

Vistoria de Contêineres



Vistoria de Contêineres

Para entregar ou retirar um contêiner do Terminal o cliente deverá se certificar que a unidade estará liberada para ser entregue ou retirada. No caso da importação, a verificação deverá ser feita com os setores de Faturamento e Entrega. Na exportação é necessário verificar se o “booking” já está cadastrado e com reservas disponíveis.

Após se certificar que está tudo de acordo, o cliente pode emitir/ agendar a guia para o contêiner. No caso de contêiner de exportação ou importação a documentação exigida pelo Gate são apenas as guias de entrega/saída de contêiner e crachá do motorista que fará o transporte. Caso ele não tenha crachá, são exigidos a carteira de habilitação e o documento do veículo.

Para um contêiner entrar nas dependências do Terminal é necessário que o motorista esteja portando a “Guia de entrega” com seu horário já devidamente agendado. Após a entrega da guia é feita a verificação documental (a-check). Estando a documentação correta, o motorista é encaminhado para uma das balanças de entrada para ser feita a verificação da estrutura do contêiner (p-check). Se todos os dados baterem com os informados na guia e a unidade não apresentar avarias, o motorista é liberado para entrar na área alfandegada do Terminal.

Para todas as operações de transporte no Gate, apenas motoristas cadastrados têm acesso ao Terminal – com a utilização de crachás e biometrias (leitura de digitais) para que não haja a possibilidade de outra pessoa acessar a área alfandegada sem liberação por parte da segurança. A exigência do uso de Equipamento de Proteção Individual (EPI), tanto para motoristas quanto para colaboradores.

O Armazém é uma área destinada única e exclusivamente ao atendimento das demandas dos órgãos intervenientes – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e Receita Federal. Nesse local são realizadas principalmente a desunitização das unidades para conferência física da Receita e para inspeção e retirada de amostras do Mapa e Anvisa. Quem determina a carga que irá para o Armazém são os órgãos intervenientes.

A disposição dos contêineres no pátio do Terminal ocorre conforme navio e tipo de carga. O pátio da Portonave tem capacidade para 30 mil TEUs (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) e está dividido em quadras numeradas para melhor localização das unidades. Existe a área de importação e exportação para contêineres cheios, área IMO – para cargas perigosas, área

reefer – unidades refrigeradas e a área para contêineres vazios de importação e exportação

Unitização: é o ato de colocar a mercadoria no contêiner após vistoria.

Desunitização: é o ato de retirar a mercadoria do contêiner para ser vistoriada.

Expurgo: toda madeira que vem dentro dos contêineres necessita ter um carimbo que indique que ela foi tratada e está livre de insetos e fungos. Quando a unidade posicionada para vistoria do Mapa Vegetal não possui o carimbo, o fiscal solicita ao despachante o expurgo do contêiner, que consiste em aplicar veneno na madeira.

Posicionamento Receita Federal: todas as unidades que passam pelo scanner são enviadas para o posicionamento. A Receita informa ao despachante um dia antes que sua unidade vai passar por conferência física pelos fiscais. Uma Portaria Federal determina que todos os contêineres vazios passem pelo scanner.

As liberações de importação e exportação e as presenças de carga de exportação são realizadas a partir de solicitações/chamados feitos no portal de serviços da Portonave pelos despachantes ou representantes dos importadores e exportadores, por meio das ferramentas de “fluxo de saída” e “fluxo de entrada”. O “fluxo de saída” é utilizado para a liberação de importação e cabotagem com a criação de fluxos dos tipos: DI (Declaração de Importação), DSI (Declaração Simplificada de Importação) e liberação de cabotagem com a criação do fluxo tipo CTAC (Conhecimento de Transporte Aquaviário de Cargas). O “fluxo de entrada” é utilizado para as presenças de carga e liberações de exportação com a criação de fluxos dos tipos: DE (Declaração de Exportação), DSE (Declaração Simplificada de Exportação), embarque antecipado (para os exportadores de frios e congelados) e Tradex para unidades já desembaraçadas (liberadas pela Receita Federal) em outros recintos da região.

Fluxo de saída: Os despachantes acessam o portal de serviços da Portonave e criam o fluxo informando alguns dados necessários (Ex.: número da DI e contêineres), posteriormente eles enviam pelo portal a documentação digitalizada necessária para liberação.

Fluxo de entrada: Após a entrada do contêiner no Terminal, o despachante acessa o portal de serviços e cria o “fluxo de entrada” informando alguns dados necessários. O Comex lança esses dados no sistema Siscomex. Confirmada a presença de carga, o cliente dá entrada no despacho de exportação e aguarda a liberação da Receita Federal. Após esse processo, o despachante poderá solicitar a liberação para o embarque da mercadoria.

Container

Container é uma caixa construída em aço, alumínio ou fibra, que foi criado para o transporte unitizado de mercadorias. O container é construído de forma resistente para ser usado várias vezes.

O container pode ser utilizado por vários modais, como: marítimo, terrestre e aéreo.

Os containers são identificados com marcas do proprietário e local do registro, números, tipos, tamanhos, etc.

As unidades de medidas utilizadas para a padronização das dimensões dos containers são pés(`) e polegadas(``).

Exemplo: 1 pé é igual a 30,48 cm, e 1 polegada é equivalente a 2,54 cm. As medidas dos containeres é referente as suas medidas externas. Todo tipo de container é padronizado externamente, podendo as dimensões internas serem diferentes devido ao tipo de carga que é transportada. O container é um equipamento indispensável para o transporte internacional. Ele traz maior segurança para a carga e facilidade com o manuseio, armazenagem e movimentação da carga.

Contentor (transporte)



Tipo

Shipping container ([en](#))

O termo contêiner (português brasileiro) ou contentor (português europeu) é um equipamento utilizado para transportar carga.

Um contentor ou contêiner é uma grande caixa de metal ou madeira, geralmente de grandes dimensões, destinado ao acondicionamento e transporte de carga em navios, trens etc.

É também conhecido como cofre de carga, pois é dotado de dispositivos de segurança previstos por legislações nacionais e por convenções internacionais. Tem como característica principal constituir hoje em dia uma unidade de carga independente, com dimensões padrão em medidas inglesas (pés). A unidade base geralmente considerada é o TEU (em inglês: twenty feet equivalent unit).

Durante séculos de comércio internacional, os seus precursores, chineses, árabes e europeus, não haviam conseguido criar uma forma não só de evitar as enormes perdas no transporte com as quebras, deteriorações e desvios de mercadorias, como também de agilizar e reduzir o custo das operações de carga e descarga. Somente em 1937, o americano Malcom Mc Lean, então com pouco mais de 20 anos, motorista e dono de uma pequena empresa de caminhões, ao observar o lento embarque de fardos de algodão no porto de Nova Iorque, teve a ideia de armazená-los e transportá-los em grandes caixas de aço que pudessem, elas próprias, serem embarcadas nos navios.

Com o tempo, Mc Lean aprimorou métodos de trabalho e expansão de sua companhia, a Sea-Land (depois Maersk-Sealand), tornando-a uma das pioneiras do sistema intermodal, e abrangendo transporte marítimo, fluvial, rodoviário e ferroviário, além de terminais portuários. Surgia, assim, a contentorização.

Após inúmeras experiências nos Estados Unidos, prejudicadas pelo período da Segunda Guerra Mundial (1939/ 1945), somente em 1966, Mc Lean se aventurou na área internacional, enviando um navio porta-contentores para a Europa. Assim, em 5 de maio daquele ano (1966), chegava ao porto de Roterdão - já o maior porto do mundo - o cargueiro adaptado "SS Fairland", da Sea Land, que ali descarregou 50 unidades. Como não havia equipamento apropriado, o desembarque foi feito com o próprio guindaste do navio, outra criação de Mc Lean.

Naquela época, um verdadeiro exército de nove mil estivadores trabalhava no grande porto holandês, vinculados a 25 empresas de serviço. Antevendo a revolução que iria ocorrer no transporte marítimo, o diretor do porto, Frans Posthuma, conseguiu a exclusividade para receber os contêineres destinados à Europa, comprometendo-se a preparar um terminal especializado para desembarcá-los. Logo depois, em 1967, cinco das empresas estivadoras que

operavam no porto de Roterdão criaram a ECT, com apenas 208 empregados para atender ao crescente movimento de contêineres.

Tipos de contêiner



Vista de contentores no porto de Nova Jersey.



Um contentor clássico.



Navio porta-contentores no porto de Copenhaga.



Contentor aéreo.



Há mais de 17 milhões de contêineres no mundo.



Cargas de contêineres.

Carregamento final, inclusão completa – Dry Box

Contêiner básico intermodal com portas no final, acomodáveis para cargas gerais não requerendo controle de meio ambiente quando em rota. Usado para cargas gerais secas existentes, como alimentos, roupas, móveis, etc.

Equipado com portas ventiladas nos finais ou laterais, e usadas para cargas geradoras de calor, que requerem de proteção contra avarias de condensação (sudação). Versões com ventilação de ar elétrica são disponíveis. Ventiladores são normalmente encaixados com defletores para prevenir a entrada de água de chuva ou do mar. Igual ao dry box. Usado para Cacau e Café e cana de açúcar.

Carregamento lateral, inclusão completa;

Equipado com porta lateral para uso em acondicionamento em descarga de carga onde não seja prático o uso de portas finais, também quando o contêiner necessita permanecer nos trilhos enquanto a carga é colocada ou removida do contêiner. Além das porta tradicionais, temos as laterais somente na lateral direita ou ambas esquerda/direita e também temos o contêiner com portas no frontal.

Abertura de Topo – Open Top

Usado para carretos pesados, ou itens desajeitados onde o carregamento ou descarregamento da carga através das portas finais e laterais seja impraticável. A maioria dos contêineres é equipada com cobertura de tecido e são sempre indicados como contêiner de topo “suave” ou “rude”. Alguns contêineres de abertura de topo são encaixados com cobertura de painéis tipo hatch removíveis ou teto de metal total destacáveis.

Isolantes

Para cargas que não poderiam ser expostas a mudanças rápidas ou bruscas de temperatura. Disponíveis em versões ventiladas e não ventiladas. Algumas transportadoras provêm contêineres com sistema de aquecimento para uso especial.

Refrigerados

Isolante e equipadas com sistema de refrigeração embutido, gerado por conexões elétricas diretas ou por geradores a gasolina ou a diesel. É usado primariamente para alimento ou outros artigos que requerem temperatura controlada de meio-ambiente.

Volume Líquido – Tanque

Contêiner tipo tanque para transporte de líquidos. Alguns têm sido designados para especificações de alto nível. Para transporte de certos materiais perigosos.

Volume Seco

Designado para transporte de carga tais como produtos químicos secos e grãos.

Prateleiras Retas

Disponíveis com vários modelos e tamanhos, as prateleiras retas são usadas para madeira, produtos de moinho pesados, largos e desajeitados, maquinários e veículos. Alguns são equipados com laterais removíveis.

Automóveis

Usado para o transporte de veículos, disponível nas versões abertas ou fechadas.

Animais vivos

Configurado para o transporte de animais; os contêineres são disponíveis para o transporte de gado, aves domésticas e outros animais.

Coberta marítima

Contêiner de topo aberto experimental desenvolvido pela “Marad” e a Marinha Americana.

Este sistema de manejo de carga é desenhado para adaptar a navios cargueiros ou transporte de equipamentos pesados fora de tamanho (principalmente militares).

A construção do piso work-trough(seção do piso aberta por uma manivela própria) pode reduzir tempo de descarregamento e espaço de armazenamento de pier, desde que eles não necessitem ser removidos da destinação.

High-Cube

Estes contêineres são usados para cargas de alto-volume, baixo peso e pode aumentar a área cúbica. Os contêineres “high-cube” são de 2,89m de altura e comprimento de no máximo de 12m.

Vestuário

Com prendimentos especiais, e encaixes de teto internos, estes contêineres podem ser usados para pendurar vestuário.

Dimensões

Atualmente há diversos tipos de contêineres, cujas dimensões externas podem ser:

TIPO	Comp. (pés)	CxLxA (mm) ext.	CxLxA (mm) int.	Capacidade Peso/Volume (t/m³)
Dry Box	20'	6.058x2.438x2.591	5.900x2.352x2.395	21,6/33,2
Dry Box	40'	12.192x2.438x2.591	12.022x2.352x2.395	26,5/67,7
Dry/High Cube	40'	12.192x2.438x2.896	12.022x2.352x2.696	26,3/76,2
Reefer	20'	6.058x2.438x2.591	5.498x2.270x2.267	25,4/28,3
Reefer	40'	12.192x2.438x2.591	11.151x2.225x2.169	26,0/55,0
Open Top	20'	6.058x2.438x2.591	5.900x2.352x2.395	21,6/32,6
Open Top	40'	12.192x2.438x2.591	12.020x2.350x2.342	26,5/67,7
Flat Rack	20'	6.058x2.438x2.591	5.798x2.408x2.336	21,6/33,2
Flat Rack	40'	12.192x2.438x2.591	12.092x2.404x2.002	26,5/67,7
Plataform	20'	6.058x2.438	6.020x2.413	21,6/33,2

Plataform	40'	12.192x2.438	12.150x2.290	26,5/67,7
Tank	20'	6.058x2.438	X	19/23 mil l

Containerização



Vários containers em espera em Port-Elizabeth, Nova Jersey



Navio porta-containers



Grua para movimentação de containers no porto de Gennevilliers, perto de Paris

Designa-se por containerização (ou contentorização) o processo que foi iniciado na década de 1960 sob impulso do empreendedor norte-americano Malcom McLean e posteriormente globalizado na década de 1980 e que consiste no uso de contentores para o transporte de mercadorias, principalmente no transporte marítimo.

Os containers (em Portugal: contentores) surgiram nos Estados Unidos na década de 1950. Com vários tamanhos, a normalização internacional é

realizada com o desenvolvimento de container de vinte pés (referido como TEU, do inglês Twenty-foot Equivalent Unit, que se tornou uma nova unidade de medida) e containers de 40 pés. Este modo de transporte levou à redução de custos através da redução dos custos de manuseio, e da quebra e roubo de produtos. A cadeia de fornecimento de bens foi simplificada, entre o fabricante e o cliente final.

É o container que vai ser manipulado de modo altamente automatizado, graças à padronização do tamanho e ganchos das "caixas". Estes recipientes são destinados principalmente para o transporte de produtos fabricados, mas também pode levar outros produtos: frutas, legumes e outros produtos alimentares, produtos líquidos ou em viaturas, enquanto containers especializados - cisternas, containers refrigeradas ou outros - mas sempre com dimensões padrão, também podem circular nos portos e por via terrestre ou ferroviária.

Contêiner standard (fala-se "istandardi") – padrão: é o contêiner mais comum ou frequente. Encontrado em dois tamanhos, o maior tem o dobro do comprimento do menor. Presta-se ao transporte dos mais variados tipos de carga com volume maior que o peso e aos mais diversos usos – móveis, roupas, brinquedos etc.

Esse tipo de contêiner, com versões de 20 e 40 pés (20' e 40'), também pode ser chamado de dry (fala-se "drai") – utilizado para qualquer tipo de carga seca não refrigerada.

Além desses contêineres, há também o de 40' high cube (fala-se "rai quiubi") com altura maior: 9,6' (pois os demais têm 8,6'). É utilizado para cargas com cubagem maior, mas suporta a mesma quantidade de peso que um contêiner de 40' dry. Os mais novos já são fabricados para 32 500 de MGW.

Contêiner open top (fala-se "oupen tópi") – teto aberto: possui uma longarina (viga de metal) superior traseira (no alto da porta) que é móvel, ou seja, ela pode ser levantada a fim de que a carga seja colocada através da porta do contêiner, para depois ser travada novamente.

É utilizado para transportar cargas de tamanhos irregulares ou difíceis de serem introduzidas através das portas, o que será então realizado pelo topo do contêiner, na maioria das vezes com a ajuda de guindastes. Depois de completada a carga, para protegê-la o contêiner é coberto por uma lona fixada em seu topo. O open top também é encontrado em dois tamanhos: de 20' e 40'.

Contêiner reefer (fala-se "rifér") – refrigerado: o reefer é um contêiner equipado com isolamento térmico, isto é, um tipo de revestimento que mantém a

temperatura constante e regulável para transportar e conservar cargas congeladas ou refrigeradas, como carnes, peixes, sucos, frutas, chocolates etc. Mas atente: a carga deve ser colocada dentro do contêiner na temperatura de transporte, pois o reefer a conserva, porém não age como um resfriador. Esse contêiner é revestido com paredes de aço inoxidável e seu piso é de alumínio.

Contêiner flat rack (fala-se “fleti réqui”) – teto livre: os flat rack transportam cargas muito pesadas e de grandes dimensões, seja em largura ou altura, como máquinas, veículos pesados, cabos, bobinas e chapas de aço, barcos, tanques etc.

Esses contêineres também são disponibilizados em dois tamanhos e diversos tipos, como os sem cabeceiras, que são conhecidos como plataformas e carregam cargas que talvez tenham excesso de altura, largura ou comprimento; os com cabeceiras fixas; e os com cabeceiras dobráveis, adequando-se ao tipo de carga.

Contêiner platform (fala-se “plétiformi”) – plataforma: também encontrado em dois tamanhos, é utilizado para transportar cargas cujas características impedem que sejam deslocadas em qualquer outro tipo de contêiner. O contêiner platform não é mais fabricado atualmente. Em seu lugar é usado um contêiner flat rack dobrado, que funciona como uma plataforma.

Contêiner bulk (fala-se “bãlqui”) – para cargas secas: é indicado para transportar cargas de produtos agrícolas, como grãos. Caracteriza-se por ser fechado, contendo aberturas no teto e nas laterais para facilitar a carga e a descarga.

Entretanto, esse tipo de contêiner é muito raro e pouco utilizado nos dias atuais, visto que os grãos transportados são, hoje, ensacados ou colocados em big bags (fala-se “bigui béguis”) – “bolsa grande”, em português. Além disso, eles possuem escotilhas no teto, para o carregamento dos grãos, e nas portas, para a descarga. O contêiner tem que ser inclinado para a retirada da carga.

Contêiner tank (fala-se “ténk”) – tanque: é indicado para o transporte de mercadorias a granel líquido, ou seja, carregada solta, sem um tipo especial de acondicionamento, principalmente cargas líquidas como bebidas, sucos de frutas, óleos comestíveis etc.

Por ter essas características, o contêiner recebe um tipo de higienização especial, de forma a não deixar resíduos para as próximas cargas. Também transporta cargas inflamáveis e substâncias tóxicas. O volume da carga pode variar e, conseqüentemente, o tamanho da moldura que envolve e protege o tanque.

Contêiner para carga aérea: no que se refere a cargas transportadas por via aérea, por conta das dimensões das portas e características específicas dos

compartimentos para armazená-las nas aeronaves, os contêineres são feitos em formato e material especiais, geralmente de alumínio ou de fibra de vidro, por serem mais resistentes e conservarem os produtos nas temperaturas adequadas. E são, portanto, diferentes dos contêineres utilizados no transporte marítimo.

Classe de Risco e Rótulos

1 – Explosivo



2 – Gases



3 – Líquidos inflamáveis



4 – Sólidos inflamáveis, substâncias sujeitas à combustão espontânea, substâncias que em contato com água emitem gases inflamáveis



5 – Substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos



6 – Substâncias tóxicas e substâncias infectantes



7 – Materiais radioativos



8 – Substâncias corrosivas



9 – Substâncias e artigos perigosos diversos



Os prejuízos e outras consequências graves, como acidentes com os trabalhadores, seriam difíceis de contornar. Por essa razão, os modelos são construídos obedecendo a determinadas especificações para que seus componentes possam garantir o máximo de segurança e integridade das pessoas, da carga e dos demais envolvidos com transporte, carga e descarga de contêineres.

Corner castings (fala-se “córnér késtins”) – dispositivos de canto: são oito suportes feitos de aço forjado, quer dizer, batido, fundido e modelado na fundição, de altíssima resistência. Os corner castings são localizados nos cantos da frente e nos cantos de trás, que dão total sustentação ao peso da carga durante os movimentos do contêiner.

Corner posts – postes de canto: localizam-se nos cantos do contêiner para ligar a parte superior à inferior, definindo sua altura e dando sustentação às cargas empilhadas. Para isso, são feitos com aço mais resistente, o que oferece mais segurança à estrutura do equipamento.

Rails – trilhos/longarinas: ligadas aos corner posts, determinam o comprimento do contêiner e são fixadas nas partes laterais de trás e da frente. Para fixar ou amarrar a carga, na parte de dentro das longarinas existem as cargo rings (fala-se “cargol ringuis”) ou argolas de apeação, termo usado para designar a amarração da carga.

Cross members (fala-se “crós membãrs”) – travessas de fundo: são barras de aço colocadas em sentido transversal e na mesma distância umas das outras, soldadas em suas extremidades às longarinas. Os cross members são os componentes que sustentam a carga com a estrutura do contêiner.

Locking bars (fala-se “lóquing bárs”) – buchas: são as barras de travamento das portas que possuem uma alavanca.

Segundo os dicionários, vistoriar é examinar, verificar com cuidado e detalhadamente, com muita atenção. No caso de um contêiner, é julgar com critérios técnicos se o equipamento está pronto para ser utilizado, atendendo a todos os itens necessários para torná-lo em condições de receber e transportar qualquer tipo de carga com segurança.

É sempre recomendável seguir uma ordem nos procedimentos, examinando todas as partes para que não fique algum componente ou alguma parte do contêiner sem ser verificada. Se houver danos, todos devem ser indicados. Caso eles não existam, o contêiner vistoriado pode ser considerado em condições de receber carga, de acordo com o tipo de vistoria utilizado.



A vistoria

A indicação geral é que uma vistoria tenha início com a abertura da porta direita, sempre se protegendo com a porta, sendo que o vistoriador vai contornar o contêiner pela lateral direita, completando a volta toda, observando se há alguma avaria visível. Nesta etapa da vistoria, a porta direita estará aberta para que o ar entre e circule no interior do contêiner, removendo possíveis odores tóxicos.

Diante das portas, é importante que os componentes sejam verificados um a um, para se observar a possível existência de dano ou se está tudo em ordem.

Em seguida, a porta esquerda será aberta e, usando-se apenas as mãos, sem ferramentas, verifica-se o funcionamento das duas portas (abertura completa e

fechamento correto) e se as buchas e braçadeiras estão firmes, sem cortes ou corrosão.

A partir das portas, e à frente do contêiner, verifica-se seu interior, onde serão analisados, cuidadosamente, a soleira do piso, o próprio piso e as tábuas ou compensados que estão nessa área.

Continuando, deve-se olhar para o teto, no sentido oposto à porta, a fim de que a claridade permita observar, com mais exatidão, alguns detalhes que possam ter passados despercebidos.

No próximo passo, é preciso utilizar uma escada para vistoriar as partes que compõem o teto pelo lado externo, porque, às vezes, aí surgem corrosões que nem sempre são aparentes pelo interior da unidade.

Depois de analisar o contêiner internamente, o vistoriador pede para alguém fechar as portas, como se o contêiner já estivesse carregado, e permanece lá dentro para observar o funcionamento das alavancas, que precisam estar adequadamente travadas.

Chegou o momento de verificar se o contêiner está totalmente estanquiado. O que isso quer dizer? Ele deve estar totalmente fechado, vedado, de forma que não entre qualquer substância que possa provocar estragos na carga. Por exemplo: se houver um pequeno furo, por menor que seja, poderá entrar água no contêiner e danificar a mercadoria que ele transportará, e talvez ela seja recusada pelo comprador.

Normalmente, aqui se usa uma estratégia: o vistoriador fica dentro do contêiner e o ajudante fecha as portas. Com as mãos na parede, ele vai observando se há algum fio de luz passando por algum lugar, pois por onde entrar claridade certamente poderá entrar água ou outra substância que o danifique.

O último passo da vistoria é pedir que se levante o contêiner com a empilhadeira para que o fundo dele possa ser analisado, observando se existem possíveis rachaduras no piso na parte de baixo, ou se as travessas de fundo estão amassadas ou cortadas.

Segurança e prevenção de acidentes

Acidentes podem acontecer em nosso dia a dia, e certamente, se tomarmos os devidos cuidados, eles acontecerão em menor grau, dependendo da atividade que estamos realizando.

Por isso, uma das recomendações é que você use sempre os Equipamentos de Proteção Individual (EPI) e tome alguns cuidados ao realizar seu trabalho. Veja alguns deles:

evite ficar embaixo de um contêiner quando ele estiver suspenso;

procure ficar ao lado da empilhadeira, ao vistoriar a estrutura inferior, porque, se por acaso o contêiner suspenso se inclinar e cair, não atingirá você, caindo do outro lado;

observe o teto do contêiner, porque lá costumam ficar pedaços de madeira, ninhos de pássaros e outros materiais;

preste atenção ao vistoriar contêineres que trazem adesivos indicando cargas perigosas, pois às vezes ficam resíduos delas no interior, e eles podem ser tóxicos ou causar alergias.

Tipos de vistoria

Vistoria in-service (fala-se “in sérvici”) – vistoria em serviço Essa vistoria é realizada em contêineres que estão alugados por um período longo, portanto, estão em uso. Daí chamar-se vistoria em serviço. Ela geralmente indica que o contêiner precisa de pequenos reparos, a serem realizados rapidamente, sem custos elevados. Após esses consertos, ele estará adequado para continuar sendo utilizado.

Dessa forma, a aprovação é rápida, o que permite que o contêiner retorne ao seu uso brevemente e com segurança, pois, embora essa vistoria não seja das mais exigentes, ela segue os critérios do Instituto dos Locadores Internacionais de Contêineres (The Institute of International Container Lessors, 5a edição (IICL)).

Vistoria on-hire (fala-se “on-raire”) – de aluguel Quando um contêiner vai ser alugado, a pessoa ou a empresa solicita uma vistoria para ter certeza de que ele está estanquiado, ou seja, vedado à chuva e a outros elementos que causem danos; com as estruturas em perfeito estado; com a parte interna limpa e sem apresentar odores (cheiros).

É necessário, também, que esse contêiner apresente as placas de aprovação de segurança exigidas pela Convenção Internacional para Segurança de Contêineres (CSC). Como você pode perceber, essa é, portanto, uma vistoria

mais complexa e que ainda precisa atender a uma série de padrões estabelecidos por estas instituições:

- Transporte Internacional Rodoviário;
- Instituto dos Locadores Internacionais de Contêineres.

Vistoria off-hire (fala-se “ôfi-raire”) – fora de contrato É a vistoria feita quando termina o contrato de aluguel, na devolução do contêiner. Ao realizá-la, o vistoriador deve ter o cuidado de listar todos os reparos necessários para, depois, esclarecer quem será o responsável pelos danos encontrados nos componentes do contêiner.

As regras do contrato são estipuladas de forma que, se as avarias foram causadas pelo tempo de uso, como corrosões, borrachas secas e dobradiças enferrujadas, esse custo ficará com o leasing. Mas, se forem danos acidentais, ou seja, amassado, piso quebrado, alavanca solta ou amassada, os encargos ficarão por conta do locatário. Dessa forma, pode-se combinar entre o locador (o dono) e o locatário (o que aluga) uma equilibrada divisão das despesas referentes aos reparos.

Vistoria de carga Essa vistoria tem o objetivo de verificar se o equipamento está em perfeitas condições e se não afetou a carga. Quando há avarias, o proprietário da carga deverá ser imediatamente informado. Esse é um procedimento que ocorre tanto no porto como nos depósitos de quem receberá a mercadoria.

Vistoria post-repair (fala-se “poust-ripér”) – vistoria pós-reparo Como o nome mesmo diz, a vistoria pós-reparo é feita para confirmar se os reparos realizados no contêiner foram bem-feitos e se estão adequados, de acordo com os padrões estabelecidos pelo IICL, tornando-o seguro, estanquiado; se está tudo conforme foi orçado ou estimado e se todos os itens constantes nesse orçamento foram executados dentro dos padrões do armador.

Materiais usados na vistoria

Vamos agora conhecer os materiais ou instrumentos que vão ajudá-lo a desempenhar sua função. Esses materiais incluem desde caneta e prancheta, que o auxiliarão nas anotações e registros de informações nos documentos da vistoria, como também o giz, que será usado caso você necessite fazer alguma indicação de avaria no contêiner vistoriado. Na atualidade, grande parte dos terminais utilizam coletores de dados que transmitem a informação

imediatamente para o sistema e já imprimem o orçamento realizado. Você vai trabalhar com instrumentos de medição como a régua e a trena.

Há outras ferramentas, mais específicas, como o picão (um tipo de martelo pequeno, pontiagudo nas duas extremidades, também conhecido como martelinho ou piqueta) e o prumo (um instrumento constituído de uma peça de metal ou de pedra, suspensa por um cordão) que são usadas para verificar a profundidade da avaria (amassado) do contêiner. Elas vão determinar se o dano está dentro dos padrões internacionais aceitáveis, definidos pelo Instituto dos Locadores Internacionais de Contêineres. Caso não esteja, o contêiner deverá ser encaminhado para reparo.

Avarias e Reparos

Avarias são danos ou desgastes que podem aparecer na estrutura ou nos componentes do contêiner. Esses desgastes talvez ocorram por diferentes motivos e podem afetar o uso contínuo do contêiner. Elas podem ser classificadas quanto à sua gravidade, ou seja, em relação aos componentes do contêiner que foram afetados, e também pela avaliação do comprometimento ocasionado pela avaria. Assim, podemos classificá-las de duas maneiras:

Avarias ou danos normais são os desgastes e a deterioração naturais que ocorrem devido ao uso contínuo do contêiner. Estão relacionados à exposição ao tempo, como chuva, sol; a diversas temperaturas encontradas nas diferentes regiões do mundo pelas quais passam; contato ou exposição com a água do mar, como a maresia.

Esses fatores normalmente causam desgastes na pintura, provocam corrosões nos ventiladores e, por serem avarias impossíveis de serem evitadas, muitas vezes não necessitam de reparos. Além disso, se os contêineres estiverem com a espessura da chapa muito fina, a utilização do picão pode perfurá-la.

Avarias ou danos que são considerados sérios e estão relacionados ao mau manuseio do contêiner, o que pode afetar a estrutura física e prejudicar o uso seguro que ele requer. Essas avarias podem ser causadas por impacto e geram amassados na estrutura externa que atingem a parte interna, o que resulta na alteração das dimensões do contêiner.

Podem também desencadear abrasão, isto é, desgaste por fricção ou por raspagem. Ou, ainda, afetar a impermeabilidade que o contêiner deve apresentar para que não ocorra contaminação da carga com pragas ou microrganismos. No caso dessas avarias, é necessário que sejam realizados corretamente os reparos, para que os danos no contêiner não provoquem

acidentes durante o manuseio, o transporte ou a armazenagem, ou seja, para que seu uso seja seguro e correto. Como vistoriador, você é quem vai verificar as avarias que o contêiner apresenta, medir qual é o tamanho e a gravidade delas. Também dará orientações sobre qual reparo precisará ser executado, considerando o melhor custo-benefício, ou seja, qual deve ser o reparo para solucionar o problema, mas que tenha o menor custo possível. Além disso, sua função também pede que fiscalize a correta execução dos reparos realizados, avaliando se estão conforme as recomendações dadas pelo IIICL, para só então liberar o contêiner ao uso. Como cada componente dele tem sua importância na estrutura total, é fundamental que todos eles sejam devidamente vistoriados e avaliados quanto à presença ou não de avarias.

Após encontrar a avaria ou suspeitar de uma, é importante medi-la e verificá-la corretamente com a ajuda dos materiais adequados, de forma a definir se há alguma tolerância aceitável. Caso contrário, o contêiner seguirá para reparo.

Componente do contêiner

Montagem das portas (incluindo ferragens)

Caso esteja(m) furada(s), cortada(s), rachada(s) ou apresente(m) infiltração de água e falta de estanqueidade. Caso esteja(m) com componentes ou soldas quebradas ou partes faltantes (soldas ou suportes)

Deve(m) ser reparada(s)

Montagem das portas (incluindo ferragens)

Caso apresente(m) qualquer deformação, como torção, amassado ou abaulamento

Deve(m) ser reparada(s) caso esteja(m) comprometida(s) a operação ou segurança e se exceder(em) as dimensões externas definidas pela ISSO

Montagem das portas (incluindo ferragens)

Caso esteja(m) emperrada(s)

Deve(m) ser reparada(s), caso afete(m) a operação ou a segurança

Painéis das portas

Caso apresente(m) qualquer deformação, como torção, amassado ou abaulamento

Deve(m) ser reparada(s), caso a profundidade seja maior que 35 mm

Borrachas

Caso esteja(m) cortada(s), rasgada(s), queimada(s) ou rachada(s), prejudicando a vedação de água ou luz, ou esteja(m) solta(s) ou faltante(s)

Deve(m) ser reparada(s)

Assoalho (incluindo soleira e barra ômega)

Caso esteja furado, inclusive se forem furos de pregos

Deve ser reparado; calafetar ou tampar os furos

Assoalhos de madeira

Caso tenha(m) delaminação (redução do metal em lâminas) e cunhas

Deve(m) ser reparado(s)

Caso apresente(m) arranhões

Deve(m) ser reparado(s), caso a profundidade seja entre 5 e 15 mm e a largura maior do que 150 mm, ou se a profundidade for maior do que 15 mm. Em ambos os casos, independentemente da extensão

Assoalhos de madeira

Caso apresente(m) diferença de altura na superfície das tábuas ou painéis adjacentes

Deve(m) ser reparado(s), caso a diferença seja maior do que 5 mm

Todos os assoalhos

Caso esteja(m) sujo(s), com mau cheiro, com infestação de pragas, contaminação ou resto de cargas

Deve(m) ser reparado(s), para que esteja(m) limpo(s), seco(s) e sem mau cheiro, de maneira que a carga não seja afetada ou estragada

Todos os assoalhos

Caso esteja(m) com manchas líquidas que não saiam quando esfregadas

Deve(m) ser reparado(s)

Todos os assoalhos

Caso esteja(m) com componentes ou solda quebrados ou partes faltantes (soldas ou suportes)

Deve(m) ser reparado(s)

Soleira

Caso esteja torcida para cima

Deve ser reparada, caso a profundidade seja maior do que 5 mm

Reparo tipo rolha-tarugo

Caso apresente furos com diâmetro de 13 mm

Deve ser reparado, aplicando-se madeira tipo rolha

Todos os corner posts (incluindo barra "J")

Caso esteja(m) furado(s), cortado(s), rachado(s), rasgado(s) ou com componentes ou soldas quebrados ou partes faltantes ou soltas

Deve(m) ser reparado(s)

Todos os corner posts (incluindo barra "J")

Caso tenha(m) qualquer deformação, como torção, amassado ou abaulamento

Deve(m) ser reparado(s), caso exceda(m) as dimensões externas definidas pela ISSO

Todos os corner posts frontais e traseiros

Caso tenha(m) uma única deformação, como torção, amassado ou abaulamento

Deve(m) ser reparado(s), caso a profundidade seja maior do que 25 mm, independentemente da extensão ou localização

Todos os corner posts frontais e traseiros

Caso tenha(m) de dois a mais amassados em um único poste

Deve(m) ser reparado(s) caso a profundidade de cada um deles seja maior do que 15 mm, independentemente da extensão

Corner posts traseiros

Caso a operação, a segurança ou a estanqueidade das portas estejam comprometidas

Não será permitida. Na impossibilidade de reparo, deverá(ão) ser trocado(s)

Barras “J”

Caso tenha(m) qualquer deformação, como torção, amassado ou abaulamento

Deve(m) ser reparada(s) caso a operação das portas esteja comprometida, pois precisa(m) abrir completamente ao ângulo de 270 graus

Postes internos (incluindo frontais e laterais)

Caso estiver(em) prensado(s)

Deve(m) ser reparado(s)

Postes internos (incluindo frontais e laterais)

Caso tenha(m) qualquer deformação, como torção, amassado ou abaulamento

Deve(m) ser reparado(s), caso as dimensões internas do contêiner forem reduzidas mais do que 25 mm

Inserções nos corner posts

Caso tenha(m) qualquer deformação, como torção, amassado ou abaulamento

Se não for possível desamassar, deverá ser feita inserção, desde que ela esteja a 10 mm das quinas

Travessas de fundo da bolsa da patola da empilhadeira e componentes (incluindo chapas da bolsa – straps (fala-se “istruépis”) – túnel e seus componentes

Caso esteja(m) furada(s), cortada(s), rachada(s) ou rasgada(s). Caso esteja(m) com componentes ou solda quebrados ou partes faltantes ou soltas

Deve(m) ser reparada(s)

Travessas de fundo da bolsa da patola da empilhadeira e componentes (incluindo chapas da bolsa – straps – túnel e seus componentes

Caso tenha(m) qualquer deformação, como torção, amassado ou abaulamento

Deve(m) ser reparada(s), caso exceda(m) as dimensões externas definidas pela ISO.

Todos os painéis corrugados frontais e laterais

Linha de compressão

N.A.T. / inferior a 35 mm

Contêiner interno

Caso tenha qualquer deformação, como torção, amassado ou abaulamento que afete as medidas diagonais requeridas pela ISO entre os corner fittings

Deve ser reparado, caso a deformação exceda as tolerâncias definidas pela ISO

Estrutura frontal e traseira (corner post), painel frontal, portas, longarinas superiores, inferiores, corner fitting

Caso tenha(m) qualquer deformação, como torção, amassado ou abaulamento que afete as dimensões requeridas pela ISO

Deve(m) ser reparada(s), caso a deformação exceda as tolerâncias definidas pela ISO

Contêiner inteiro, exceto estruturas frontal e traseira

Caso tenha(m) qualquer deformação, como torção, amassado ou abaulamento que afete as dimensões requeridas pela ISO

Deve(m) ser reparado(s), caso a deformação exceda as tolerâncias definidas pela ISO mais do que 10 mm

Barra ômega: Fita de ferro que faz a divisão do piso do contêiner. Box type: "Tipo caixa". Um tipo de longarina em forma de tubo quadrado, vazada no meio. Barra "J": Onde estão localizadas as dobradiças, que ficam no corner post da porta. Bolsas da patola: Pontos na longarina inferior do contêiner que dão suporte para o encaixe do garfo da empilhadeira a fim de erguê-lo. Essas bolsas existem somente nas unidades de 20'.

Flange: Componente tanto das longarinas quanto das portas. Flat-bar: Barra achatada ou flange. Reparo tipo rolha-tarugo: Nome que se dá ao reparo realizado com objeto semelhante a uma rolha de garrafa, só que feita de madeira. Spreader: Mesa da máquina que acopla ao contêiner para suspendê-lo. Twist lock: Trava da máquina, que é uma peça do spreader. Ao girá-la, provoca o travamento do contêiner à máquina.

Chamamos a este documento de packing list (ou romaneio de carga).

O packing list é um documento de embarque que discrimina todas as mercadorias embarcadas ou relata todos os componentes de embarque em quantas partes ela estiver fracionada.

Ele tem por objetivo dar a conhecer detalhadamente como a mercadoria está apresentada, a fim de facilitar a localização e identificação de qualquer produto dentro de um lote, além de facilitar a conferência da mercadoria por parte da fiscalização, tanto no embarque, quanto no desembarque.

Apesar de ter um padrão internacional, não existe na legislação brasileira algum dispositivo legal que obrigue como ele deverá ser emitido e quais informações ele deverá conter.

O romaneio é exigível em situações onde é prática corrente sua emissão. A previsão normativa que exige apresentação do documento são as disposições do § único do art. 553 do Regulamento Aduaneiro c/c inc. III do art. 18 da IN SRF nº 680/06, onde se menciona que a declaração de importação será instruída com o romaneio de carga.

Se para a fatura comercial há o artigo 557 do Decreto 6759/09 que dita as suas regras de emissão, para o packing list não há um dispositivo legal que determine quais informações deve conter. Comumente, são informações contidas neste documento:

Quantidade total de volumes

Marcação/numeração

Identificação destes volumes por ordem numérica

Espécies de embalagens (caixa, palete, tambores, bobinas)

Peso Líquido

Peso bruto

Dimensões unitárias

Volume total

No Brasil a sua apresentação é obrigatória nos documentos que instruem o despacho aduaneiro de importação. O artigo 728 do Regulamento Aduaneiro prevê uma multa de 500 reais pela não apresentação do packing list.