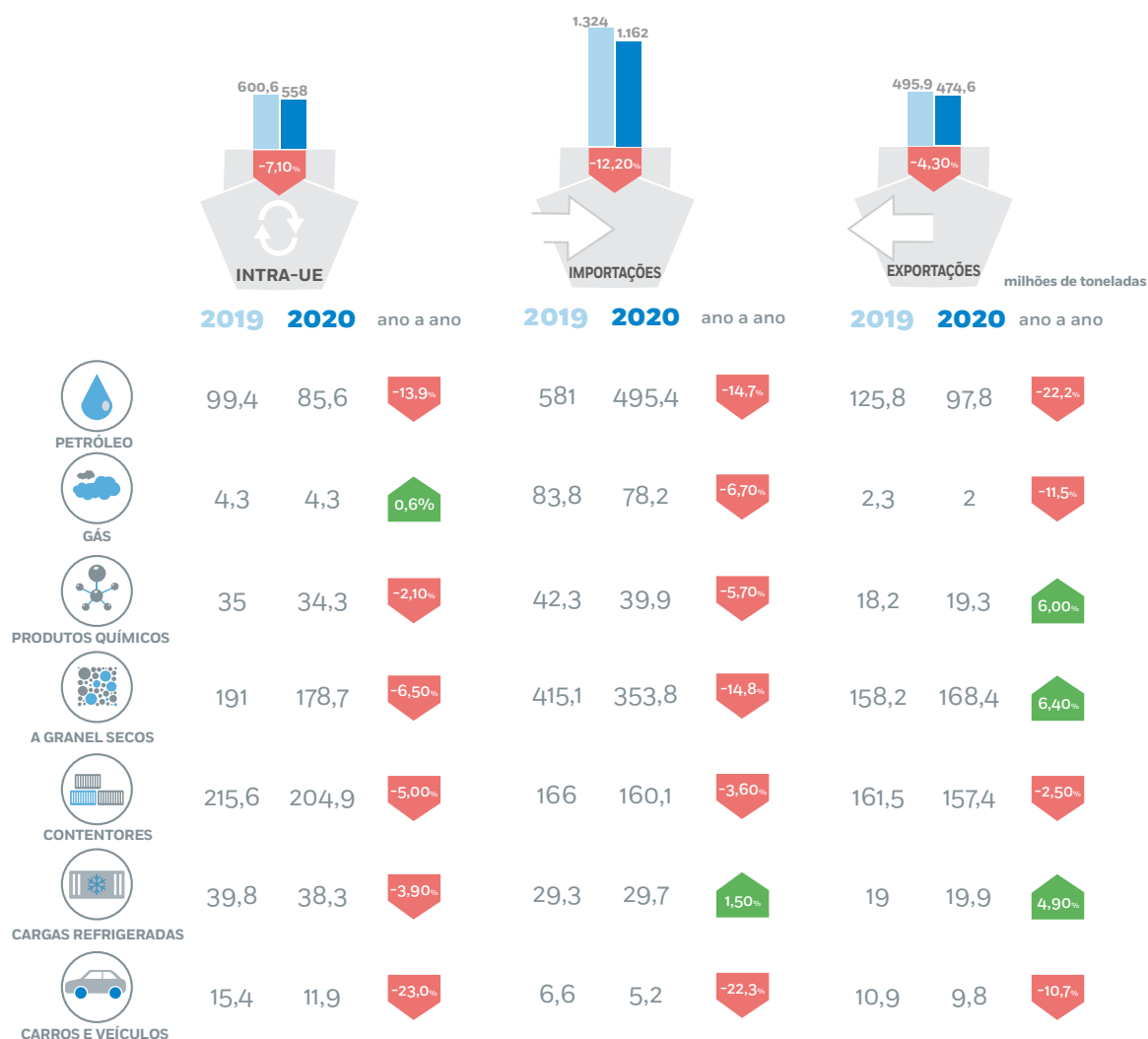


Figura 3: Comércio marítimo intracomunitário e comércio marítimo externo (importação e exportação) por mercadoria, milhões de toneladas⁶

⁶ Fonte: Clarksons Research. Base de dados aduaneiros da UE até dezembro de 2020, inclusive. Base UE-28, não inclui a Noruega ou a Islândia. Estimativas de dados de comércio marítimo global em fevereiro-21

5. IMPACTO NA TAXA DE FRETE: VOLATILIDADE

SIGNIFICATIVA COM PERÍODOS DE «INTERRUPÇÃO»

PARA CUSTOS DE AFRETAMENTO E RECEITAS DOS NAVIOS

Os mercados globais do transporte marítimo de mercadorias e do afretamento registaram uma grande volatilidade e perturbação ao longo de 2020 devido ao impacto da COVID-19. Apesar de uma perturbação significativa, o Índice ClarkSea global (que indica movimentos nos custos/receitas do afretamento de navios nos principais setores de transporte marítimo de «volumes») caiu em média apenas -2% em 2020, embora houvesse uma variação significativa e uma notável complexidade individual do setor, com muitos setores a observarem a «perturbação» em algum momento do ano. O primeiro semestre de 2020, em particular, foi o melhor semestre do Índice ClarkSea numa década, com uma média de 16.373 dólares/dia, embora a média no segundo semestre do ano tenha baixado para 13.304 dólares/dia. No primeiro semestre, o «pico» foi geralmente impulsionado por um aumento da procura de utilização de navios-tanque de «armazenagem flutuante», uma vez que os «confinamentos» relacionados com a COVID-19 conduziram a uma rápida acumulação do excedente de petróleo a nível mundial e dos preços do petróleo em contango.

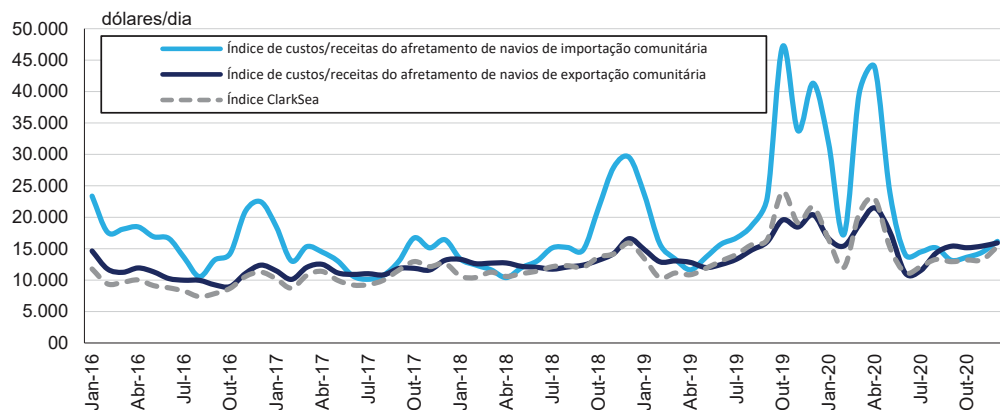


Figura 4: Índices de custos/receitas de navios fretados extracomunitários⁷

As tendências para o mercado de transporte marítimo da UE foram, em geral, semelhantes às tendências mundiais. O índice de receitas de navios de importações extracomunitárias foi, em média, de 21.470 dólares/dia em 2020, tendo baixado apenas -6% em relação à média de 2019, embora se tenha verificado uma variação significativa ao longo do ano. O índice de receitas de navios de importações extracomunitárias atingiu o seu valor máximo (numa base mensal) em 43.876 dólares/dia em abril, e a média foi de 28.439 dólares/dia no primeiro semestre de 2020, com o apoio do «pico» em custos/receitas dos petroleiros, antes de diminuir no segundo semestre de 2020 para uma média de 14.506 dólares, -49% nos primeiros seis meses do ano, à medida que os mercados dos petroleiros diminuam, apesar dos aumentos significativos nos custos/receitas dos porta-contentores e dos navios de transporte de gás no final do ano.

O índice de receitas de navios de exportações extracomunitárias foi, em média, de 15.732 dólares, 4% mais elevado em 2019 e 18% superior ao nível médio de 2016-2020, apesar do impacto da COVID-19. No entanto, no segundo semestre de 2020 registou-se um declínio, com o índice de custos/receitas de navios fretados de exportação extracomunitária 13% mais baixo, com uma média de 14.615 dólares/dia, em comparação com 16.849 dólares/dia no primeiro semestre do ano, embora se tenham observado aumentos acentuados no transporte de contentores e gás no final de 2020.

⁷ Fonte: Clarksons Research



6. IMPACTO DA COVID-19 NAS FROTAS COM PAVILHÃO

E PROPRIEDADE DA UE: CONTINUAM AS TENDÊNCIAS A LONGO PRAZO

No final de 2020, a frota que arvora pavilhão da UE-28 era constituída por um total de 9.177 navios, com uma arqueação bruta de 238 milhões, o que representa 17% da frota mundial em termos de arqueação. A frota que arvora pavilhão da UE-28 cresceu apenas 0,1% em termos de arqueação bruta em 2020, significativamente abaixo do crescimento da frota mundial de 3,0%. Esta situação foi, em geral, uma continuação das tendências observadas antes da pandemia da COVID-19, com a taxa de crescimento anual composta (CAGR) a cinco anos da frota que arvora pavilhão da UE-28 a situar-se em 1,9%, em comparação com 3,4% para a frota mundial. De um modo geral, a frota que arvora pavilhão da UE-28 está bem representada no segmento do transporte de mercadorias ro-ro (58% da arqueação total arvora pavilhão num dos Estados-Membros da UE) e no setor dos passageiros (40% da arqueação de cruzeiros e ferries arvora pavilhão na UE-28), devido às suas características geográficas e às muitas ilhas entre os Estados-Membros da UE, mas 76% da frota total em termos de arqueação continua a ser representada por petroleiros, graneleiros e porta-contentores.

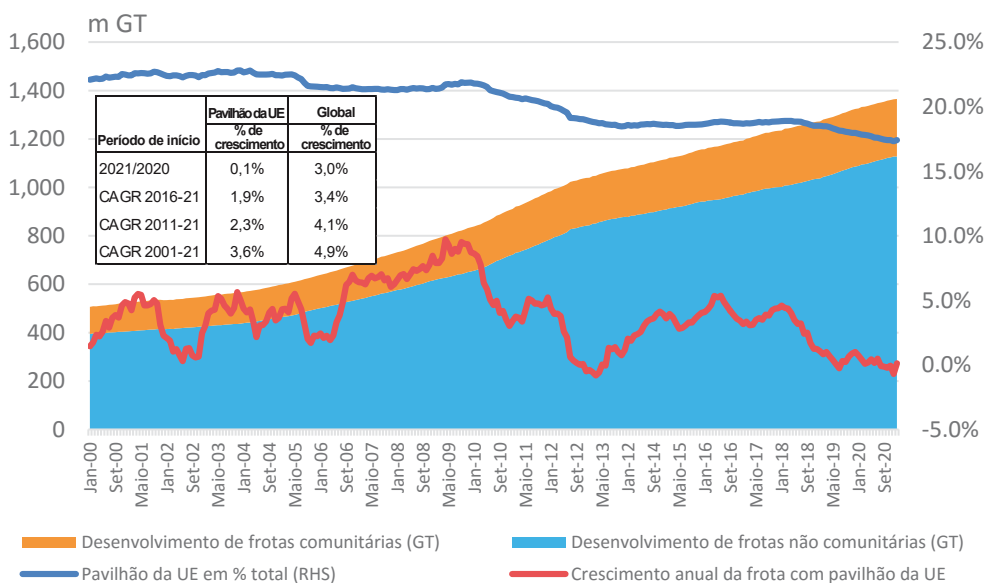


Figura 5: Desenvolvimento da frota a longo prazo da frota que arvora pavilhão dos Estados-Membros da UE⁸

8 Fonte: Clarksons Research

Noutros locais, a frota detida por proprietários com sede na UE era de 15.355 navios com uma arqueação total de 482 milhões GT no final de 2020, ou seja, 33 % da arqueação global. À semelhança da frota que arvora pavilhão da UE-28, o crescimento da frota detida pela UE-28 tem registado uma tendência descendente em relação ao crescimento global e, em 2020, a frota expandiu apenas 1,4 % em relação a um crescimento global de 3,0 %. No entanto, o crescimento da frota tem variado entre os Estados-Membros, com um forte crescimento recente e histórico da frota detida pela Grécia (o maior proprietário), mas um declínio a longo prazo da frota de proprietários alemães, o segundo maior país proprietário da UE. No final de 2020, o caderno de encomendas da UE-28 (total das encomendas de navios pendentes) situava-se em 5,9 % da capacidade da frota, em comparação com 8,5 % a nível mundial.

À exceção dos ferries, as frotas que arvoram pavilhão e que são propriedade da UE-28 são geralmente utilizadas em rotas comerciais internacionais e, por conseguinte, expostas ao transporte internacional de mercadorias e ao mercado do afretamento. A análise dos movimentos dos navios indica que, em 2020, 87 % da arqueação de um Estado-Membro da UE e 92 % da arqueação detida por um Estado-Membro da UE eram objeto de comércio internacional, com pouca variação nos padrões de utilização antes e depois da COVID-19. Em termos de atividade da escala portuária, os navios que arvoram pavilhão/pertencem à UE-28 registaram uma redução de 13 %/12 % nas escalas portuárias em 2020, em comparação com 8 % a nível mundial, a diferença que reflete a maior percentagem de arqueação de cruzeiros e ferries na frota que arvora pavilhão da UE e é detida pela UE-28.

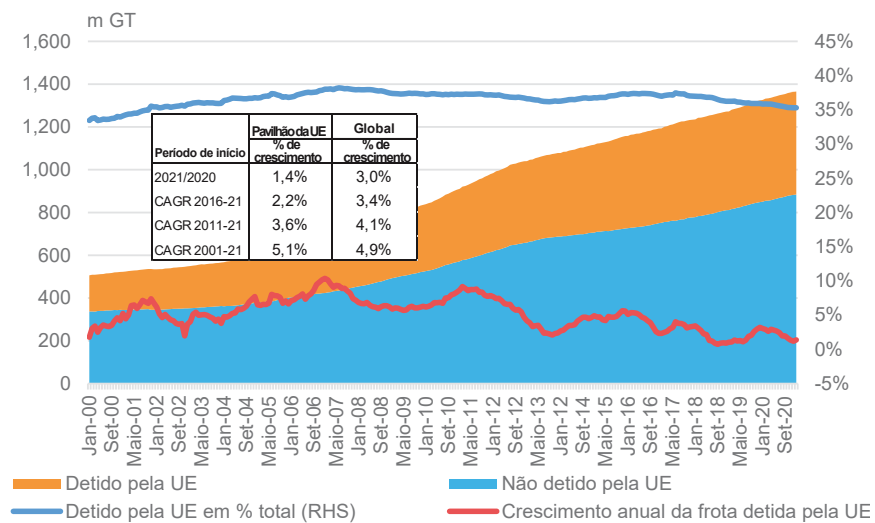


Figura 6: Desenvolvimento a longo prazo da frota detida pelos Estados-Membros da UE⁹.

Ao examinar a atividade numa base navio a navio, é igualmente possível examinar o impacto direto da COVID-19 no navio imobilizado. No pico, durante a primeira onda de confinamentos nacionais, 9 % da frota que arvorava pavilhão da UE-28 estava inativa em termos de arqueação (junho de 2020), em comparação com apenas 3 % no início de 2020. Do mesmo modo, 6,5 % da frota detida pela UE-28 estava inativa no final de junho de 2020, cerca do dobro dos níveis no início do ano.

⁹ Fonte: Clarksons Research. Nota: RHS = eixo do lado direito



7. IMPACTO NA CONSTRUÇÃO NAVAL: FOCO DA UE NOS CRUZEIROS LEVA A UMA INTERRUPÇÃO SIGNIFICATIVA

A nível mundial, a pandemia resultou num ano desafiador, com as novas encomendas de navios a caírem mais de 30 % (também em parte devido a incertezas tecnológicas «verdes»), embora a produção tenha sido relativamente bem gerida, a 85 % dos níveis de 2019. No entanto, a construção naval da UE sofreu um impacto profundo devido ao seu foco na construção de navios de cruzeiro.

Os estaleiros da UE detinham uma quota de mercado global de 4,6 % em termos de produção de novas construções em 2020 por CGT (arqueação bruta compensada, uma medida do conteúdo do trabalho no estaleiro), em comparação com 5,7 % em 2019. A redução da atividade em 2020 esteve parcialmente relacionada com uma queda nas entregas de navios de cruzeiro, que diminuiu 34 % em termos de GT em 2020 (em comparação com uma redução de 15 % a nível mundial para todos os tipos de navios), tendo as novas encomendas de navios de cruzeiro caído 98 % em 2019 (34 % a nível mundial). Antes da pandemia, a indústria de cruzeiros tinha sido considerada uma história de sucesso na Europa, com os estaleiros da UE a deterem uma quota de mercado >90 %. No final de 2020, havia 94 navios de cruzeiro (de um total de 182 navios) encomendados em estaleiros da UE (incluindo a Noruega e a Islândia), com um valor total de construção de cerca de 60 mil milhões de dólares.

ENTREGAS ANUAIS POR PAÍS/REGIÃO CONSTRUTOR(A)

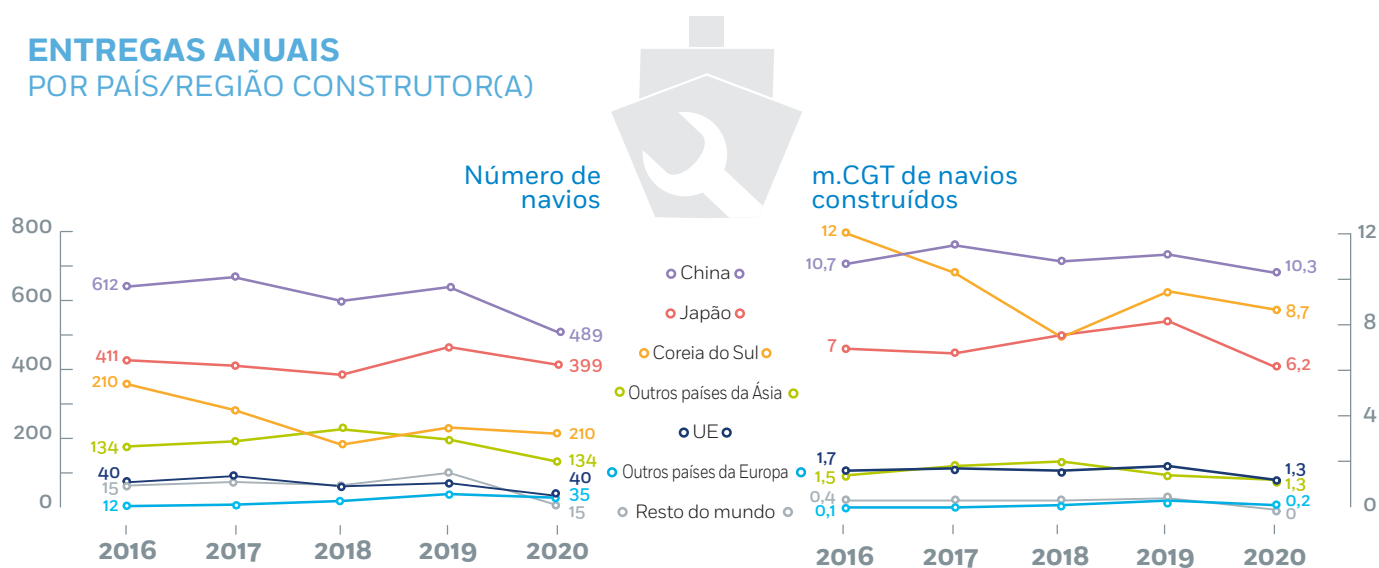


Figura 7: Entregas anuais por país/região construtor(a)¹⁰

¹⁰ Fonte: Clarksons Research

A atividade de reciclagem de navios manteve-se relativamente baixa em 2020, em comparação com os últimos anos. Na sequência da propagação da pandemia da COVID-19, alguns observadores do setor marítimo esperavam que um grande volume de navios fosse vendido para reciclagem em 2020. No entanto, em termos de GT, 2020 representou o segundo volume anual mais baixo de reciclagem de navios desde o início da crise financeira, com o impacto da pandemia nos mercados de transporte marítimo a não ser, provavelmente, tão prejudicial como inicialmente previsto, e restrições generalizadas relacionadas com a COVID-19 a limitar a atividade dos estaleiros de reciclagem. Em todos os setores comerciais, 17,4 milhões de GT foram vendidos para demolição em 2020 (0,1 milhões de GT na UE). A importância da «reciclagem verde» continuou a aumentar na sequência da introdução do Regulamento da UE relativo à reciclagem de navios (SRR) no início de 2019. Em 2020, foi divulgado um recorde de 1,6 milhões de GT, vendido para sucata a recicladores turcos, tendo vários proprietários de navios de cruzeiro e porta-contentores que arvoram pavilhão da UE-28 optado por reciclar em «estaleiros aprovados» em conformidade com o SRR da UE. No entanto, a maior parte da atividade de reciclagem continua a ocorrer no subcontinente indiano e ainda não foi aprovada pela UE qualquer instalação na região.

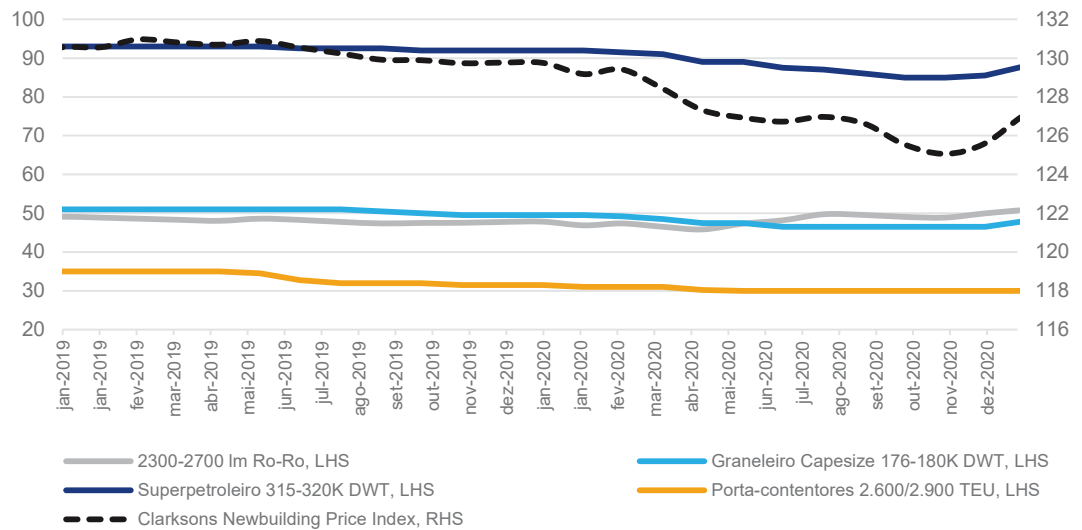


Figura 8: Preços mensais de reconstrução (Setores selecionados e índice de Clarksons)¹¹

A atividade de reparação naval manteve-se relativamente estável em 2020, apesar de algumas perturbações relacionadas com a COVID-19 no segundo trimestre. Os estaleiros da UE detêm uma maior quota de mercado global (17% da atividade de 2019-20) na reparação naval do que em novas construções (~5%). Foi afetado algum volume de trabalho nos estaleiros da UE em 2020 devido a perturbações/encerramentos de estaleiros e diferimentos de inquéritos especiais na sequência do surto de COVID-19, tendo atingido um pico no segundo trimestre de 2020, quando a atividade registou uma queda de cerca de 10%.

¹¹ Fonte: Clarksons Research. O Clarksons Newbuilding Price Index inclui uma vasta gama de preços de novas construções entre os setores de graneleiros, petroleiros, porta-contentores, navios de transporte de gás e de outros setores de carga sólida, ponderados pelo seu peso em dwt. Janeiro de 1988=100.



8. CRUZEIRO E PASSAGEIROS: IMPACTO PROFUNDO NOS CRUZEIROS E TENSÃO FINANCEIRA, IMPACTO PROFUNDO NOS FERRIES, MAS RECUPERAÇÃO MODERADA

Antes do surto da COVID-19, o mercado global de cruzeiros encontrava-se numa fase de crescimento significativo, atingindo 30 milhões de passageiros por ano e com uma frota crescente impulsionada por um novo programa de construção recorde, que envolvia principalmente a construção em estaleiros europeus. A Europa tem cerca de 25 % do mercado mundial de cruzeiros, com 7,5 milhões de passageiros em 2019, contra cinco milhões dez anos antes. Medida pelas escalas portuárias, a atividade dos navios de cruzeiro da UE caiu cerca de 85 % em 2020 e mais de 90 % no segundo trimestre, em especial devido à COVID-19 e mais de 90 % da frota ficou inativa (um aumento de 2 % no início do ano e ainda mais de 88 % no final de 2020), sendo o potencial de recuperação muito limitado até à data. Cerca de 30 % da frota de cruzeiros mundial arvora pavilhão da UE-28 (27% excluindo o Reino Unido) e cerca de 18 % é propriedade de empresas da UE (ao nível da nacionalidade do grupo de origem).

A pandemia da COVID-19 provocou perturbações sem precedentes no mercado global dos ferries, embora não tão graves como no setor dos cruzeiros, e com alguns sinais de recuperação anteriores. Os proprietários e bandeiras da UE-28 estão sobrerrepresentados, com cerca de 50 % da tonelagem global de ferries. A atividade dos ferries na UE por escalas portuárias diminuiu 19 % em 2020, mas a perturbação atingiu um pico de -36% em termos homólogos no segundo trimestre e melhorou para -10 % no quarto trimestre.

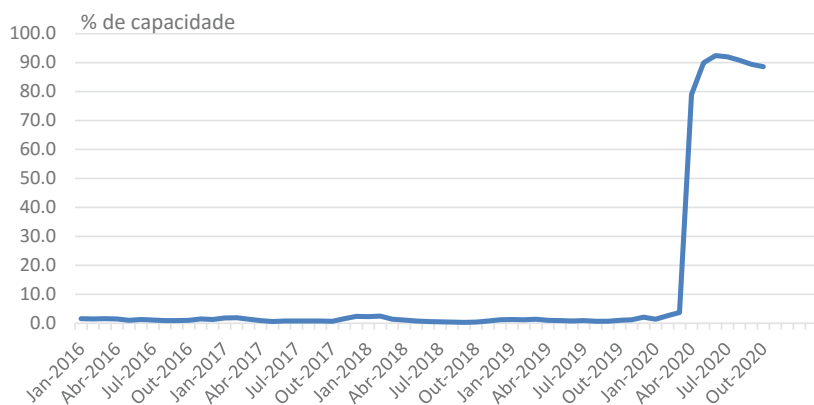


Figura 9: Capacidade de cruzeiro inativo em percentagem da frota¹²

13 Fonte: Clarksons Research.

Os navios de transporte de passageiros (navios de cruzeiro, navios de passageiros e navios de ro-ro/passageiros) foram os mais afetados pela pandemia. O relatório mostra que o número de pessoas a bordo (PoB) nos navios de cruzeiro começou a diminuir gradualmente a partir do segundo trimestre de 2020 e manteve-se num nível muito baixo, principalmente devido ao facto de os membros da tripulação permanecerem a bordo nos navios. Todas as principais linhas de cruzeiro do mundo suspenderam as partidas em meados de março, à medida que o surto de coronavírus crescia, tendo algumas retomado as operações num número limitado de navios e zonas.

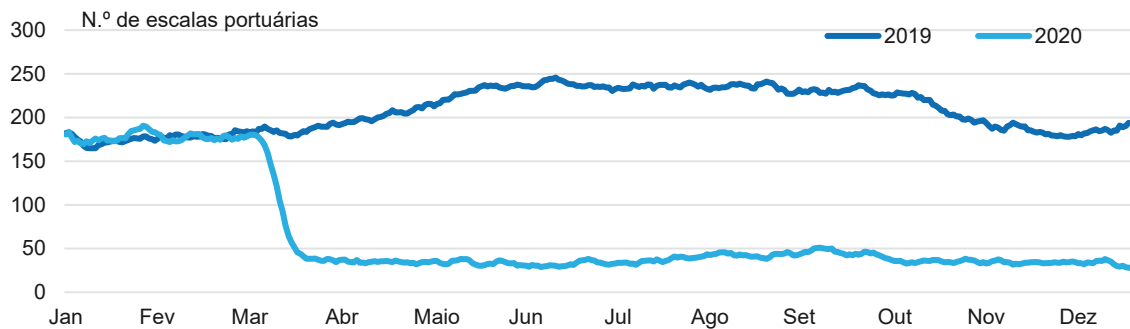


Figura 10: Escalas de navios de cruzeiro no mundo, 2019-2020, média móvel de 7 dias¹³

Este relatório confirma que o segmento dos cruzeiros e, em geral, o transporte de passageiros são os setores mais fortemente afetados pela COVID-19. Outros setores também foram afetados, mas, em geral, o comércio não parou. Apesar das dificuldades, as operações de navios comerciais, portos e outros setores do transporte marítimo continuaram a operar, assegurando a circulação de mercadorias e provando a importância estratégica do setor do transporte marítimo para os cidadãos.

9. INSPEÇÕES DE SEGURANÇA E AMBIENTAIS

As atividades de inspeção pelo Estado do porto (PSC) realizadas pelos países da UE do Memorando de Entendimento de Paris e pelos membros do Memorando de Entendimento de Tóquio no período de 2016-2020 revelam um forte impacto no número de inspeções realizadas no segundo trimestre de 2020. No entanto, no terceiro e quarto trimestres, as inspeções dos navios que arvoram pavilhão da UE-28 quase regressaram aos níveis normais. Ao mesmo tempo, pode notar-se que o número de imobilizações não diminuiu em 2020, o que conduziu a uma maior percentagem de inspeções que resultaram numa imobilização. Tal poderia constituir uma indicação de um maior número de violações detetadas ou de violações das disposições das convenções internacionais que regem o transporte marítimo.

A ocorrência de inspeções conducentes a imobilizações, como as realizadas pelos Estados-Membros da UE que fazem parte do Memorando de Entendimento de Paris, parece bastante estável nos últimos cinco anos, embora a tendência a longo prazo para os navios que arvoram pavilhão da UE-28 seja negativa. Em especial, verifica-se um aumento da percentagem de imobilizações em 2020, o que não se reflete nos navios com pavilhão não pertencente à UE-28 no momento da inspeção. No entanto, mesmo durante o período de agravamento em 2020, a situação dos navios que arvoram pavilhão da UE-28 continuou melhor do que a dos navios que arvoram pavilhão noutros países.

¹³ Fonte: Clarksons Research. Dados de escalas portuárias com base nos dados de movimentos do navio. Os dados das escalas portuárias baseiam-se em todas as instâncias de um navio que entra e sai de um porto definido, exceto nos casos em que o navio não foi registado como viajando a menos de 1 nó, e que combina várias instâncias consecutivas no mesmo porto em que o navio não deixou uma forma tampão em torno do porto ou no mesmo dia (em setores de navios selecionados). Escalas portuárias datadas de acordo com a data de entrada no local do porto.

Desta análise resulta claramente que a pandemia afetou também seriamente as oportunidades de inspeções pelo Estado do porto por parte das autoridades marítimas na zona do Memorando de Entendimento de Tóquio. É interessante notar que o volume de inspeções foi afetado ao longo do ano e não apenas no segundo trimestre de 2020, como aconteceu na UE.

Além disso, deve notar-se que, contrariamente ao que aconteceu na UE, as inspeções que levaram à imobilização de navios que arvoram pavilhão da UE-28 diminuíram significativamente em 2020. Globalmente, a ocorrência de inspeções conducentes a imobilização é bastante baixa, em comparação com valores equivalentes dos Estados do porto da UE (1,5% para as inspeções do Memorando de Acordo de Tóquio vs. 3% para as inspeções do Memorando de Entendimento de Paris realizadas pelos Estados da UE).

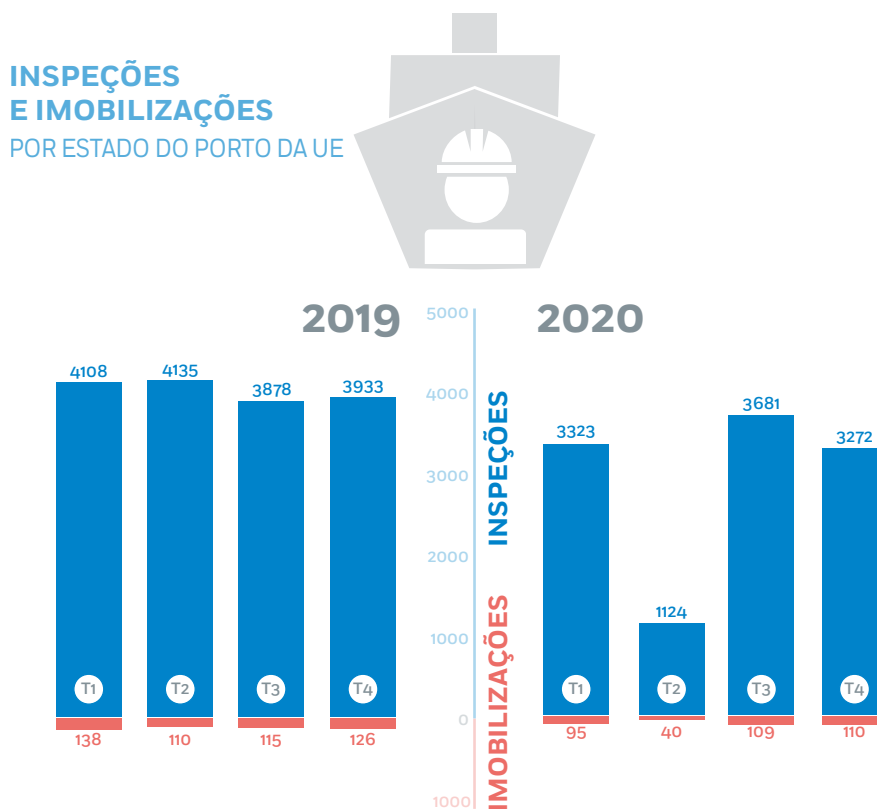


Figura 11: Inspeções e imobilizações do Estado do porto da UE

O trabalho de inspeção por parte dos Estados do porto da UE é regulamentado pela «quota-parte» ou «compromisso anual» estipulados na Diretiva 2009/16 UE relativa ao controlo pelo Estado do porto. O compromisso é acordado anualmente e os Estados agem em conformidade com o objetivo estabelecido ao longo do ano. Durante o segundo trimestre de 2020, muitas autoridades nacionais de saúde impuseram uma proibição à realização de inspeções, o que levou a uma forte redução global do número de inspeções. No terceiro trimestre, a proibição foi parcialmente levantada, e vários Estados-Membros começaram a inspecionar novamente, mesmo para além do seu compromisso inicialmente acordado. Esta situação conduziu a um esforço semelhante no seu conjunto, mas a uma distribuição diferente das inspeções entre os Estados-Membros. No quarto trimestre, assistiu-se a um reinício das inspeções em todos os Estados-Membros, tendo-se quase atingido um nível pré-pandemia. Ainda assim, o impacto é significativo, mesmo no final de 2020.



As informações sobre os certificados oficiais e os certificados de classificação emitidos pelas organizações reconhecidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 2009/391 relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção dos navios são armazenadas nos pedidos da EMSA e foram analisadas. Os dados mostram que 2020 se caracterizou por uma emissão estável de novos certificados de classificação, em que os certificados de classificação representam a conclusão de vistorias (especiais) de renovação. Isto sugere que as operações não foram excessivamente afetadas pela pandemia. No último trimestre de 2020, porém, verificou-se uma redução do número de navios com um novo certificado de classificação. Tal pode ser explicado por um impacto mais forte da pandemia em todo o mundo ou pode dever-se ao facto de o trabalho ter sido realizado no início do ano.



A EMSA analisou igualmente as estatísticas relativas aos acidentes e incidentes marítimos abrangidos pela Diretiva 2009/18/CE, que foram comunicadas à EMCIP entre 2016 e 2020. Os dados da EMCIP mostram uma diminuição dos números globais de acidentes e incidentes em 2020, em comparação com os dados médios de 2016-2019. A diminuição não parece homogénea para todos os tipos de navios, provavelmente devido aos seus diferentes tipos de serviços, e às operações realizadas. A este respeito, os navios de passageiros registam a queda mais significativa do número de acidentes, que pode ser explicada pela paralisação generalizada da atividade dos navios de cruzeiro. A redução para os navios de carga parece ser mais acentuada durante o terceiro e quarto trimestres. Os navios de pesca registaram um aumento acentuado do número de acidentes no terceiro trimestre. O tipo de acidente também apresenta tendências mistas; em geral, o número de acidentes de navegação diminuiu no período em questão, enquanto outros tipos de acidentes aumentaram em trimestres específicos de 2020 (por ex. perda de controlo e contacto no primeiro trimestre, incêndios no terceiro trimestre e naufrágio no quarto trimestre).



As atividades de inspeção do enxofre na UE em 2018-2019 (número médio) e 2020 foram comparadas. Nos meses de janeiro e fevereiro de 2020, o número de inspeções permaneceu em níveis comparáveis com 2018 e 2019. Contudo, desde março de 2020, o número total de inspeções diminuiu. Em particular, em março de 2020, apenas 43 % das inspeções de 2018/2019 foram realizadas. Em abril de 2020, apenas 10 % das inspeções foram realizadas. No entanto, foi observada uma recuperação a partir de junho e, em setembro de 2020, foram realizadas 5 % mais inspeções do que em 2018-2019.

Em termos do número total de inspeções por região marítima, observou-se no mar do Norte a maior redução do número total de inspeções (em comparação com anos anteriores), seguida pelo mar Báltico e, em menor medida, fora das Zonas de Controlo das Emissões de Enxofre (ZCEE). Os resultados da análise de amostras de combustível colhidas durante as inspeções das emissões de enxofre mostram que, embora se tenha observado um aumento progressivo dos níveis de conformidade desde 2018, este aumento tem sido mais significativo em 2020. Em termos de tipos de navios, observaram-se reduções importantes no número total de inspeções realizadas em 2020, em comparação com o ano anterior, em navios de passageiros (categoria que, para as estatísticas relativas às emissões de enxofre, corresponde principalmente a inspeções a navios de cruzeiro). A esta situação seguem-se reduções nos navios de carga geral e nos graneleiros. Por outro lado, as inspeções a navios porta-contentores e navios ropax foram menos afetadas pela situação da COVID-19.



SOBRE A AGÊNCIA EUROPEIA DA SEGURANÇA MARÍTIMA

A Agência Europeia da Segurança Marítima é uma das agências descentralizadas da União Europeia. A missão da Agência, sediada em Lisboa, é garantir um elevado nível de segurança e proteção marítima, prevenção e resposta à poluição por navios, bem como resposta à poluição marinha por instalações petrolíferas e gasíferas. O objetivo geral é promover um setor marítimo seguro, limpo e economicamente viável na UE.



Contacte-nos para mais informações

Agência Europeia da Segurança Marítima

Praça Europa, 4
Cais do Sodré
1249-206 Lisboa
Portugal

Tel. +351 211209 200 / Fax +351 211209 210
emsa.europa.eu / Twitter@EMSA_Lisbon

© Agência Europeia da Segurança Marítima 2021

Créditos fotográficos: Epicstockmedia/Shutterstock.com; Olivier Lantendorffer/iStock.com; newsfocus1/iStock.com; wissanu01/iStock.com; Sky_Blue/iStock.com; t-design/Shutterstock.com; Alex Stemmer/Shutterstock.com; Pavel L/Shutterstock.com; Nightman1965/Shutterstock.com; JuliusKielaitis/Shutterstock.com; jorisvo/Shutterstock.com; IndustryAndTravel/Shutterstock.com; Bildagentur Zoonar GmbH/Shutterstock.com; Andrey Armyagov/Shutterstock.com; Alex Marakhovets/Shutterstock.com; Igor Kardasov/Shutterstock.com; Wojciech Wrzesien/Shutterstock.com; lam_Anupong/Shutterstock.com; triple v./Shutterstock.com; Alexander Schedrov/Shutterstock.com; levgen Postovyk/Shutterstock.com; Rasto SK/Shutterstock.com; narvikk/iStock.com.