

Por Valdir Ribeiro (*)



Container Open Top com lona na cobertura



Também utilizado em situações bastante específicas o **container open top** se assemelha muito à uma [carreta \(semirreboque\)](#), pois não tem a parte superior, ou seja, o teto é aberto dispendo de alguns arcos removíveis, sendo encoberto apenas por uma lona e o seu piso é feito de madeira. Este tipo de container é indicado para cargas que não conseguem ser carregadas através das suas portas. Geralmente são cargas maiores como máquinas, pedras, materiais de construção, vidros ou até peças para os mais variados tipos de produtos. As medidas e estruturas seguem o padrão de *containers dry*.

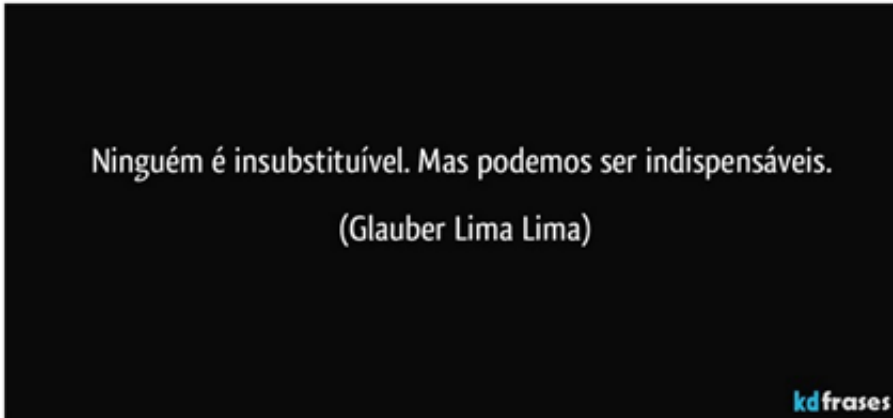
Fonte: Miranda Container

A História



Uma máquina Bobinadora no valor de milhares de Euro\$, equivalentes em 2007 a R\$ 1.123.370,82,

importada da França por um Importador habitual do Paraná, foi embarcada em um container Open Top de 40 pés e descarregou do navio em 5.11.2007 no Porto de Paranaguá com registro de avarias nos arcos ou travessas que suportam a lona de cobertura. O Terminal armazenou o container em um local sujeito a alagamento.



O Vistoriador fez a vistoria e constatou que o local era impróprio, sujeito a infiltração de água através das tábuas de assoalho e das borrachas de vedação das portas, as quais não têm o poder de estanqueidade. As borrachas aparecem em preto na imagem **meramente ilustrativa** a seguir:

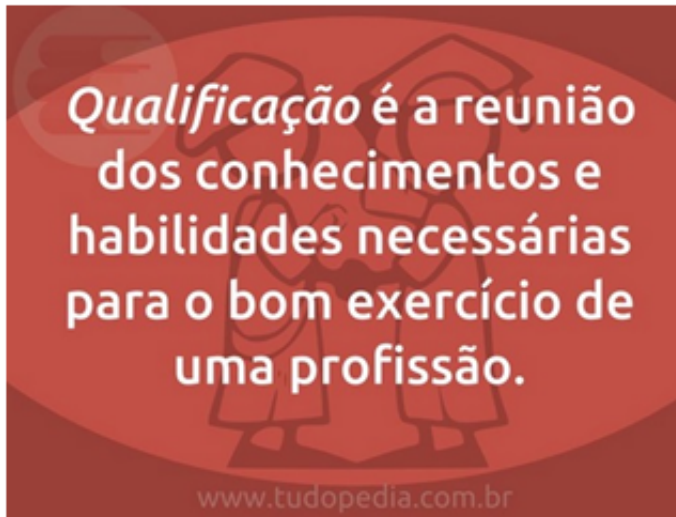


Abaixo imagens **meramente ilustrativas** de outro tipo de container, como noção, pois são semelhantes ao do *Container Open Top*.

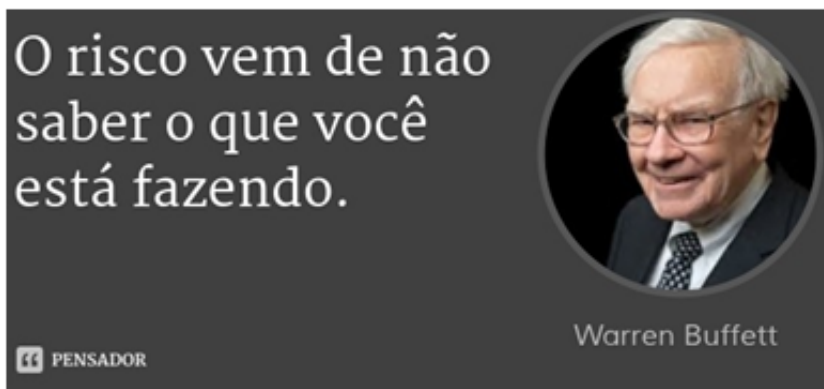


Constatou também que havia um arco/travessa danificado/a, de modo a formar poça de água sobre a lona, além de haver rasgos nos cantos da mencionada lona. Veja em imagens **meramente ilustrativas** como são encaixadas as Travessas que sustentam a lona removível de cobertura.





O Vistoriador local a serviço do Comissário de Avarias credenciado pela Seguradora não recomendou ao Importador a expedição de Carta-Protesto ao Armador e nem ao Depositário, propondo a realização de Vistoria Particular Conjunta, a fim de definir a quem caberia a responsabilidade pelas perdas e danos eventualmente existentes no maquinário acondicionado naquele container.



Ele limitou-se a liberar o lote para o Trânsito Aduaneiro pretendido pelo Importador até a EADI próxima ao seu Domicílio, desistindo formalmente da Vistoria Aduaneira ainda possível na ocasião. Lá, o container foi aberto para Conferência Aduaneira, oportunidade em que foi constatada a acentuada existência de danos provocados pela umidade que infiltrou através do teto/lona, cuja responsabilidade cabia ao Armador.

O CHEFE DA ÁREA DE SINISTROS ESTAVA EM FÉRIAS NO PERÍODO

Tive acesso às imagens e ao que ocorreu quando o Chefe da área de Sinistros da Seguradora, também Comissário de Avarias, pediu a minha ajuda para tentar contornar a situação, eis que o atendimento ao sinistro aconteceu quando ele estava em período de férias na Empresa e teve que visitar o Segurado em Dezembro/2007, quando lhe foi estimado o Custo dos Reparos necessários no equivalente em R\$ a Euro\$ 135 mil, número expressivo que o deixou assustado, devendo prestar contas à sua Diretoria!

NÃO SOU [WIKILEAKS](#), MAS DÁ PARA DETALHAR UM POUCO

Em conjunto, foi elaborado um Relatório à sua Diretoria, nos seguintes termos:

RELATÓRIO APRESENTADO POR ELE À DIRETORIA DA SEGURADORA

"A NOSSA PRESTADORA *Comissária tal* CONCLUIU, POR OCASIÃO DA VISTORIA PRELIMINAR/PRÉVIA, QUE O LACRE ERA O ORIGINAL E QUE O RASGO NA LONA ESTAVA LOCALIZADO EM LATERAL DO CONTAINER, PROXIMAMENTE À QUINA DO TETO DESTA, SEM INDÍCIOS DE QUE ESSE RASGO PERMITIRA A INFILTRAÇÃO DE ÁGUA (MAR OU CHUVA), NO INTERIOR DO CONTAINER E INCLUSIVE:

1) APONTOU POÇAS DE ÁGUA SOBRE A LONA, MAS QUE NÃO HOUVE INFILTRAÇÃO DE ÁGUA NO CONTAINER;

2) MOSTROU EM FOTOS INDICANDO QUE O CONTAINER ESTAVA POSICIONADO EM LOCAL ATINGIDO POR POÇAS DE ÁGUA, A QUAL PODERIA TER INFILTRADO NO INTERIOR DO CONTAINER ATRAVÉS DO ASSOALHO;

EM MINHA OPINIÃO, SABENDO PREVIAMENTE DISTO, EU PROPORIA AO ARMADOR ATRAVÉS DA AGÊNCIA MARITIMA RESPONSÁVEL PELO NAVIO TRANSPORTADOR A REALIZAÇÃO DA VISTORIA PARTICULAR CONJUNTA, MEDIANTE A ASSINATURA DO TERMO DE ACORDO, PORQUE:

A) FOI APONTADO PELA *Comissária tal* A FALTA DE TRAVESSA NA COBERTURA DO CONTAINER SOB A LONA, PARA JUSTAMENTE EVITAR AS POÇAS DE ÁGUA;

B) A POSSIBILIDADE DE QUE UMA GRANDE QUANTIDADE DE ÁGUA SOBRE O LOCAL DE AUSÊNCIA DA TRAVESSA, TER PERMITIDO INFILTRAÇÃO DE ÁGUA, POR INTERMÉDIO DE MICRO-FISSURA OU MICRO-FUROS NÃO VISÍVEIS PELO VISTORIADOR À DISTÂNCIA E AS POÇAS ENCONTRADAS POR ELE PODERIAM SER RESTOS DE ÁGUA, POIS ELAS ESTAVAM POSICIONADAS NA PARTE COM TRAVESSAS.

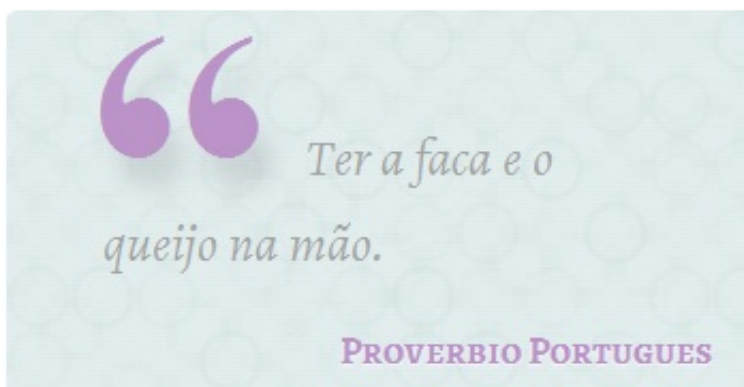
C) O RASGO CONSTATADO NA LONA E A AUSÊNCIA DE TRAVESSA NO LUGAR SÃO MOTIVOS ACEITOS PELOS ARMADORES PARA ACIONAR/CONTRATAR O CLUBE P& I PARA PARTICIPAR DA VISTORIA PARTICULAR CONJUNTA PROPOSTA, (SE HOUVESSE A PROPOSIÇÃO).

O ASSOALHO AVARIADO (ABSORÇÃO DE UMIDADE) ERA UM PROBLEMA A SER APRESENTADO AO DEPOSITÁRIO ALFANDEGADO, ATRAVÉS DA MESMA VISTORIA CONJUNTA.

A *Comissária tal* NÃO SE OPÔS À REMOÇÃO DO CONTAINER PARA A EADI *tal*, ONDE FOI PROCESSADO POSTERIORMENTE O DESEMBARAÇO ADUANEIRO.

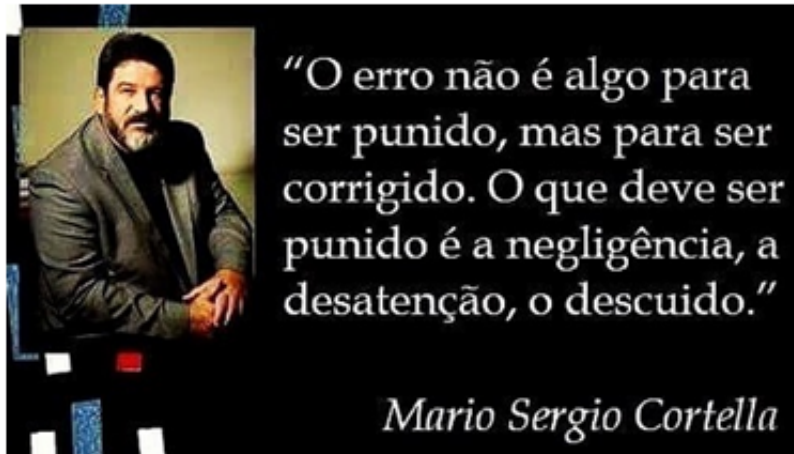
..."

A pedido da Seguradora, tardiamente o Segurado expediu a Carta-Protesto ao Armador, responsabilizando-o e convocando-o para a Vistoria Particular Conjunta em local apropriado. Contudo, a resposta foi dada pelo Agente Marítimo em um carimbo com texto padrão, dizendo que o Armador - seu representado - não poderia ser responsabilizado por quaisquer perdas e danos pelo fato de não ter sido requerida a Vistoria Aduaneira em Zona Primária!



Raramente funciona esse tipo de procedimento extemporâneo! Se você já espera um **não** garantido, então tenta... vai que...

É que o Armador, suposto responsável, sempre poderá alegar que não há evidência de que foi ele quem causou os prejuízos ao conteúdo da unidade ou que poderia não ter sido o único, pois o Container foi movimentado pelo Terminal, pelo Depositário ou pelo Transportador Rodoviário posteriormente à descarga, sendo gerado ou agravado tais perdas e danos. Inclusive, alegação semelhante poderá ser apresentada pelo Terminal, pelo Depositário e também pelo Transportador Rodoviário.



ABSORVEDORES DE UMIDADE ERAM NECESSÁRIOS

Por fim, quero acrescentar que considerando a gravidade dos danos apontados e reclamados, cheguei a desconfiar de deficiência/insuficiência de embalagem, eventualmente faltando absorvedores de umidade em número suficiente, motivo pelo qual - **é por causa desse e de outros casos** - que habitualmente insisto no sentido de que o Importador exija [imagens da estufagem do Container](#), procedimento tão simples e é um direito que lhe assiste.

REDE DE VISTORIADORES DE CARGA SEGURADA OU NÃO

<http://www.rededevistoriadoresdecarga.com.br>

Um forte abraço e sucesso!

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

(19.03.2017)