

A COMMITMENT TO SAFETY



A DISPOSIÇÃO DO CLIENTE

Q&A

Vamos enviar algum comunicado global sobre o VGM para os clientes?

Um primeiro comunicado já foi enviado para os clientes e alguns forwarders.

Haverá algum modelo fornecido pela Maersk Line para os exportadores usarem?

Infelizmente não – mas será possível fornecer a informação do VGM através do maerskline.com e também via EDI. Os exportadores que enviarem as informações de embarque manualmente por email deverão submeter esta informação nas Instruções de Embarque, desde que seja apresentada antes do prazo final para apresentação dessa informação.

Qual a multa no caso de não cumprimento da nova regulamentação?

Caberá a cada governo definir uma penalidade, se houver. Além disso, os armadores não estão legalmente autorizados a carregar qualquer container sem um documento que comprove a Massa Bruta Verificada.

O que acontecerá com containers sem o VGM?

A alteração ao SOLAS expressa que todos os container sem VGM não poderão ser embarcados no navio. Dependendo das condições locais, o container poderá ser pesado na entrada ou no interior do terminal. O terminal poderá também aceitar o containers e aguardar que o exportador envie o VGM.

Sendo um forwarder, como posso ter certeza que o exportador está fornecendo a informação correta do peso?

Os armadores partirão do princípio que uma vez que o exportador enviar a informação do VGM, o mesmo já terá sido verificado. A responsabilidade recai exclusivamente com o exportador.

Qual é o prazo para envio do VGM ao armador? A informação deverá ser submetida depois do cut-off de carga ou depois da lista final ser enviada ao terminal?

Vai depender das necessidades de cada país. Mas os armadores precisam apresentar o VGM no mais tardar até a lista ser enviada ao terminal do primeiro porto de embarque, para que o planejamento do navio possa ser baseado também no peso da carga.

Todos os terminais terão balanças prontas para realizar a pesagem da carga?

Não. A pesagem realizada no terminal deverá ser tratada como excesso. Os exportadores devem pesar e enviar a informação do VGM antes da entrada do container no terminal. Isso facilitará na criação do plano da operação do navio, e minimizará os riscos de perder o cut-off e os clientes economizaram dinheiro com excesso de peso e movimentação no terminal.

Existem diretrizes disponíveis, ou sendo considerado, para containers que já estão no terminal antes de 01 de julho de 2016 e que não foram pesados?

Ainda não existe um direcionamento para esses containers hoje. Se o VGM não for recebido, o container não poderá ser embarcado e isto gerará um longstanding. O mesmo estará sujeito a monitoramento e ocorrerão cobranças de demurrage/detention.

Considerando a cláusula "shippers stow weight count and load term on B/L", como isso pode afetar legalmente os armadores?

A cláusula mencionada é restrita à declaração sobre o Conhecimento de Embarque (B/L) e qualquer discrepância decorrente à incompatibilidade com o peso físico. No entanto, o VGM é uma nova regra que será implementada pela IMO onde é de responsabilidade do exportador garantir que eles fornecem a correta/precisa informação sobre o "Peso da Massa Bruta do Containers" a ser considerado para carga física da unidade a bordo do navio.

Como a tripulação do navio receberá as cópias dos certificados de VGM, especialmente nos pequenos portos africanos operados pelo governo, onde o papel pode ser a única opção?

A documentação não será recebida no navio, mas na lista de carga é esperado que apareça alguma observação sobre VGM recebido. Assim nossos sistemas apresentarão a documentação para o VGM recebida através de SI, certificado/documento ou a partir do EDI enviado ao terminal.

O VGM é uma auto-certificação do cliente? Se sim, o peso recebido poderá ser o estimado, e não o peso verificado.

As regras do WSC expressam claramente que "A estimativa do peso não será permitida. O exportador (ou um terceiro, acordado com o armador) terá a responsabilidade de pesar o container ou o seu conteúdo.

O VGM é um documento legal que o exportador poderá fornecer somente o número, e o armador ou o terminal poderão confiar?

O exportador poderá fornecer o VGM como uma informação através do E-channel ou pelo sistema de envio de SI para o armador. Com relação ao formato e pesagem, será decisão do país seguir um determinado método, o qual será decidido e comunicado pelo mesmo a todas as partes envolvidas.