

Cleci Leão 01/08/2016 23:55

Um mês de VGM

Nenhum container foi deixado para trás, não houve gargalos e nem interrupção de cadeias de suprimentos, porém ainda há questões para solucionar

Completamos nesta semana um mês de operações após o início da vigência da norma internacional de verificação de pesagem de containers (VGM) estabelecida pela convenção de segurança SOLAS da IMO (International Maritime Organization). Segundo a emenda à SOLAS, a partir do dia 01 de julho de 2016, todos os containers embarcados em navios deveriam apresentar o peso bruto certificado (VGM – verified gross mass), uma norma de alcance global cujas adaptações seriam feitas dentro do código de leis de cada país signatário.

Os meses que antecederam a aplicação da nova regra foram marcados por confusões, dúvidas e impasses tanto da comunidade de embarcadores quanto de produtores, terminais, armadores e portos. Para promover debates e esclarecer dúvidas, o Guia Marítimo organizou, em junho de 2016, o Seminário VGM, que reuniu setores envolvidos com o transporte marítimo, autoridades reguladoras e, especialmente, embarcadores, mantendo também um canal aberto para tirar dúvidas diretamente com os órgãos competentes e associações representativas como o DPC, Centronave, Sindicomis, ABTRA, ABAC, entre outros ([Leia no Guia](#)).

O fato é que, mesmo depois do início da vigência das novas regras, ainda há países signatários que não divulgaram as próprias diretrizes nacionais para o cumprimento da exigência, de acordo com um relatório publicado pelo TT Club. Vinte dias após a implantação do VGM, a porcentagem de países signatários da SOLAS cujos códigos reguladores haviam incorporado as normas da IMO não passava dos 20%.

Somem-se a isso as incertezas acerca dos métodos para se obter a certificação aferida do VGM ou os padrões exigidos pelas autoridades competentes. Alguns players ainda reclamam sobre o peso de tara informado nos equipamentos, que muitas vezes não condiz com a realidade – ou são simplesmente informações difíceis de se obter quando se trata de grandes quantidades de containers. Para solucionar essa questão, tanto as companhias de navegação quanto o cadastro internacional de containers BIC começaram a listar em um banco de dados on-line as taras dos containers ISO registrados por cada companhia.

Fabricantes de balanças fizeram seus esforços também, na tentativa de unificar os padrões de pesagem e produzir novos equipamentos para suprir mercados onde a pesagem não fazia parte do procedimento normal – o que dificilmente foi o caso do Brasil, onde os terminais já realizam a pesagem para todos os embarques. Com a alta demanda por novos equipamentos, houve alguns atrasos em algumas partes do mundo, que registraram problemas com o cumprimento das normas.

As questões não pararam por aí: uma série de medidas foram implantadas para permitir mais flexibilidade à aplicação da norma, extremamente dependente da precisão dos equipamentos. Alguns

países estipularam margens de erro de 2 a 5%, alguns deles acrescentando regras matemáticas para compor a aplicabilidade das regras.

A aplicação das regras em alguns países foi tão confusa, e com penalidades tão variadas que certos embarcadores chegaram a comentar que seria mais fácil e menos oneroso correr o risco de uma multa ocasional do que incorrer nas despesas advindas das exigências para o cumprimento da norma.

Então o problema mais substancial começou a aparecer: os prestadores de serviços da cadeia logística passaram a cobrar pela obtenção do VGM, desde portos até terminais, armazéns e outras instalações. Junto com as cobranças, vieram os atrasos no envio da informação do peso dos containers, o que seria o ponto central da nova norma, uma vez que, sem a devida antecedência, os armadores perderiam a capacidade de programar a distribuição das cargas nos navios.

A indústria, por outro lado, passou a levantar questionamentos sobre os efeitos práticos esperados pela nova regra da IMO: com as tolerâncias, as manobras e os contornos das situações, o propósito central de segurança estará sendo atendido? Ou o novo cenário somente incluiu mais etapas ao já complicado procedimento de embarques, sem atingir de fato o objetivo de aumentar a segurança marítima?

Segundo o relatório do TT Club, a novidade agora está na verificação do peso, ou seja: na sua certificação, por meio da qual se promete mais precisão às informações prestadas. Também foram imputadas ao embarcador as responsabilidades por essas

informações, e ao armador, o compromisso de não embarcar cargas sem o envio do VGM.

Na prática, por mais que o mercado temesse que o comércio mundial fosse parar, deixando cerca de 60% de seus containers para trás, com gargalos nos portos, rodovias e aeroportos, nada disso aconteceu. O comércio internacional não parou, os containers não estão se amontoando nos portos para pesagem ou para envio de dados, e o exportador se adaptou.

Organizações que trabalharam em conjunto com a IMO para a elaboração das regras, como a ICHCA, World Shipping Council e o próprio TT Club, vêm acompanhando o desenrolar das novas regras mundialmente, por meio de seminários, workshops presenciais ou eletrônicos e pesquisas. Desenvolveram também um apanhado de perguntas e respostas com base nas experiências deste mês inaugural das regras, que pode ser acessado [aqui](#). Ainda em agosto, a ICHCA deve lançar uma nova pesquisa, com a qual embarcadores, terminais, armadores e players do mundo todo poderão contribuir. E finalmente, em setembro, a IMO já divulgou que deverá fazer um balanço dos primeiros meses de operação para avaliar se há necessidade de adaptações à nova regra.

VGM no Brasil

Pesar os containers que embarcam no Brasil já era um serviço integrante do procedimento normal dos portos e terminais antes da



aplicação da nova norma. Duas questões foram novidade para o mercado brasileiro, no entanto. A primeira delas foi a obtenção da certificação, que foi resolvida por uma série de prestadores de serviço. Certamente as novas exigências significaram novos custos para o embarcador, porém o atendimento à norma não foi tão complicado.

A segunda questão, no entanto, é um pouco mais estrutural: o formato de envio das informações ao armador. Com sistemas que variam bastante, e dificuldades de interface, os envios têm sido muito heterogêneos, alguns deles por meio de planilhas, outros pelo site do armador, outros por ferramentas desenvolvidas para o atendimento à norma, como o eVGM do INTTRA, e até por e-mail. Segundo Paulo Prol Medeiros, Documentation Manager da Maersk Line, por enquanto, o armador ainda tem se adaptado às várias versões de documentos recebidos, sem repassar o custo aos clientes, porém, a partir do dia 15 de agosto, a empresa já avisou que deverá cobrar o equivalente a US\$ 30 por unidade de container cujas informações de VGM não chegarem no formato eletrônico com EDI, que permite a interface com o sistema de documentação da companhia.

Com a nova ferramenta eVGM, o INTTRA anunciou no último mês uma série de parcerias com embarcadores, armadores e terminais, oferecendo, entre outras vantagens, justamente a possibilidade de garantir interface entre sistemas diferentes para o envio do VGM, uma vez que a norma da IMO estabelece que os envios devem ser preferencialmente digitais.

De acordo com Lucas Rodrigues Alves, Supervisor de Prontificação de Cargas da Maersk Line, o esforço do armador para que nenhum

container ficasse para trás neste primeiro mês foi bastante significativo, porém é insustentável. "Fazemos até três contatos com o exportador, começando com três dias de antecedência ao deadline, por telefone, até recebermos as informações do VGM a tempo, mas em algum momento isso vai parar", avisa.

De uma maneira geral, a Maersk avalia que o primeiro mês de aplicação da nova regra da IMO foi bastante satisfatório e que há cada vez menos atrasos. Há também pouca discrepância entre as pesagens realizadas dentro e fora dos terminais e, nesses casos, de acordo com as instruções da própria IMO, estão sendo considerados os valores aferidos pelas balanças dos terminais. A empresa ainda não disponibilizou para os clientes um banco de dados com a tara de cada container, mas já fez uma tabela com o peso médio de cada tipo de equipamento.

Do lado do embarcador, Marco Aurélio Dias, da Frette Logística, diz que as coisas andam correndo bem, muito embora o custo tenha realmente aumentado – e que o primeiro mês de funcionamento do VGM aconteceu sem grandes sustos.

Notícias do dia



Comércio Exterior

Parceiros comerciais do Brasil



Embarcações

Retirada imediata ou danos irreversíveis



Direito

Normas

Legislação



Um mês de VGM dragagem

**Mercado Marítimo**

Veloz crescimento do setor traz necessidade de mudanças na mesma agilidade

Maersk rebate especulações sobre aquisição da HMM