

Cleci Leão 02/10/2016 23:55



VGM: fim do período “prático e pragmático”

Cadeia de suprimentos preservada, 95% de atendimento às normas, porém ainda há trabalho a fazer

O início de julho de 2016 foi marcado nos portos mundiais pela implementação das leis de pesagem do comitê SOLAS de segurança marítima da IMO (International Maritime Organization), segundo as quais todo container deve informar o seu peso bruto certificado (VGM), sob pena de não embarcar para exportação. Seguindo a sugestão da própria IMO aos países signatários, os três primeiros meses da aplicação das regras foi abordado de maneira “prática e pragmática” pelas autoridades.

Passados os três primeiros meses de vigência, o TT Club disse acreditar que, embora tenham sido registrados níveis bastante satisfatórios de cumprimento às demandas do VGM “muito ainda se tem a fazer para atingir níveis mais precisos de aferição e certificação até que consideremos as regras universalmente aplicadas. Uma recente declaração do WSV (World Shipping Council) indica que a correta observação às regras já atingiu 95%.

O mais importante, no entanto, foi que não houve interrupções significativas na cadeia de suprimentos, segundo o WSC, e que o cumprimento foi cada vez mais frequente desde o início da vigência da regra, em 01 de julho.

A nova emenda da SOLAS em resumo

- 1** O embarcador deverá aferir o peso bruto do container (VGM) por dois métodos possíveis:
Método 1 – pesar o container já estufado;
Método 2 – pesar as partes de que constitui a carga e acrescentar a tara do container.
- 2** Ao embarcador, cabe enviar ao armador a documentação assinada, física ou eletronicamente, com antecedência suficiente para o planejamento da estiva;
- 3** Ao agente, terminal e armador, cabe não permitir o embarque do container no navio em caso de não envio (ou envio incorreto) do VGM no formato e prazo requeridos.

– Maio 2016



Ao receber o prêmio de Seguros Marítimos do Lloyd's List, o Diretor de Gerenciamento de Riscos do TT Club, Peregrine Storrs-Fox, comentou que o alto grau de conscientização e cumprimento aos requerimentos do VGM são encorajadores. “Porém, ainda é necessário adotar sistemas para checar a precisão das informações prestadas, que representam o processo real de pesagem, independente do método (1 ou 2) adotado para a pesagem” ([Leia no Guia](#)).

A preocupação é de que alguns embarcadores ainda estejam simplesmente utilizando a soma da tara do container com o peso indicado das mercadorias para declarar a informação como VGM, o que seria insuficiente, especialmente para o propósito de segurança da vida no mar, que rege a convenção SOLAS. Outros problemas reportados pela WSC dizem respeito aos desafios da tecnologia, na adaptação das interfaces para envio das informações “preferencialmente por via digital”, segundo a regra.

Passados os três meses da aplicação “aliviada”, Storrs-Fox ressalta: “Ainda se faz necessário aos reguladores de todo o mundo que continuem a trabalhar por uma uniformização do cumprimento às leis, o que inclui a consistência na aplicação de penalidades em caso de não cumprimento. Mesmo agora, ainda enxergamos a necessidade de haver orientação ao mercado por parte dos reguladores nacionais”.

Na ocasião da implementação das regras, o TT Club elaborou um documento com perguntas e respostas, em parceria com o WSC, a ICHCA e o GSF (Global Shippers Forum), que pode ser acessado [aqui](#).

Notícias do dia



Política

Desequilíbrio, um sinônimo de crise



Portos

Codesp se posiciona sobre descarte de material pela VLI



Direito | Normas | Legislação

VGM: fim do período “prático e pragmático”



Cenário

Desglobalização ou reglobalização



Eventos

Fórum Econômico Brasil-Países Árabes acontece na semana



Mercado

Salvaguarda contra açúcar na China: implicações para o Brasil