

Por Aparecido Rocha (*)



O comércio global de mercadorias passa por uma situação atípica com a falta de contêineres e sofre com o aumento excessivo do preço do frete internacional. A escassez de contêineres no mercado, já notada a partir de 2019, piorou com o prolongamento da pandemia e transformou uma simples caixa de metal em protagonista do comércio internacional. Para exemplificar, o frete marítimo entre a China e o Brasil era negociado em torno de US\$ 2 mil em 2017 e atualmente chega a US\$ 10 mil dependendo da empresa de navegação.

Grande parte das exportações brasileiras, principalmente para países asiáticos, é composta por produtos que necessitam contêineres refrigerados, conhecidos como Reefers. O contêiner reefer é um equipamento isolado termicamente, usado principalmente no transporte de produto que precise de uma temperatura controlada para a conservação da qualidade primária dos produtos desde a origem até a entrega no destino final, tais como carnes e derivados, aves, frutos do mar e peixes, frutas, verduras, entre outros perecíveis.

Os contêineres reefers saem do Brasil e não retornam na mesma proporção por falta de importação de produtos da mesma natureza. Para balancear esse fluxo e reduzir custos logísticos e operacionais, e suprir a falta de contêineres no sentido inverso da exportação, os armadores ofertam a operação NOR (Non-Operating Reefer) que significa reefer fora de operação, com motor desligado, equiparando-se, assim, aos containers comuns DRY/HC, e com isso reduzem significativamente o custo do frete internacional. Para o armador, é muito melhor receber menos do que retornar com os equipamentos vazios.

O transporte de contêiner NOR ainda não é muito praticado no mercado nacional, mas com a falta de contêineres convencionais, já desperta a atenção de empresas com cargas containerizadas secas e cada vez mais ganha espaço no comex brasileiro.

O interior do reefer é mais sensível e frágil que um contêiner dry, o que requer cuidados especiais com a colocação de mercadorias. A parede interna do contêiner possui isolamento térmico de poliuretano e revestido com alumínio ou aço inoxidável, e fácil de ser danificado dependendo o tipo de mercadoria ou amarração utilizada, portanto, deve-se evitar o embarque de mercadorias muito pesadas que podem danificar o contêiner e outras que soltem qualquer tipo de sujeira e líquidos, assim como também não é adequado para produtos que absorvam odores, como tecidos, papéis, entre outros sensíveis.

Após o transporte de mercadorias em contêiner refrigerado, o importador tem a obrigação de devolver o equipamento lavado e limpo, e o armador por sua vez, só deve permitir o embarque de outra carga no mesmo contêiner quando este estiver em impecável estado de limpeza e apropriado para transporte.

Para fins de seguro de transporte internacional, não há restrição para a utilização de contêiner NOR, mas os cuidados com embarque desse tipo devem ser redobrados com atenção especial para as embalagens, pois o seguro não cobre danos a terceiros, o contêiner no caso, e tampouco danos a própria mercadoria por insuficiência de embalagem. Outro aspecto importante, é que na hipótese de uma mercadoria se tornar imprestável devido a cheiro ou absorção de odores de mercadorias transportadas anteriormente no mesmo contêiner, os prejuízos não são cobertos pelo seguro de transporte internacional e não existe cobertura de seguro adicional para esse risco.

(*) **Aparecido Rocha** – insurance reviewer.

Fonte: Blog do Rocha, em 14.05.2021