

# Especialistas alertam para riscos cibernéticos

Tema foi debatido no 2º Congresso de Direito Marítimo e Portuário-SP

MATHEUS MÜLLER  
DA REDAÇÃO

Portos e empresas de navegação cada vez mais tecnológicos em seus sistemas administrativos e operacionais passam a enfrentar novos desafios para prevenir e se proteger de *cyber attacks* (ataques cibernéticos). Embora as grandes empresas brasileiras não tenham enfrentado problemas de magnitude nessa área, nos demais complexos marítimos do mundo, a situação é diferente e tais ocorrências saltaram 900% em três anos.

“Temos que nos manter alertas. Não estamos livres ou isentos. Temos que ser vigilantes e estar preparados para, se isso acontecer, ficar resguardados e controlar a situação”, disse Carlos Augusto Cabral, diretor administrativo da Representações Proinde, durante sua participação no painel Covid-19 e cyber risks no contexto de P&I Clubs, do 2º Congresso de Direito Marítimo e Portuário - São Pau-



lo, ontem, na Associação Comercial de Santos.

Os P&I Clubs são associações de armadores que atuam como seguradoras, protegendo navios e cargas contra sinistros.

O congresso é uma iniciativa da Seccional de São Paulo da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), realizado pelo Grupo Tribuna.

Os riscos de ataques cibernéticos no setor marítimo foram debatidos por Giselle Villanueva, executiva de reivindicações do Shipowners' Club (um dos principais P&I Clubs do

mercado). Ela falou diretamente de Londres, Inglaterra. O outro debatedor do painel foi Mauro Sammarco, diretor administrativo da Brazil P&I e presidente da Associação Comercial de Santos.

Em sua apresentação, no último dia do congresso, Giselle destacou os principais motivos que permitem os *cyber attacks* às empresas marítimas e portuárias: erro humano, fraudes para conseguir informações e aplicar golpes, sistemas sem patches (que garantem maior segurança à rede) e acessos através das mídias sociais.

“O erro humano é o mais cometido”, disse Giselle, ao eleger a situação mais comum a permitir os *cyber attacks*. “Acredito que erros humanos também são os mais difíceis de minimizar (as ocorrências) e mitigar (os impactos)”.

Uma das medidas para evitar esses ataques, segundo Giselle, é “continuar educando e fazer com que (os



Giselle Villanueva (tela) debateu o perigo dos ataques cibernéticos no setor de navegação

profissionais) se questionem sobre os alertas, por exemplo, se perguntar, antes de clicar, se aquele e-mail é genuíno”. Carlos Augusto Cabral complementa: “O erro humano é responsável por 98% (dos problemas nesse sentido)”.

Para Mauro Sammarco, o Brasil dispõe de boa legislação sobre o tema, assim como uma linha de investigações consistente. “Estamos resguardados sobre riscos, mas as empresas devem investir em educação para evitar os erros huma-

nos. Também devem investir em empresas especializadas em sistemas que protejam acessos e dados”.

#### ATENÇÃO

Sammarco destacou que os setores portuário e marítimo lidam com o envio de muitos documentos. E citou o recém-lançado sistema de blockchain que vai conectar as aduanas do Mercosul, com o objetivo de aumentar o fluxo de informações trocadas entre os portos, bem como dar celeridade às transa-

ções. “Temos que redobrar a atenção para evitar problemas”.

Esse sistema ainda engatinha na América do Sul, mas vai permitir conectar as aduanas de Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. O blockchain, a princípio, foi desenvolvido para oferecer segurança às transações de criptomoedas. A cada operação, ele gera um arquivo e um hash (algoritmo que mapeia os dados e garantem que não foram violados).

## Mais de 700 mil aguardam desembarque

Mais de 700 mil marinheiros estão embarcados pelo mundo e aguardam a troca de tripulação, para retornarem aos países de origem ou para casa. Em alguns casos, a situação perdura 11 ou mais meses. Os trabalhadores ficam de quarentena em condições muitas vezes insalubres, sem segurança, alimentação e higiene. A Organização Marítima Internacional (IMO), órgão da Organização das Nações Unidas para tratar da navegação comercial internacional) afirma atuar junto a autoridades portuárias e órgão ligados ao setor para reverter o quadro.

O cenário descrito acima é reflexo da pandemia do novo coronavírus e os impactos, de acordo com o diretor jurídico sênior da IMO, Jan de Boer, poderiam ser piores sem essas organizações atuando nos bastidores. O executivo abriu, ontem, o último dia 2º Congresso de Direito Marítimo e Portuário - São Paulo.

Em transmissão pela plataforma Zoom, De Boer informou ao público presente no auditório da Associação Comercial de Santos (ACS), que sediou o evento, e para tantos outros conectados virtualmente ao congresso, que já foram resgatados 100 mil marinheiros. Ao mesmo tempo, lamentou que os embarcados continuam trabalhando além do período previs-



O diretor jurídico da IMO, Jan de Boer, explicou as ações da entidade durante a pandemia de coronavírus

to, o que coloca a segurança dos profissionais e da navegação em risco, devido ao cansaço.

As restrições de vários portos ao redor do globo, ao desembarque de tripulações, visam evitar a disseminação da pandemia, ainda mais nesse momento de segunda onda da doença pela Europa. “Isso nos causa muita preocupação”, disse. No entanto, destaca que essa realidade não é observada no Brasil – que inclusive permitiu a troca de tripulantes de outros países.

“Estamos à beira de uma

crise humanitária e um verdadeiro problema de segurança. Não podemos esperar que os marinheiros, atualmente em navios, fiquem no mar para sempre. Muitos já estão em viagens de serviço por mais de 11 meses – o que não é permitido, segundo ele, de acordo com Organização Internacional do Trabalho (OIT)”.

#### RECOMENDAÇÃO

De Boer explica que a IMO defendeu, junto aos seus 174 estados-membros, que eles designassem os marítimos como trabalhadores es-

enciais durante a pandemia, independentemente da nacionalidade, quando em sua jurisdição, por fornecerem um serviço essencial – o transporte marítimo de cargas. “O secretário geral da organização fez essa recomendação através de uma circular”.

Segundo Jan de Boer, a tratativa é para conceder aos marítimos “todas as isenções necessárias e adequadas às restrições nacionais de movimento de viajantes, a fim de facilitar a sua entrada ou saída dos navios”, disse o diretor.

## VACINAÇÃO

Como o serviço portuário é considerado essencial e os marinheiros continuam em atividade e, em alguns casos, restritos nas embarcações, foi debatida, no 2º Congresso de Direito Marítimo e Portuário-SP, a possibilidade de incluir esses profissionais no grupo prioritário de vacinação contra a covid-19. A ideia agradou os painelistas, mas, ao mesmo tempo, outras situações foram questionadas, entre elas: será que os marinheiros teriam acesso à imunização (em seus países)? Como seria o controle de verificação para quem recebeu ou não a dose? Para Carlos Augusto Cabral, diretor administrativo Representações Proinde, apesar da tranquilidade que a vacina possa vir a gerar ao setor, o fato é que a imunização ainda não está disponível e, portanto, ações devem ser tomadas antes disso.

## Situação de marítimos preocupa P&I Clubs

O debate sobre os impactos da covid-19 seguiu no painel do congresso que abordou a questão dos *cyber attacks*. A executiva de reivindicações do Shipowners' Club, Giselle Villanueva, apontou que seu setor está preocupado quanto à condição dos marítimos nesses tempos de pandemia.

“A situação difícil dos marítimos deve ser uma prioridade na agenda de todos (governos e autoridades portuárias). Na medida em que a questão não seja resolvida, as vidas dos marítimos e de suas famílias continuarão a ser prejudicadas”, destacou na palestra.

Giselle destaca que o Grupo Internacional – entidade que reúne 13 P&I Clubs, fazendo a cobertura securitária de 90% das cargas transportadas por mar no mundo – trabalhou com vá-

rias outras organizações do setor para tentar encontrar um caminho a seguir. “Temos procurado fornecer soluções viáveis aos governos para ajudar a efetuar mudanças de tripulação com segurança e eficiência”, explicou.

Mauro Sammarco, diretor administrativo da Brazil P&I e presidente da Associação Comercial de Santos, apontou que os marítimos têm contrato para ficar seis meses a bordo. Acontece que, em certos portos, não podem desembarcar e, por conta da pandemia, alguns enfrentam “dificuldades para ter comida, produtos de higiene”.

“As autoridades têm que começar a olhar mais para os tripulantes e para as condições oferecidas em outros portos pelo mundo”, comenta o diretor.

PATROCÍNIO



INICIATIVA



REALIZAÇÃO

GRUPOTRIBUNA

SAMMARCO

Proinde BRAZIL P&I

Revoredo

APOIO

Reis Braun Regueira

EC CARBONE

CRISTINA WADNER

