

Sinistro de Transportes - Você sabe como é feita a Vistoria Prévia de Container no Depósito Alfandegado?

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 atendimento à Circular PRE-077, de 23.03.77, 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 conhecimento de que essa medida resultará em benefício para o segurado;
- 2º - A remuneração deverá ser estabelecida na base Hora/Hora, com limitação do número de horas de serviço;
- 3º - Qualquer remuneração ficará condicionada à aprovação prévia da Previdência 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 prejuízo para os degressos em questão, ressalvados os associados aos 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 **deva 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

Container de 20' ou 40'	R\$ 261,12 por container
Carga Solta - HBL/One	R\$ 34,35 por ton ou m ³
Mixado - HBL/One	R\$ 60,50

Obs.: 01. caso ocorram multas ou outras penalidades 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.

CONTAINER	REGISTROS
ECML1907938-4	- Geral: Amassado, amarrado e enferrujado, danos estruturais considerados normais de movimentação. Protez Frontal Esquerdo remendado. Lacre divergente. Existência da letra N no laço 30402 instalado. O de número 2733121 manifestado, estava normal.
INKU-265668-8	- Geral: Amassado, amarrado e enferrujado, danos estruturais considerados normais de movimentação. Lacre divergente. Existência da letra N no laço 073099 instalado. O de número 273312, estava semelhante ao manifestado no BI, Anexo 3.
CAIU-815442-6	- Geral: Amassado (Prote Frontal e Esquerdo, Panel Inferior e Superior Direita), Amarrado (Teto, Panel e Longarina Inferior e Superior Direita estufada), Cortado (Teto coberto com emendação após a descarga) e enterrujado (Panel Direita fora de 150) Lacre divergente. Existência das letras CGM no laço 2733351 instalado. O de número 1304241 manifestado no BI, Anexo 3, estava sem tal letra N.
CMAL1522395-3	- Geral: Amassado (Teto abafado, Panel Esquerdo e Longarina Superior Direita), amarrado (com vazamento de produto), Cortado (Panel direito remendado com fita Silver Tape) e enferrujado (container coberto com emendação após descarga). Lacre divergente. Existência das letras CGM no laço 2732629 instalado. O de número 02114 manifestado no BI, Anexo 3, estava com número 02294 instalado nas portas.
CMAL1502926-3	- Geral: Amassado, amarrado e enferrujado, danos estruturais considerados normais de movimentação. Panel Direta Estufado. Lacre divergente. O laço 25274 manifestado no BI, Anexo 3, não estava instalado nas portas do cofre de carga, mas o de número 135844 manifestado estava instalado normalmente nas citadas portas.
CMAL1411347-9	- Geral: Amassado, amarrado e enferrujado, danos estruturais considerados normais de movimentação. Lacre divergente. O laço 25273 manifestado no BI, Anexo 3, não estava instalado nas portas do cofre de carga, mas o de número 135488 manifestado estava instalado normalmente nas citadas portas.

Empreendedor basicamente importante - fazendo a **Inspeção física**, verificando de forma atenta



do piso/cassalho, quando o container é içado



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



dos travessas da frestada do, das suas hastes de alavancas de abertura, além da integridade



dos Painéis laterais esquerdo e direito



do Painel frontal; e



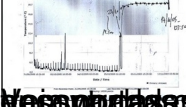
do teto também



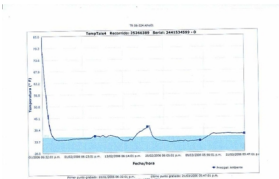
de um Container Reefer ou Refrigerado, se o Sistema está



funcionando, para que o produto não se estrague, pois o sistema de refrigeração deve ser mantido sob



de um sistema de refrigeração, pois o sistema de refrigeração deve ser mantido sob



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 de armazenamento das travessas e a sustentação de



Veja imagens diversas referentes a um sinistro:



As histórias pra contar de prejuízos por inspeção mal feita!



MARITIMO, ENVIOS, COMISSÃO DE AVALIAÇÃO DE DANOS E REGULADOR DE SINISTROS DE TRANSPORTES DE