

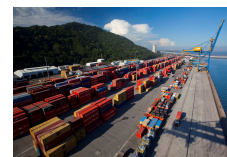
Redação 12/04/2016 23:55

## Nova regra de pesagem de containers envolve toda a cadeia de produção

Ferramenta eVGM, do Intra, facilita o envio das informações de pesagem de containers exigidas pela IMO a partir de julho deste ano

A pouco mais de dois meses da implantação da nova regra de pesagem de containers que deve mudar o fluxo de cargas no mundo todo, vários países ainda têm dúvidas quanto à sua aplicabilidade e regulamentação. Grupos de trabalho estão se organizando em todos os continentes, com o propósito comum de estipular procedimentos internos que adaptem os mercados regionais às regras internacionais estabelecidas pela IMO (International Maritime Organization).

O objetivo principal da nova regra, de alcance global, é garantir mais segurança à navegação, uma necessidade que foi levantada pelo SOLAS,



o comitê de segurança de navegação da IMO, ao instituir a obrigatoriedade da declaração do VGM (Verified Gross Mass) de cada container a ser embarcado. O início da vigência da nova lei está agendado para 01 de julho deste ano, quando todo armador deverá passar a receber com antecedência a pesagem certificada para, só então, autorizar ou não o embarque dos containers. A dificuldade é que cada país deverá determinar os seus órgãos

reguladores para intervir localmente e estipular parâmetros para atender às exigências internacionais.

Com olhos para os novos procedimentos a serem implementados, a plataforma Intra, que hoje opera 92% dos agendamentos de embarques do Brasil, lançou neste mês a ferramenta eVGM, que promete ajudar o embarcador a atender às novas regras da IMO.



Confira a entrevista do Guia Marítimo com a Presidente e COO do Intra, Inna Kuznetsova, também em [versão em inglês](#).

**GM\_ Como a ferramenta do Intra pretende ajudar embarcador, agentes e armadores a atender às novas regras da IMO? Em que consiste a plataforma ou equipamento e quais os sistemas básicos a empresa precisa possuir para adquirir o eVGM?**

INTTRA\_ Criamos o INTTRA eVGM para oferecer a máxima flexibilidade, eficiência e simplicidade no envio do VGM pelo embarcador, de modo que o armador possa receber e processar as informações. As nossas soluções permitem que o embarcador preencha um formulário digital que oferece informações básicas sobre o container, incluindo a massa bruta verificada (VGM) e uma assinatura eletrônica do órgão certificador. O produto então entrega uma mensagem padronizada VERMAS que pode ser enviada de computador, notebook ou aparelho móvel. Não há necessidade de se adquirir nenhum equipamento especial. O embarcador pode enviar os dados, e o armador recebe o VGM por conexão direta EDI, serviço API, [anexos de e-mail ou download online]. Com a personalização da ferramenta, também é possível

reportar a capacidade de cargas, e minimizar interrupção nos processos já iniciados.

### **GM\_ A ferramenta ainda está em sua versão beta, ou o Intra já lançou uma versão final?**

INTTRA\_ O INTTRA eVGM ainda está em sua versão beta. Estamos desenvolvendo o produto a partir de uma gama enorme de informações coletadas de nossos clientes, e pretendemos refinar a ferramenta com base no feedback que recebermos.

### **GM\_ Quais são os potenciais clientes para a nova ferramenta? As empresas brasileiras já aderiram?**

INTTRA\_ As regras da SOLAS para determinação do VGM se aplicam a embarcadores e armadores em 170 países, inclusive o Brasil. O INTTRA possui uma base de 110.000 clientes dos serviços já existentes, e cada um deles precisa encontrar uma maneira de atender à nova regra. O INTTRA eVGM é o padrão industrial para transmissão digital. Entretanto, ainda não consultamos nossos clientes brasileiros sobre a permissão para divulgá-los como referência na imprensa, de modo que só podemos confirmar grande interesse, e alguns contratos já assinados.

### **GM\_ Que tipo de situações o eVGM pode evitar?**

INTTRA\_ O eVGM pode evitar que os containers sejam rejeitados nos portões dos terminais. Quando uma quantidade muito grande de containers é rejeitada, isso pode gerar congestionamento nos portos, perdas significativas de receita para os armadores, embarcadores e seus clientes, devido ao cancelamento ou atraso de embarques – com potencial reflexo para a indústria, que pode

sofrer interrupções na produção. O eVGM também previne gastos com o tempo extra que se exigiria para submeter e processar os dados não digitalizados do VGM, tais como envios por telefone ou fax. Ao alinhar e padronizar o envio da pesagem, o INTTRA eVGM ajuda a viabilizar uma transição mais suave às novas exigências em implementação.

**GM\_ Você considera que a indústria produtora já está conscientizada sobre a nova regra, em termos de oferecer informações confiáveis sobre a pesagem de suas embalagens? Acredita que haverá alguma mudança nos processos industriais em decorrência das novas regras da IMO?**

INTTRA\_ Neste momento, estamos acompanhando a indústria se preparar bastante. Muitos deles já estão, inclusive, fornecendo as informações sobre o peso do container aos transportadores. No entanto, como, muito em breve, esses pesos deverão ser certificados eles vão precisar garantir que seus métodos de pesagem são precisos e consistentes com as exigências. Assim como as indústrias que ainda não estão praticando a pesagem de containers, eles terão de escolher entre dois métodos: 1) pesar um container já estufado, com todo o conteúdo, ou 2) pesar todo o conteúdo na medida em que for estufando, e acrescentar essa soma à tara do container. Os containers podem ser pesados em qualquer ponto geográfico entre a fábrica e o terminal, incluindo estações de pesagem e centros de distribuição. De modo que a indústria vai precisar planejar a logística de pesagem. Também será necessário determinar como enviar o VGM aos armadores. Ao implementar a ferramenta INTTRA eVGM, a pesagem pode ser enviada a uma gama de armadores por meio de uma única

conexão, evitando potenciais custos de duplicação de tecnologia de conexões EDI de cada um deles.

**GM\_ O artigo de pré-lançamento diz que “se o VGM for enviado junto com as instruções de embarque, a ferramenta INTTRA vai extraí-lo e fornecer a informação como uma mensagem separada aos armadores, de modo a não interromper os processos existentes”. Isso significa que a ferramenta eVGM vai permitir aos embarcadores continuar informando o peso da forma como vinham fazendo, e a plataforma fará a adequação das informações – ou haverá mudanças no procedimento? Como deverá funcionar com relação a integração de dados, de armazéns, terminais até os portos e armadores?**

INTTRA\_ Hoje, o embarcador não fornece essa pesagem, exceto com vistas à nova emenda da SOLAS – o VGM, que inclui não apenas o peso das cargas, mas também a massa da tara (o peso do container) e peação. De modo que um novo elemento será exigido entre os dados habituais, bem como a certificação por meio de assinatura eletrônica (o que, em formato eletrônico, aparecerá como o nome da pessoa em letras maiúsculas). Ademais, podemos confirmar que o serviço eVGM do Intra para o embarcador vai permitir que ele escolha entre fornecer uma nova mensagem - VERMAS – ou permitir que o eVGM insira um novo campo nas instruções de embarque (SI – shipping instructions). O sistema poderá extrair os dados por conta própria, ou então fornecer ao armador o selo e o método de pesagem, caso tenha sido informado pelo embarcador, de modo que o armador tenha ferramentas mais precisas para considerar o peso da carga. Assim, conseguimos oferecer a máxima flexibilidade para manter os processos existentes em operação, como, por exemplo, a

facilidade de enviar o VGM de maneiras diferentes para containers pesados em lugares diferentes, ou em horários diferentes.

É bastante importante ter em mente que o prazo máximo para envio do VGM pode ser anterior ao do envio das SI (instruções de embarque), que às vezes chegam a ser fornecidas até depois da saída do navio. Desta forma, em muitos casos, o uso das novas mensagens VERMAS vai ajudar o embarcador a fornecer o VGM sem reduzir o tempo de emissão das instruções de embarque, evitando atrasos ao processo.

**GM\_ Quando o operador faz a escolha pela ferramenta eVGM, o Intra torna-se corresponsável (assim como o embarcador) por fornecer os dados com precisão?**

INTTRA\_ De acordo com as regras da SOLAS, os embarcadores são os únicos responsáveis pelo fornecimento do peso certificado. O INTTRA eVGM é uma plataforma de dados para envio do VGM e fornecimento de assinatura aos armadores.

**GM\_ As associações, empresas e profissionais brasileiras que estão organizando grupos de trabalho para se preparar para a nova regra já entraram em contato com a Intra?**

INTTRA\_ Estamos trabalhando com um grupo grande de organizações internacionais e empresas globais de comércio exterior, muitas das quais possuem uma ampla presença no Brasil. A lista dos grupos de trabalho inseridos no desenvolvimento do eVGM está disponível no site do Intra, e inclui mais de 300 usuários de países diferentes, que se cadastraram em nosso fórum eletrônico. Novas parcerias e diálogos nessa área são bem-vindos.

## **GM\_ Como a ferramenta INTTRA eVGM vai interagir com as autoridades regulatórias (local e internacionalmente)?**

INTTRA\_ Não há essa interação por parte do INTTRA. A exigência será regulamentada de maneira diferente em cada país onde ela se aplica. No processo de aplicação das leis vigentes, os VGMS enviados por meio do INTTRA eVGM poderão oferecer provas de atendimento às normas.

**Inna Kuznetsova** é presidente e COO (Chief Operating Officer) da INTTRA, liderando e desenvolvendo estratégias para a plataforma eletrônica de navegação do INTTRA e da cadeia global, além dos produtos voltados para soluções, expansão da área de atuação e dos serviços globais da organização.

For English, [click here](#).