

Governo avalia nova regra de pesagem dos contêineres

Regra foi imposta pela Organização Marítima Internacional (IMO)

FERNANDA BALBINO

11/04/2016 - 13:30 - Atualizado em 11/04/2016 - 13:38

A partir de 1º de julho, todo contêiner exportado precisará ter sua carga pesada e seus dados, certificados por uma entidade especializada. A regra foi imposta pela Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês) e consta da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Solas, na sigla em inglês). Quase três meses antes do regramento entrar em vigor, a Marinha do Brasil, através da Diretoria de Portos e Costas (DPC), avalia a necessidade de envolver outros órgãos para garantir o cumprimento da regulamentação.

A nova norma é vista com preocupação por agentes marítimos que atuam no Porto de Santos. De acordo com o diretor-executivo do Sindicato dos Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, o motivo é que ainda não foi definido de quem será a responsabilidade desta certificação.

“Trata-se de um procedimento muito preocupante e a sua implantação tem potencial para gerar um elevado impacto (nas operações portuárias). O Sindamar irá divulgar para as suas associadas essa exigência, apesar de que já possuem conhecimento e estão preocupadas sobre como irão administrar o problema”, destacou.



A medida exige a pesagem das mercadorias containerizadas para garantir a sua correta estivagem nos navio

O novo regulamento estabelece critérios para a pesagem e fixa responsabilidades pela informação das caixas metálicas embarcadas em navios. A medida visa evitar contradições e informações discrepantes sobre o peso real do contêiner embarcado.

Quando o peso declarado da carga (armazenada no contêiner) não reflete a realidade, há risco de má estivagem e consequências danosas à embarcação, aos tripulantes e à própria mercadoria transportada. Por regra, os carregamentos são distribuídos pelo navio de acordo com o porto de destino, o tipo do produto (artigos perigosos tradicionalmente ficam no convés) e, também, o peso – nesse caso, busca-se um equilíbrio entre os lados e ao longo da extensão da embarcação. A nova regra foi motivada após relatos de acidentes durante o transporte ou operações dos cofres.

O tema chegou a ser debatido na

Comissão Local das Autoridades Anuentes do Porto de Santos (Claps) e no Conselho de Autoridade Portuária (CAP, órgão que reúne a comunidade portuária da região, tanto representantes do poder público como da iniciativa privada). No entanto, ainda não há informações sobre como a regra será colocada em prática no complexo portuário santista.

De acordo com a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária), o CAP propôs encaminhamento à Secretaria de Portos (SEP), buscando uma manifestação sobre qual órgão federal terá a incumbência de elaborar proposta de regulamentação do tema.

Procurada, a Diretoria de Portos e Costas, da Marinha do Brasil, informou, em nota, que ainda avalia o novo regramento. Só depois desta análise, serão definidas as responsabilidades de órgãos e entidades privadas.

“A DPC está em fase final de elaboração de estudos para cumprimento desta nova exigência, verificando também a necessidade de que outros órgãos da administração do Estado brasileiro venham ser parte integrante da regulamentação deste assunto, tendo em vista que a fiscalização do embarque de contêineres não é uma atribuição da Autoridade Marítima Brasileira. Após a conclusão dos estudos, serão definidas as responsabilidades de entidades governamentais ou privadas nesse processo”.

Questionamentos

Na prática, o exportador é o responsável por providenciar a pesagem da carga e do contêiner através dos métodos discriminados na norma da IMO.

O Sindamar, que representa os agentes marítimos, enviou questionamentos à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, órgão regulador do setor), mas não obteve respostas sobre as mudanças nos procedimentos de embarque.

“Pela medida, o contêiner tem que ser pesado e emitido um certificado. E o peso deve constar corretamente no B/L (Bill of Lading ou Conhecimento de Embarque, documento emitido pela agência ou pelo armador, com os dados da carga embarcada), devido alguns acidentes que ocorreram quando o peso declarado estava em discrepância com o apurado. Ainda se discute no Brasil se pesa o caminhão sem a carga e depois com a carga, porém nenhuma definição das autoridades existe ainda”, explicou o diretor-executivo do Sindamar.

Sem resposta

Procurados, o Centro Nacional da Navegação (Centronave, entidade que reúne os armadores em atuação no País) e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) não responderam aos questionamentos da Reportagem sobre a nova regra da IMO. Já a Antaq informou que a responsabilidade sobre a questão é da Marinha do Brasil.