

Cleci Leão* 28/04/2016 23:55

Impasses do VGM no Brasil

Depois de se declarar preparado para atender às novas regras da IMO, o Brasil já começa a enfrentar falta de consenso sobre a pesagem

A 64 dias da data em que as novas regras internacionais de pesagem de containers entrarão em vigor, alguns desentendimentos já se afloram no Brasil. A principal questão, ainda sem resposta, seria se os terminais devem ou não cobrar pelo serviço de gerar as declarações do peso bruto certificado (VGM – verified gross mass).

O problema chamou a atenção do especialista em containers Rob Ward, correspondente especial do Journal of Commerce no Brasil, que lembrou que a maioria dos players vinha se declarando bastante segura em relação à capacidade de atender às obrigações requeridas pela entidade internacional.

De um lado, os operadores de terminais alegam que já possuem o serviço de pesagem desde a entrada do container, porém vêm declarando que deverão repassar às linhas de navegação um custo entre R\$ 40 e R\$ 60 por container pesado para gerar o VGM a ser



enviado na documentação de embarque, um custo que deverá ser transferido, por sua vez, ao embarcador. Do outro lado, os armadores e o DPC (Diretoria de Portos e Costas), responsável pela aplicação das regras da SOLAS no país, alegam que não há razão para que a inserção de um único dado em um documento já existente deva incorrer em custos extras, analisa Ward.

Além dessa, há uma série de outras dúvidas que ainda pairam no ar, como por exemplo a forma de se registrar ou enviar o VGM aos armadores, e como registrá-lo nos sistemas de EDI. Na semana passada, o Guia Marítimo publicou uma matéria apresentando a nova ferramenta eVGM, desenvolvida pelo Inttra para envio da informação, porém há outras igualmente se apresentando no mercado ([Leia no Guia](#)).

Rob Ward pondera ainda que, embora o fato de que os containers o Brasil já venham sendo pesados na entrada do terminal como operação padrão há alguns anos conferiu, realmente, alguma vantagem ao país na adaptação às novas regras. No entanto, diz o especialista, boa parte dessa vantagem pode se perder caso se alonguem as discussões acerca da cobrança ou não da inserção do VGM na documentação, o que poderia reduzir a competitividade dos exportadores do setor de agricultura.

Em condição semelhante, os exportadores de produtos agrícolas dos Estados Unidos também criticaram a forma como a nova regra será aplicada, alegando que seus concorrentes não estarão submetidos ao mesmo controle.

Cada vez mais perto da data final para implementação da nova medida global estabelecida pela IMO (International Maritime Organization), o fato é que os intervenientes da cadeia logística do Brasil vêm se organizando para participar de uma série de encontros cujo objetivo é tentar resolver essas e outras questões. Uma das iniciativas será o Seminário VGM - Guia Marítimo, promovido no dia 03 de junho de 2016 para reunir embarcadores, forwarders, agências reguladoras e armadores em São Paulo - SP.

Em entrevista ao *Journal of Commerce*, o vice-almirante do DPC, Wilson Pereira de Lima Filho, disse que um dos principais problemas do VGM para o Brasil é o próprio processo de certificação, mas que, no entanto, o País contava com a vantagem de que os terminais já pesam os containers na entrada. “Neste momento, estamos em busca de estabelecer um procedimento que não gere custos adicionais”, disse ele à publicação norte-americana, realçando que, no mês de maio, o DPC teria várias reuniões agendadas com representantes do mercado para estabelecer as diretrizes a serem seguidas por embarcadores, operadores de terminais e companhias de navegação. “Assim, até o início de junho, a comunidade marítima deverá receber as instruções sobre o assunto, embora ainda não tenhamos detalhes por estarmos analisando as informações”, declarou o vice-almirante.

A Abratec (Associação Brasileira de Terminais de Contêineres de Uso Público) já considera que pelo menos 12 de seus associados deverão realizar a cobrança, por “fornecerem os serviços necessários, que envolvem custos”, declarou a Rob Ward o presidente da entidade, Sérgio Salomão.

* A partir de artigo de Rob Ward.



Notícias do dia

**Mercado**

Acordo
Risco de Trabalho
traz poucas
Faltam acordos
para se
comerciar ao
Brasil

**Logística**

Sustentabilidade
ambições
CC-1 aprova PEC
logísticas mais
“verdes”
legislação
ambiental

**Mercado**

Acordos
Acordo de aço
causa
desentendimento
entre principais
atores do
mercado