

Por Aparecido Mendes Rocha (\*)

Container é um equipamento construído em aço, alumínio ou fibra, destinado ao acondicionamento e transporte de carga e utilizado nos modais marítimo, terrestre e aéreo. É também conhecido como cofre de carga, pois é dotado de dispositivos de segurança previstos por legislações nacionais e por convenções internacionais.

O transporte de mercadorias por container em viagens marítimas representa aproximadamente 95% das cargas movimentadas diariamente em todo o mundo. Existem vários tipos de containers, sendo os principais: dry box; dry/high cube; reefer; open top; flat rack; plataforma; bulk e tank. Cada um possui características internas específicas, e utilizado de acordo com o tipo de mercadoria a ser transportada.

Os containers são descarregados do navio pelo operador portuário e seguem para o terminal depositário de cargas responsável por sua custódia. Operador e Terminal fazem o registro do estado de como recebeu o container, no sentido de isentar-se de responsabilidade por eventuais perdas e danos que não provocou.

Em caso de indicações ou indícios de avarias, suspeita de faltas ou vestígios de violação, são o Termo de Falta e Avarias (TFA) e o Aviso de Recebimento de Carga os documentos nos quais são lançadas as informações sobre o estado do container. No entanto, não existe um padrão para o TFA, ou seja, cada empresa possui o seu próprio documento, sendo os registros mais usuais: container amassado, arranhado, enferrujado, furado, rasgado, com diferença de peso ou lacre violado.

Ao tomar conhecimento de possíveis problemas com suas cargas, dos lançamentos no TFA, o importador ou seu despachante aduaneiro deve comunicá-los imediatamente à seguradora da qual contratou o seguro de transporte internacional, antes do desembarço e remoção da zona primária de fiscalização aduaneira e zona secundária. É importante não assinar o termo de desistência de vistoria sem a expressa autorização da seguradora, que, ao ser notificada, apresenta as instruções e procedimentos a serem adotados pelos segurados.

As seguradoras normalmente autorizam a liberação das mercadorias sem necessidade de vistoria quando os registros no TFA indicarem o container amassado, arranhado, enferrujado e diferença de peso até 5%, já que isso, por si só, não evidencia um sinistro com as cargas. O perigo está nos avisos com diferença significativa de peso, lacre violado ou container muito avariado. Os registros de “rasgado e furado” podem indicar a possibilidade de o conteúdo ter sido afetado, principalmente por entrada de água. Para tais ocorrências, a seguradora submete o container a uma pré-vistoria, autoriza a liberação e realiza uma nova vistoria no destino final.

De acordo com as condições do seguro de transporte, o segurado (no caso o importador) se obriga a protocolar a carta-protesto junto aos supostos responsáveis por danos e avarias, no prazo máximo de dez dias, contados da emissão do TFA. Não havendo apontamentos nesse documento, a contagem será a partir da constatação do sinistro. Esse procedimento está previsto no artigo 754 do Código Civil, e é necessário para o cumprimento de obrigações contratuais da apólice de seguro, uma vez que preservará o direito de regresso da seguradora por sub-rogação de direito contra o responsável pelos prejuízos indenizados.

(\*) **Aparecido Mendes Rocha** é especialista em seguros internacionais.

**Fonte:** [Blog do Rocha](#), em 31.05.2016.