

Cleci Leão 18/04/2016 23:55

# VGM e a repercussão internacional

Preocupações, legislação e implantação de novos processos antecedem nova regra internacional da IMO, segundo os principais veículos de mídia especializada

O Guia Marítimo tem acompanhado com frequência e atenção os avanços da aplicação da nova regra de pesagem de containers (VGM) a ser aplicada em 01 de julho no mundo todo, como exigência do comitê de segurança marítima SOLAS da IMO (International Maritime Organization). Confira as preocupações que correram o mundo nos principais veículos especializados:

**Journal of Commerce** – Richard Lidinsky Jr, membro da comissão marítima federal dos Estados Unidos (FMC - Federal Maritime Comission), disse que o SOLAS não deu voz suficiente aos embarcadores americanos, criticando o conselho mundial de navegação por “se apropriar” da criação das regras do VGM.



Lidinsky acrescentou também que os embarcadores não receberam muitas informações acerca da criação da emenda. Representando os Estados Unidos, o Global Shippers Forum, cujos integrantes incluem a liga de transporte industrial do país, fez parte da criação da emenda, porém outros grupos, especialmente a AgTC, a Coalisão para o Transporte de Produtos Agrícolas, manifestaram insatisfação por não terem sido incluídos na elaboração das regras.

**American Shipper** – O vice-presidente de segurança e meio ambiente da NYK Line, Bill Ferguson, informava, durante uma conferência realizada em New Orleans, que se os dados do VGM relativos a um container não forem enviados quando a medida entrar em vigor, o armador não irá carregar aquele container em sua chegada ao porto. Reiterou declarações feitas recentemente por armadores e outros profissionais, na medida em que as regras do VGM foram se tornando mais claras, e ainda acrescentou que há grandes possibilidades de que os armadores estipulem o prazo final para envio dos dados uma hora antes do horário atualmente exigido para envio de outros documentos do transporte. O prazo seria mencionado ao embarcador (responsável por calcular a massa certificada do container junto com a carga) no momento de confirmação da reserva do navio.

Ferguson disse, no entanto, que o horário estabelecido para envio do VGM talvez não seja rígido: “assim como hoje o armador consegue trabalhar junto com o embarcador os prazos de documentação, para garantir o carregamento do container, o mesmo espírito deve permear as operações quando se tratar do envio do VGM”.

Na mesma conferência, Donna Lemm, representante da AgTC, argumentou que as regras da IMO não apenas seriam “desnecessárias como também impossíveis de serem aplicadas, uma vez que a IMO publica diretrizes, e não leis”. Outra consideração de Lemm foi que “existe uma grande diferença entre estar ciente e estar pronto: a maioria dos exportadores já está ciente, porém os embarcadores já vêm trabalhando com margens muito pequenas, e muito poucos podem dizer que estejam prontos, uma vez que alguns nem mesmo possuem um campo para especificar a pesagem em seus sistemas atuais”.





**IHS Fairplay** – Giles Searby, sócio do escritório britânico de litígios e arbitragem Keeble Hawson, afirmou que, no Reino Unido, o não cumprimento das novas regras da IMO será taxado como crime, com punições que podem variar desde pesadas multas até mesmo pena de prisão, dependendo da incidência.

A emenda da SOLAS deve se tornar uma lei, dispensando a necessidade de um Ato Parlamentar do governo britânico, e será aplicada pela Agência Marítima e Costeira do país (MCA). A única jurisdição que já detalhou a punição para o não cumprimento das normas foi o Japão, onde os infratores podem ser multados em até o equivalente a US\$ 2.600 por caso, com uma discrepância aceitável no peso aferido de 5%. A Índia também já estipulou essa variação, porém em números absolutos: 200kg.

Searby diz que, em outras jurisdições, ainda não se estabeleceu com tanta clareza que tipo de penalidades serão aplicadas para o cumprimento da norma, uma vez que ela vem sendo simplesmente adicionada ao código criminal ou outros sistemas legais de cada país. Ele ressalta, no entanto, que precisamos estar atentos aos primeiros meses da regra, já que se prevê uma série de episódios nos portos e haverá bastante pressão por parte da IMO para que os infratores recebam punições que venham a servir de exemplo para o futuro.

**The Maritime Executive** – O presidente e CEO do Conselho Mundial de Navegação (World Shipping Council), John W. Butler, realizou uma palestra sobre a pesagem dos containers diante do Comitê de Transportes Internos dos Estados Unidos, e o Subcomitê de Infraestrutura da Guarda Costeira e dos Transportes Marítimos, na qual explicou a confusão instaurada sobre as novas regras da SOLAS. Como conclusão, Butler



garantiu que não há necessidade de se prorrogar a data de implantação da nova regra, mesmo que alguns embarcadores ainda tenham dificuldades quanto às formas de pesagem, a inclusão da tara e a etapa em que ela deve ser realizada. "Considerando que todos os sistemas dos armadores devem estar aptos a processar o VGM enviado pelo embarcador, todos os pesos precisam ser totais para evitar o processamento manual e os consequentes gargalos ou interrupções nos portos. Em outras palavras, se for estipular um processo diferente para cada grupo de embarcadores que solicite uma política de exceção, estaremos minando a eficiência do processo para todos os exportadores dos Estados Unidos e do mundo.

**Fique atento:** Nos próximos 30 dias, o Guia Marítimo vai promover um Seminário sobre o VGM com a presença de especialistas internacionais para compartilhar experiências e ajudar o mercado a se preparar para as novas regras.