

Por Valdir Ribeiro (\*)



*Reach stackers montando pilha de containers. Fonte:  
<http://www.sanygroup.com/products/en-us/cases>*

Eu soube que a concorrência entre as Seguradoras está tão acirrada que nem existe mais o estudo anteriormente básico e essencial sobre o **Carregamento Técnico Atuarial da Taxa de Prêmio**.

Aplica-se, por exemplo, 0.07%, tipo James Bond, e pronto!

Em minha opinião, deveria prever e embutir, como anteriormente a 2002, o custo da Vistoria Prévia realizada antes do desembarço aduaneiro, serviço que é oferecido por várias Companhias de Seguro e que não chega a ser propriamente de Assistência à Descarga, porque em geral não precisa disto, creio!

Afinal, há exatos 40 anos o próprio único Ressegurador brasileiro determinou ao Mercado Segurador que o consultasse sobre a necessidade da AD quando houvesse Cessão de Resseguro pelo Plano de **Excedente de Responsabilidade**.

**Carta Circular DO-21 (TRANS-18), de 21.10.77**

*Ref.: Assistência nas operações de carga e descarga*

*Em aditamento à Circular PRESI-077, de 23.08.77, comunicamos que:*

- 1º) - A prestação de serviços de assistência nas operações de carga e descarga só será admitida pelo IRB em caráter excepcional e após exame, em cada caso concreto, da sua real necessidade e convencimento de que essa medida resultará em benefício para o Segurador.*
- 2º) - A remuneração deverá ser estabelecida na base Homem/Hora, com limitação do número de horas de serviço.*
- 3º) - Qualquer autorização ficará condicionada à aprovação prévia da Presidência do IRB, até que se estabeleça um critério geral a ser seguido.*
- 4º) - A partir da data da Circular acima mencionada, não mais será concedida recuperação de resseguro para as despesas em questão, ressalvadas as autorizadas nos termos do item anterior.*

**Fonte: Suplemento Especial do Manual Transportes - Editora Roncarati**

A prática mostrou na época e ainda mostra até hoje que habitualmente os Terminais Portuários/Depositários faziam e fazem constar do Termo de Avaria registros praxistas, posteriormente repetidos na GMCI - Guia de Movimentação de Container Importação, que o Cofre de Carga estava amassado, arranhado e enferrujado.

Seu uso frequente por uma década ou mais nas importações e exportações faz com que sofram avarias estruturais, que são consertadas quando são devolvidos vazios aos Armadores ao término do aluguel, Off-Hire.

Pela minha experiência, em 97% dos containeres submetidos à Vistoria Prévia esses e outros danos em sua estrutura não haviam atingido e afetado o conteúdo. Dos demais 3%, apenas uma parte resultava em perda efetiva da mercadoria, bem ou equipamento em seu interior. Minha conclusão é de que o serviço de Vistoria Prévia **deve ser mantido pela Seguradora ou outro interessado**, mas de maneira criteriosa e desde que realizado com a seriedade devida.

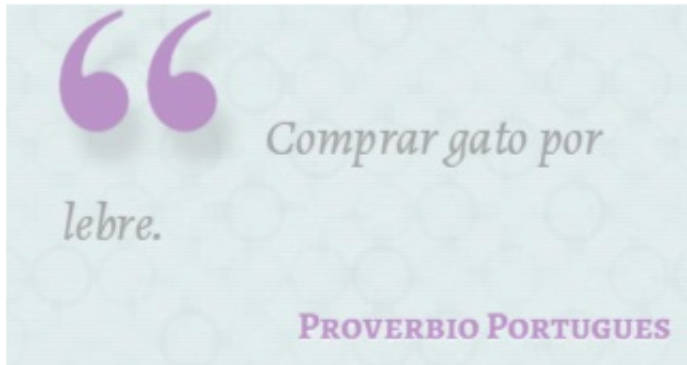


Não se deve fazer o trabalho de binóculo, obviamente, só examinando o Termo de Avaria com algo além dos registros praxistas mencionados ou com o container em meio a outros, tipo bloqueado, ou ainda com 4 ou 5 de alta.



Já discuti com muitos Comissários de Avarias por conta disto. Afinal, a Seguradora pagou para que

o serviço fosse feito com a qualidade esperada. Tenho muitas histórias pra contar sobre isso!



Creio que pouca gente da Seguradora ou do Importador presta atenção sobre a maneira pela qual um Container é submetido a Vistoria Prévia. Limitam-se a pagar a conta. Apenas quando trabalhava em Seguradoras consegui trocar a Prestadora desse tipo de Serviço, impondo à nova Contratada regras rígidas e sérias a ser seguidas. É a Seguradora quem deve decidir se deve ou não ser feita a citada Vistoria Prévia. Talvez ela decida liberar o lote para a nacionalização, dando ou não alguma instrução a ser seguida pelo Importador, por agilidade ou mesmo por Custo/Benefício.

Há Vistoriador/Comissário de Avarias que somente faz a Vistoria Prévia exigida pelo [Item XVII - Vistoria](#) da [Apólice de Seguro](#) quando o Depositário faz o [posicionamento](#) da unidade em solo, que é o procedimento correto ao meu ver. Inclusive, pode aproveitar o momento de uma Inspeção obrigatória ou do [Despachante antes de registrar a Declaração de Importação](#), do ato de Fumigação, da Conferência Aduaneira, etc., que é quando o Vistoriador pode ver como está a carga dentro da unidade.



Há um **custo** para essa movimentação que é cobrado pelo Depositário e é pago pelo Importador, cujo valor pode ser **muito superior** até ao montante pago por ele relativo ao Custo/Prêmio de Seguro.

2.1.2.1.04 – MOVIMENTAÇÃO INTERNA /  
POSICIONAMENTO PARA VISTORIA

Contêiner de 20' ou 40'	R\$ 281,12 por contêiner
Carga Solta- HBL/lote	R\$ 14,35 por ton ou m³
Mínimo - HBL/lote	R\$ 93,30

*Obs.: 01. caso ocorram mudanças de quadra resultantes da alteração de porto e/ou de navio, por solicitação do cliente ou seu representante legal, do transportador rodoviário, da Alfândega para vistoria aduaneira, Ministério da Saúde e Agricultura, etc.*

*02. carga solta será cobrada valor por peso ou por volume, que representar o maior valor.*

A imagem acima é apenas a ponta do iceberg. Se quiser ter uma ideia desse custo, então [clique aqui](#).



A Vistoria Prévia deve ser feita examinando o registro em Termo de Avaria emitido eventualmente pelo referido Depositário.

10	LOCAL ONDE FOI FEITA A NACIONALIZAÇÃO.  TERMO DE AVARIA DO DEPOSITÁRIO.  CONTAINER	CLIA Mesquita, em Santos/SP. Anexo 8.  ➤ <u>1º e Único Depositário / CLIA MESQUITA, Santos/SP:</u>  <b>REGISTROS</b>
	ECMU-907936-4	- Geral: Amassado, arranhado e enferrujado, danos estruturais considerados normais de movimentação. Poste Frontal Esquerdo remendado. Lacre divergente: Existência da letra N no lacre 384602 instalado. O de número 2733123, manifestado, estava normal.
	INKU-265868-8	- Geral: Amassado, arranhado e enferrujado, danos estruturais considerados normais de movimentação. Lacre divergente: Existência da letra N no lacre 073939 instalado. O de número 2733312 estava semelhante ao manifestado no B/L, Anexo 3.
	CAIU-815442-6	- Geral: Amassado (Poste Frontal e Esquerdo, Painel Inferior e Superior Direito), Arranhado (Teto, Painel e Longarina Inferior e Superior Direita estufada), Cortado (Teto coberto com encerado após a descarga) e enferrujado (Painel Direito fora de ISO). Lacre divergente: Existência das letras CGM no lacre 2733351 instalado. O de número N384241 manifestado no B/L, Anexo 3, estava sem tal letra N.
	CMAU-522395-3	- Geral: Amassado (Teto afundado, Painel Esquerdo e Longarina Superior Direita), arranhado (com vazamento de produto...), Cortado (Painel direito remendado com fita Silver Tape) e enferrujado (container coberto com encerado após descarga). Lacre divergente: Existência das letras CGM no lacre 2733293 instalado. O de número 082164 manifestado no B/L, Anexo 3, estava com número 082264 instalado nas portas.
	CMAU-502826-3	- Geral: Amassado, arranhado e enferrujado, danos estruturais considerados normais de movimentação. Painel Direto Estufado. Lacre divergente: O lacre 25274 manifestado no B/L, Anexo 3, não estava instalado nas portas do cofre de carga, mas o de número 135484 manifestado estava instalado normalmente nas citadas portas.
	CMAU-411347-9	- Geral: Amassado, arranhado e enferrujado, danos estruturais considerados normais de movimentação. Lacre divergente: O lacre 25278 manifestado no B/L, Anexo 3, não estava instalado nas portas da unidade, enquanto que o número 135488 manifestado estava instalado normalmente nas portas mencionadas.

Em seguida - e não menos importante - fazendo a **Inspeção física**, verificando de forma atenta as condições, basicamente:



do piso/assoalho, quando o container é içado

*Crossmembers - Dry*  
(Travessas de fundo – container comum)



das portas/traseira/fundo, se desalinhadas e das borrachhas de vedação

*Door Panel* (Painel das portas)



das travas de fechamento, das suas braçadeiras e alavanca de abertura, além da integridade dos lacres manifestados no Conhecimento Marítimo

*Locking Bar*  
(Tubo da haste de fechamento)



dos Painéis laterais esquerdo e direito

*Corrugated Side Panels*  
(Painéis laterais corrugados)



do Paineil frontal; e

*Front Panels* (Painéis Frontais)



do teto também

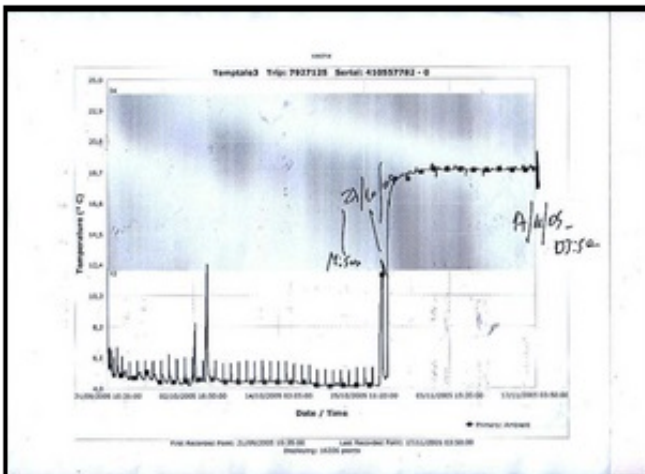


Se quiser, assista aos vídeos sobre furtos em container, [clikando aqui](#).

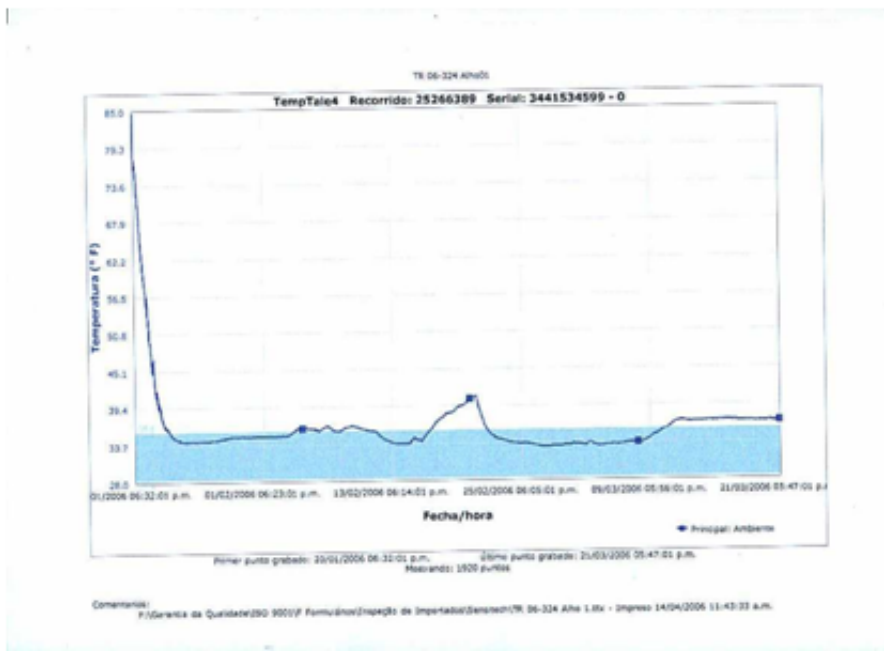
Se for Container tipo Reefer, qual a temperatura marcada no Set-Point e se o Sistema está plugado na tomada de alimentação de energia elétrica.



- Houve casos em que a carga chegou congelada, quando deveria ter sido mantida sob refrigeração, apenas. PT da carga.
- Houve outros em que ocorreu o inverso, acredite! PT da carga.



Veja por exemplo o registro de variação de temperaturas feito em uma 3 das Fitas Ryan encontradas no Container tipo reefer, nas portas/traseira/fundo, meio e frontal, quando da desova das caixas contendo frutas destinadas a um Importador habitual, que foram transportadas:



São mercadorias sensíveis e perecíveis!

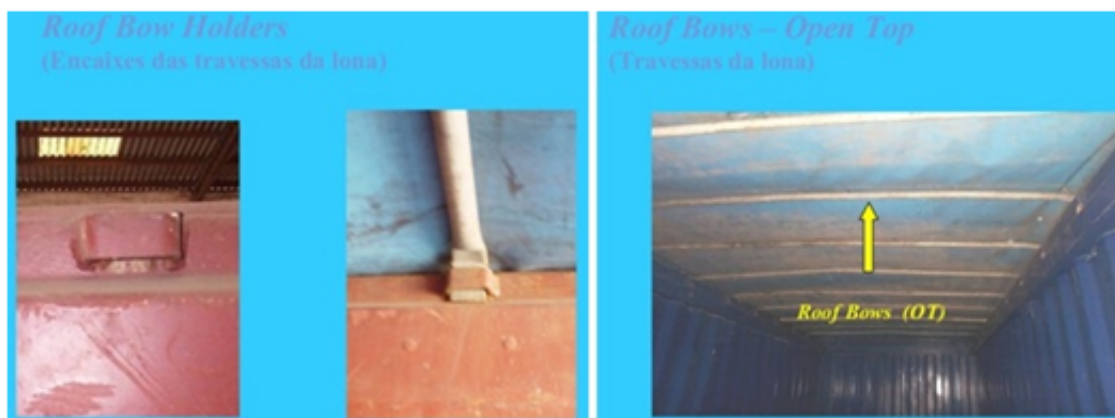


Se for Flat-rack, qual o estado das lonas que envolvem a carga.

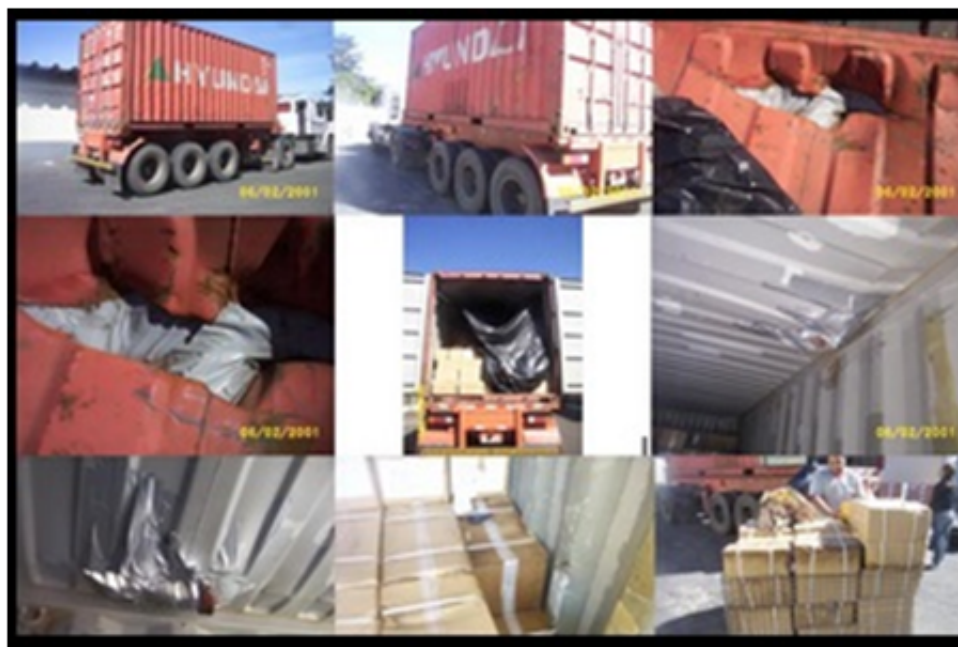


Se for Open Top, qual a condição da lona de cobertura e das Travessas que a sustentam, mostradas

em detalhe abaixo, percebendo se alguma delas está quebrada ou afundada, de forma a criar poça de água.



Veja imagens diversas referentes a um sinistro:



Enfim, tenho muitas histórias pra contar de prejuízos por inspeção mal feita!



Um forte abraço e sucesso!

(\*) **Valdir Ribeiro** é Comissário de Avarias e Regulador de Sinistros de Transportes de Mercadorias, Equipamentos e Bens.

(13.03.2017)