

República Federativa do Brasil



Câmara dos Deputados

ASSUNTO: (DO PODER EXECUTIVO) MENSAGEM Nº 636/74 PROTOCOLO Nº _____

Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

DESPACHO: JUSTIÇA - TRANSPORTES - FINANÇAS.

A COM. DE CONST. E JUSTIÇA em 02 de DEZEMBRO de 1974

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. *Deputado Dalma Bessa*, em 19

O Presidente da Comissão de *Justiça e Finanças*

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

PROJETO Nº 2388 DE 1974

SINOPSE

Projeto N.º de de de 19.....

Ementa:

Autor:

Discussão única

Discussão inicial

Discussão final

Redação final

Remessa ao Senado

Emendas do Senado aprovadas em de de 19.....

Sancionado em de de 19.....

Promulgado em de de 19.....

Vetado em de de 19.....

Publicado no "Diário Oficial" de de de 19.....

CÂMARA DOS DEPUTADOS

República dos Estados Unidos do Brasil

2 DEZ 1974 005294

COORD. DE COMUNICAÇÕES



Câmara dos Deputados

██████████ "Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências."

RESPOSTA

MENSAGEM N.º 636 DE 1974

República Federativa do Brasil



Câmara dos Deputados

(DO PODER EXECUTIVO)

ASSUNTO:

MENSAGEM Nº 636/74

PROTOCOLO Nº.....

Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

DESPACHO: JUSTIÇA - TRANSPORTES - FINANÇAS.

A COMISSÃO DE FINANÇAS em 02 de DEZEMBRO de 1974

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. *Deputado Jorge Vargues*, em 3/XI/1974

O Presidente da Comissão de *Finanças*

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

PROJETO Nº 2.388 DE 1974

SINOPSE

Projeto N.º de de de 19.....

Ementa:.....

Autor:.....

Discussão única.....

Discussão inicial.....

Discussão final.....

Redação final.....

Remessa ao Senado.....

Emendas do Senado aprovadas em de de 19.....

Sancionado em de de 19.....

Promulgado em de de 19.....

Vetado em de de 19.....

Publicado no "Diário Oficial" de de de 19.....

Caixa: 109
Lote: 49
PL N.º 2388/1974
3

República Federativa do Brasil



Câmara dos Deputados

(DO PODER EXECUTIVO)

ASSUNTO:

MENSAGEM Nº 636/74

PROTOCOLO Nº

Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

DESPACHO: JUSTIÇA - TRANSPORTES - FINANÇAS.

A COMISSÃO DE TRANSPORTES em 02 de DEZEMBRO de 1974

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. *Deputado Henrique Presti*, em *19/12/74*
O Presidente da Comissão de *Transportes*
Ao Sr. *Spezzano*, em 19
O Presidente da Comissão de
Ao Sr., em 19
O Presidente da Comissão de
Ao Sr., em 19
O Presidente da Comissão de
Ao Sr., em 19
O Presidente da Comissão de
Ao Sr., em 19
O Presidente da Comissão de
Ao Sr., em 19
O Presidente da Comissão de
Ao Sr., em 19
O Presidente da Comissão de
Ao Sr., em 19
O Presidente da Comissão de
Ao Sr., em 19
O Presidente da Comissão de

PROJETO Nº 2388 DE 1974

SINOPSE

Projeto N.º de de de 19.....

Ementa:

.....

.....

Autor:

Discussão única

Discussão inicial

Discussão final

Redação final

Remessa ao Senado

Emendas do Senado aprovadas em de de 19.....

Sancionado em de de 19.....

Promulgado em de de 19.....

Vetado em de de 19.....

Publicad "Diário Oficial" de de de 19.....

Lote: 49
Caixa: 109

PL N° 2388/1974

4

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.388 - A/1974

~~(DO PODER EXECUTIVO)~~

~~REMESSA Nº 636/74~~

RED.

2388-3/1974



Dispõe sobre a unificação, movimentação e trans
porte, inclusive internacional, de mercadorias em
unidade de carga, e as outras providências.

~~(As comissões de Constituição e Justiça, de Trans~~
~~portes e de Finanças).~~

PROJETO DE LEI 2.388/74

Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - O transporte de mercadorias, internacional ou nacional, quando efetuado em unidades de carga, será regulado por esta Lei.

^{central}
DA CARGA UNITIZADA E DAS UNIDADES DE CARGA

Art. 2º - Para os efeitos desta Lei, denominam-se:

- I - carga unitizada: um ou mais volumes acondicionados em uma unidade de carga;
- II - unidade de carga: os equipamentos de transportes adequados à unitização de mercadorias a serem transportadas, passíveis de completa manipulação, durante o percurso e em todos os meios de transporte utilizados.

Parágrafo único - São consideradas unidades de carga os containers em geral, os pallets, as pré-lingadas e outros quaisquer equipamentos de transportes que atendam aos fins acima indicados e que venham a ser definidos em regulamento.

DO CONTAINER

Art. 3º - O container, para todos os efeitos le

Bav



gais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador.

Parágrafo único - A conceituação de container não abrange veículos, acessórios ou peças de veículos e embalagens, mas compreende seus acessórios e equipamentos específicos, tais como trailers, boogies, racks, ou prateleiras, berços ou módulos, desde que utilizados como parte integrante do container.

Art. 4º - O container deve satisfazer as condições técnicas e de segurança previstas pelas convenções internacionais existentes, pelas normas legais ou regulamentares nacionais, inclusive controle fiscal, e atender as especificações estabelecidas por organismos especializados.

Art. 5º - As unidades de carga a que se refere o parágrafo único do artigo 2º, e seus acessórios e equipamentos específicos mencionados no parágrafo único do artigo 3º, podem ser de propriedade do transportador ou do seu agente, do importador, do exportador ou de pessoa jurídica cuja atividade se relacione com a atividade de transporte.

DAS MODALIDADES DE TRANSPORTE

Art. 6º - Transporte nacional ou doméstico é aquele em que o ponto de embarque da mercadoria e o destino estão situados em território brasileiro.

Art. 7º - Transporte internacional é aquele em que o ponto de embarque de mercadoria e o destino estão situados em países diferentes.

Art. 8º - Quanto à forma, o transporte pode ser:

I - Modal - quando a mercadoria é transporta

94v



☐ da utilizando-se apenas um meio de transporte;

- II - Segmentado - quando se utilizam veículos diferentes e são contratados separadamente os vários serviços e os diferentes transportadores que terão a seu cargo a condução da mercadoria do ponto de expedição até o destino final;
- III - Sucessivo - quando a mercadoria, para alcançar o destino final, necessitar ser transbordada para prosseguimento em veículo da mesma modalidade de transporte;
- IV - Intermodal - quando a mercadoria é transportada utilizando-se duas ou mais modalidades de transporte.

Parágrafo único - A coleta e a movimentação de mercadorias para unitização, bem como as operações depois da sua entrega no local de destino estabelecido no contrato de transporte, não caracterizam transporte intermodal, nem dele fazem parte.

Art. 9º - O transporte doméstico de container, em todo território nacional, só poderá ser realizado por empresa brasileira, com idoneidade técnica, comercial e financeira.

Parágrafo único - Considera-se empresa brasileira para a exploração comercial, movimentação e transporte de carga unitizada, aquela cujo capital, na proporção mínima de dois terços, pertença a brasileiros e seja representado por ações nominativas.

DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES EM CONTAINER

Art. 10 - O transporte em container em todo ter

BW



ritório nacional, vazio ou com mercadorias nacionais ou estrangeiras, só poderá ser feito por empresas brasileiras de transporte rodoviário, ferroviário, de navegação aérea ou marítima, conforme definido no parágrafo único do artigo 9º.

Parágrafo único - As empresas transportadoras são responsáveis pelos dispositivos de segurança, pela inviolabilidade dos lacres, selos e sinetes, bem como pelas mercadorias contidas no container, durante o período em que estiver sob sua responsabilidade.

Art. 11 - O container estrangeiro e seus acessórios específicos só poderão ser utilizados no transporte de mercadorias do comércio do País uma única vez e no seu deslocamento entre o ponto em que for esvaziado até o ponto onde for receber mercadoria em exportação, ou de seu reembarque para o exterior.

Parágrafo único - Quando de interesse para a economia nacional e por período transitório, poderá o Poder Executivo autorizar a utilização do container estrangeiro no comércio interno.

Art. 12 - O Poder Executivo disporá, em Regulamento, sobre o tratamento aplicável aos containers e demais unidades de carga a que se refere o artigo 2º, no que concerne ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados.

Art. 13 - As mercadorias em exportação ou importação podem ser transportadas em container de qualquer nacionalidade, respeitadas, entretanto, as normas fiscais e as prescrições estabelecidas pelas leis e regulamentos brasileiros de transportes.

DO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE INTERMODAL

Art. 14 - O conhecimento de transporte intermo

LSV



dal, emitido no Brasil, obedecerá às disposições desta Lei, qual quer que seja o ponto fixado para o recebimento ou entrega de mercadoria, a nacionalidade do exportador, do importador ou da pessoa no mesmo interessada.

§ 1º - A expedição do conhecimento de transporte intermodal não impedirá a empresa transportadora de emitir documentos referentes a outros serviços que seja necessário utilizar, de acordo com as leis e regulamentos em vigor.

§ 2º - Somente poderá emitir conhecimento de transporte intermodal, no comércio exterior brasileiro, empresa transportadora nacional, definida no parágrafo único do artigo 9º, legalmente autorizada a operar no transporte intermodal.

§ 3º - O Poder Executivo disciplinará às condições para emissão de conhecimento de transporte intermodal no comércio interno.

Art. 15 - Pela emissão de um conhecimento de transporte intermodal, a empresa transportadora:

I - Obriga-se a executar ou fazer executar o transporte da mercadoria do local em que a recebe até o local designado para sua entrega ao importador, ao consignatário ou à pessoa para quem o conhecimento de transporte intermodal tenha sido devidamente endossado;

II - Assume plena responsabilidade pela execução de todos os serviços necessários ao transporte, bem como pelos atos ou omissões das pessoas que, como seus agentes ou prepostos, intervierem na sua execução.

Art. 16 - O conhecimento de transporte intermodal, assinado pelo transportador, deve obrigatoriamente conter:

MW



I - O número de ordem e a indicação "negociável" ou "não negociável" na via original, podendo ser emiti das outras vias, não negociáveis;

II - O nome ou denominação e o endereço do transportador, do exportador, do importador ou do consignatário, quando não emitido ao portador;

III - A data e 5 lugar da emissão;

IV - O lugar do recebimento da mercadoria e o lugar para a entrega;

V - A natureza das mercadorias, seu acondicionamento, marcas e números para sua identificação, lançados de forma bem legível pelo exportador, na embalagem ou no próprio volume, se a mercadoria não for embalada;

VI - O número de volumes ou de peças e o seu peso bruto;

VII - A declaração do valor da mercadoria, caso haja esta exigência por parte do embarcador;

VIII - As condições de competência judiciária ou arbitral;

IX - As condições do contrato de transporte;

X - Os valores dos fretes e taxas, se houver, de cada modalidade de transporte utilizado, com a indicação "pago" no ato do embarque ou "a pagar" no destino;

XI - Outras cláusulas que as partes acordarem, desde que não contrariem a legislação.

J. P. V.



§ 1º - A empresa transportadora poderá recusar o transporte ou lançar reservas no conhecimento de transportes intermodal, quando julgar inexata a descrição da mercadoria, feita pelo exportador.

§ 2º - O exportador indenizará a empresa transportadora por todas as perdas e danos resultantes da inveracidade ou inadequação dos elementos que lhe compete lançar no conhecimento de transporte intermodal. O direito da empresa transportadora a tal indenização não a eximirá das responsabilidades e obrigações previstas nesta Lei e no conhecimento de transporte intermodal.

Art. 17 - A retirada ou recebimento da mercadoria descrita no conhecimento de transporte intermodal será considerada como prova de sua efetiva entrega pela empresa transportadora ao importador, ao consignatário ou a quem legalmente nomeado, para esse fim, no local da descarga ou de destino.

DA RESPONSABILIDADE LEGAL

Art. 18 - No caso de sofrer avaria um container contendo mercadorias de importação ou exportação, será lavrado "Termo de Avaria", assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação vigente.

Art. 19 - A empresa transportadora será responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega.

Parágrafo único - A mercadoria que não for entregue pela empresa transportadora no prazo máximo de 90 dias, a contar da data fixada no contrato de transporte, será considerada como perdida, sujeitando a empresa às indenizações cabíveis.

JW



Art. 20 - A empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

I - erro ou negligência do exportador ou em barcador, bem como do destinatário;

II - Cumprimento de instruções emanadas de au toridades competentes ou de pessoa que tenha poderes para tan to;

III - Ausência ou inadequação da embalagem;

IV - vício próprio da mercadoria;

V - manuseio, embarque, estivagem ou descar ga das mercadorias ou do container executadas diretamente pe- lo importador, consignatário ou seus prepostos;

VI - estar a mercadoria em container que não esteja sob controle do transportador e que não possua documen tação em ordem;

VII - Greves, "lock-out" ou dificuldades opos tas aos serviços de transporte, de caráter parcial ou total, por qualquer causa; ou

VIII - explosão nuclear ou qualquer acidente de corrente do uso da energia nuclear.

Parágrafo único - Apesar das isenções de respon sabilidades previstas neste artigo, a empresa transportadora contratante será responsável pela eventual agravação das per- das ou danos, quando fatores de sua responsabilidade concor- ram para causá-los.

Art. 21 - Na ocorrência de litígio resultante

DW



de um transporte intermodal, o fôro para dirimir o pleito será o situado no local estabelecido em cláusula constante do conhecimento de transporte.

Parágrafo único - É facultado ao transportador e ao proprietário da mercadoria dirimir seus pleitos recorrendo a arbitragem.

A PRESCRIÇÃO E NULIDADE

Art. 22 - As empresas transportadoras que participam da execução de contratos de transporte intermodal, de acordo com as condições previstas neste artigo, são solidariamente responsáveis perante o exportador ou importador. A reclamação relativa ao contrato de transporte poderá ser dirigida pelo exportador ou pelo importador a qualquer dos transportadores.

§ 1º - No caso de perda ou dano ocorridos durante o transporte, o exportador ou o importador podem acionar diretamente a empresa que contratou o transporte ou aquela responsável pela mercadoria quando do evento.

§ 2º - Quando não ficar comprovado em que estágio a perda ou dano teve lugar, cabe à empresa contratante do transporte pagar a indenização devida, com direito a ação regressiva contra os demais participantes do transporte, para se ressarcir do valor da quota-parte da indenização proporcional à participação de cada um no frete total recebido pelo transporte integral.

§ 3º - A indenização devida pelo transportador será feita na base do valor consignado na fatura comercial.

Art. 23 - O direito de reclamação contra o exportador quanto a perdas e danos prescreve em um ano, a con

Dr



Art. 27 - O container vazio, quando das operações de embarque e de desembarque, ficará isento do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante, da Taxa de Melhoramento dos Portos e das demais taxas portuárias que não correspondam a real contraprestação de serviços, reduzindo-se em 50% (cinquenta por cento) os valores da Tabela "C" - Capacidades, bem assim das demais tabelas que correspondam a real contraprestação de serviços.

Art. 28 - A remuneração do pessoal da estiva ou da capatazia, quando utilizado na movimentação dos containers cheios será na base do peso bruto total; quando vazios será na base de 50% (cinquenta por cento) da tara dos containers.

DAS MERCADORIAS PERIGOSAS

Art. 29 - O exportador, ao entregar para embarque mercadorias perigosas (inflamáveis, explosivos, corrosivos ou agressivos), deve obrigatoriamente informar o perigo que as mesmas oferecem, indicando as precauções que devem ser tomadas.

Parágrafo único - As mercadorias perigosas entregues pelo embarcador sem o cumprimento do disposto neste artigo, podem ser descarregadas, tornadas inofensivas ou destruídas a qualquer momento e lugar, sem indenização ao exportador ou outro interessado. Pelos prejuízos causados ao veículo transportador, decorrente do atraso com a adoção dessas providências, é responsável o expedidor ou embarcador.

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 30 - O Poder Executivo, na concessão de favores e benefícios a containers estrangeiros e no exame dos acordos ou convenções internacionais, levará sempre em consideração a aplicação dos princípios de reciprocidade.

Art. 31 - O prazo do transporte será fixado por



-12-

comum acordo entre o exportador ou importador e a empresa transportadora e lançado no conhecimento de transporte intermodal, ou documento que o substitua.

Art. 32 - A entrega do conhecimento de transporte, devidamente preenchido, prova a existência de um contrato de transporte bem como o recebimento da mercadoria pela empresa transportadora.

Art. 33 - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas a Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, ressalvado o disposto no parágrafo único deste artigo; a Lei nº 5.395, de 23 de fevereiro de 1968, e demais disposições em contrário.

Parágrafo único - As disposições da Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, referentes ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados permanecerão em vigor até a expedição, pelo Poder Executivo, do Regulamento desta Lei.

Brasília, de de 1974.

25/11

LEGISLAÇÃO



LEI Nº 4.907 — DE 17 DE DEZEMBRO
DE 1965

*Dispõe sobre o uso de cofres de carga
nos transportes de mercadorias.*

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O uso de cofres de carga nos transportes aquático, terrestre e aéreo, em linhas nacionais e internacionais, obedecerá às disposições desta Lei.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Lei, considera-se cofre de carga uma peça do equipamento de transporte:

a) de caráter permanente e como tal bastante forte para resistir a um emprego repetido;

b) desenhada especialmente para facilitar o traslado de mercadorias por um ou vários meios de transporte;

c) provida de dispositivo que permitam seu manejo rápido particularmente no transbordo de um veículo de transporte a outro;

d) projetada para que possa encher-se e esvaziar-se com facilidade;

e) identificável por meio de marca e número, nome do proprietário, gravados ou pintados de forma indelével e facilmente visíveis.

Art. 2º O cofre de carga poderá ser de propriedade do transportador, do embarcador, do dono da mercadoria ou de qualquer pessoa física ou jurídica habilitada legalmente à exploração comercial desse tipo de embalagem.

Art. 3º O cofre de carga, quando em trânsito internacional, é isento de im-

postos de importação e de consumo e dos demais tributos federais, inclusive Taxas de Renovação da Marinha Mercante e de Melhoramento dos Portos, observado o regime de franquias aduaneira temporária.

§ 1º Não se inclui na isenção prevista neste artigo o cofre de carga importado para o transporte de mercadorias dentro do território nacional, desde que tenha sinillar nacional registrado ou que possa ser fabricado no País.

§ 2º O cofre de carga, quando utilizado no transporte interno, é isento das Taxas de Marinha Mercante e de Melhoramentos dos Portos.

Art. 4º O cofre de carga com mercadoria estrangeira poderá ser desembarcado na primeira repartição aduaneira de entrada, em trânsito, para qualquer outra repartição ongenere no interior do País, onde será processado o despacho regular da mercadoria.

Art. 5º O cofre de carga com mercadoria destinada à exportação poderá ser despachado diretamente de qualquer localidade do interior onde haja repartição habilitada.

Parágrafo único. Em caso excepcional, poderá a autoridade aduaneira permitir que o despacho do cofre de carga seja feito do ponto expedidor da mercadoria, mesmo que no local não exista repartição aduaneira habilitada.

Art. 6º O cofre de carga vazio, quando das operações de embarque e desembarque ficará isento do pagamento das taxas portuárias, inclusive a Taxa de Melhoramentos dos Portos, exceto a Tabela "C" — Capacidade, reduzida de 50% (cinquenta por cento) de seu valor.

§ 1º Incluem-se na isenção as taxas de armazenagem durante os primeiros 15 (quinze) dias, quando o porto não dispuser de área privativa para armazenagens dos cofres de carga, e de 30 (trinta) dias naqueles que possuírem ou venham a possuir tais áreas.

§ 2º A remuneração do pessoal de estiva ou capacidade, quando utilizado na movimentação dos cofres e carga cheios ou vazios, será sempre na base do peso.

Art. 7º O cofre de carga será considerado acessório do veículo que o utiliza.

Parágrafo único. O cofre de carga utilizado nos transportes internos gozará de tarifa privilegiada de frete nas empresas estatais de transporte, ou naquelas em que o Estado já detentor da maioria do capital.

Art. 8º Além das sanções de natureza fiscal aplicáveis à espécie, responderá pelo crime de contrabando ou descaminho, nos termos do Art. 334, § 1º, letra b, do Código Penal, o transportador ou responsável pela violação dos elementos de segurança do cofre de carga.

Art. 9º VETADO.

Art. 10. O Conselho Nacional de Transportes regulamentará a execução desta Lei, inclusive no que concerne às medidas fiscais e de polícia necessárias à segurança da inviolabilidade do cofre de carga e suas operações inter-setoriais.

Art. 11. VETADO.

Parágrafo único. VETADO.

Art. 12. A presente Lei entrará em vigor 30 (trinta) dias após a expedição do seu regulamento.

Art. 13. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 17 de dezembro de 1965;
144ª da Independência e 77ª da República.

H. CASTELLO BRANCO
Newton Tornaghi
Octávio Gouveia de Bulhões



LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.395 — DE 23 DE FEVEREIRO
DE 1968

Dispõe sobre os "cofres de carga" e altera o artigo 9º do Decreto-lei número 83, de 26 de dezembro de 1966, que dispõe sobre a cobrança de taxas portuárias.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O disposto no artigo 9º do Decreto-lei nº 83, de 26 de dezembro de 1966, não se aplica aos "cofres de carga", que continuarão a gozar de todos os benefícios previstos na Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, excluídas as taxas.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 23 de fevereiro de 1968;
147º da Independência e 80º da República.

A. COSTA E SILVA

Antonio Delfim Netto

Mário David Andreazza



MENSAGEM Nº 636

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Nos termos do artigo 51 da Constituição, tenho a honra de submeter à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado dos Transportes, o anexo projeto de lei que "dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências".

Brasília, 29 de novembro de 1974.



E.M. nº 47/SG

Em 5 de novembro de 1974

Excelentíssimo Senhor Presidente da República

Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência o anexo projeto de lei que dispõe sobre o transporte intermodal de carga unitizada.

2. O referido projeto decorre do trabalho do Grupo Interministerial criado pela Portaria 001, de 30 de agosto de 1974, dos Ministros de Estado dos Transportes, da Fazenda, da Indústria e do Comércio, das Relações Exteriores e do Ministro Chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República. O Grupo de Trabalho acima referido foi consequência da Exposição de Motivos Interministerial nº 36, de 27 de agosto de 1974, aprovada por Vossa Excelência em 30 de agosto de 1974.

3. Trata-se, Senhor Presidente, de matéria especializada e fundamental para o incremento das nossas exportações de produtos manufaturados e a implantação de nova sistemática de transporte no território nacional.

4. A proposição orientou-se, tanto quanto possível, nas diretrizes seguidas pela Lei nº 4.907, de 17 de março de 1965, que dispõe sobre o uso de cofres de carga nos transportes de mercadorias, substituindo-se, no entanto, o nome cofres de cargas por containers por ser este já consagrado internacionalmente.

DSR



5. A evolução dos diversos sistemas de unitização de cargas, nos principais países desenvolvidos, criou a necessidade de definir e tratar da carga unitizada, além de outros assuntos de interesse imediato.

6. Assim, no que tange a empresa de transporte intermodal, é regulada a sua atividade e, em consequência, a atividade desse sistema de transporte, o que virá possibilitar a implantação do denominado transporte porta-a-porta que leva a mercadoria diretamente do produtor ao distribuidor através de diferentes meios, eliminando-se o oneroso manuseio da carga.

7. Por outro lado, visando atingir o objetivo colimado, prevê-se criação de novos estímulos ao desenvolvimento do transporte intermodal, bem como o aprimoramento dos já existentes.

8. Igualmente, propõe-se o disciplinamento das atividades do transportador, do expedidor, do transitário e do comissário de transporte, assim como o regulamento para a constituição de empresas congêneres, considerando que o assunto é atinente ao já referido transporte intermodal.

Aproveito a oportunidade para apresentar a Vossa Excelência protestos do meu mais profundo respeito.

DYRCEU ARAÚJO NOGUEIRA
Ministro dos Transportes



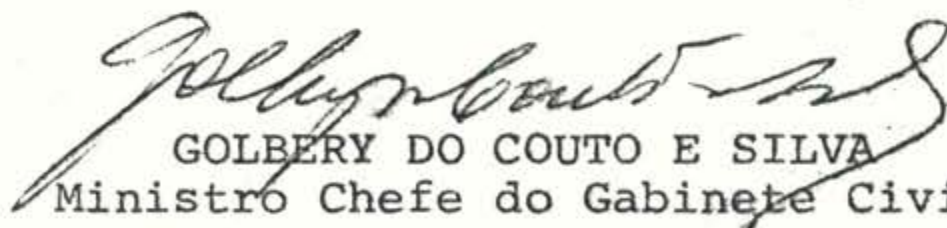
Av.nº 284 /SAP/74

Em 29 de novembro de 1974.

Excelentíssimo Senhor Primeiro Secretário:

Tenho a honra de encaminhar a essa Secretaria a Mensagem do Excelentíssimo Senhor Presidente da República, a acompanhada de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado dos Transportes, relativa a projeto de lei que "dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências."

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência protestos de elevada estima e consideração.


GOLBERY DO COUTO E SILVA
Ministro Chefe do Gabinete Civil

A Sua Excelência o Senhor
Deputado DAYL DE ALMEIDA
DD.Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados
BRASILIA DF



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA



PROJETO DE LEI Nº 2 388, DE 1 974

" Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências."

AUTOR: Poder Executivo

RELATOR: Deputado Djalma Bessa

R E L A T Ó R I O

Através da Mensagem nº 636/74, o Senhor Presidente da República remeteu ao Congresso Nacional o presente projeto de lei nº 2 388/74, dispondo sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga.

Exposição de Motivos do Senhor Ministro dos Transportes, que acompanha a Mensagem presidencial, esclarece:

"3. Trata-se, de matéria especializada e fundamental para o incremento das nossas exportações de produtos manufaturados e a implantação de nova sistemática de transporte no território nacional.

4. A proposição orientou-se, tanto quanto possível, nas diretrizes seguidas pela Lei nº 4.907, de 17 de março de 1965, que dispõe sobre o uso de cofres de carga nos transportes de mercadorias, substituindo-se, no entanto, o nome cofres de cargas por containers por ser este já consagrado internacionalmente.

5. A evolução dos diversos sistemas



de unitização de cargas, nos principais países desenvolvidos, criou a necessidade de de finir e tratar da carga unitizada, além de ou tros assuntos de interesse imediato.

6. Assim, no que tange a empresa de transporte intermodal, é regulada a sua atividade e, em consequência, a atividade desse sistema de transporte, o que virá possibilitar a implantação do denominado transporte porta-a-porta que leva a mercadoria diretamente do produtor ao distribuidor através de diferentes meios, eliminando-se o oneroso manuseio da carga.

7. Por outro lado, visando atingir o objetivo colimado, prevê-se criação de novos estímulos ao desenvolvimento do transporte intermodal, bem como o aprimoramento dos já existentes.

8. Igualmente, propõe-se o disciplinamento das atividades do transportador, do expedidor, do transitário e do comissário de transporte, assim como o regulamento para a constituição de empresas congêneres, considerando que o assunto é atinente ao já referido transporte intermodal."

Nos termos do art. 28, § 4º, alínea "a", do Regimento Interno, deve esta Comissão de Constituição e Justiça manifestar-se sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposição em exame, bem como manifestar-se sobre o mérito.

Legislar sobre direito comercial é da competência da União, como expressamente previsto na alínea "b", do item XVII, do art. 8º da Carta de 1967, com a redação da Emenda nº 1, de 17 de outubro de 1969. A iniciativa presidencial encontra respaldo no texto do art. 56 da mesma Lei Fundamental.

As disposições do projeto 2 388/74 são constitucionais e jurídicas. Quanto à técnica legislativa, observamos pequeno senão, suprível quando da redação final. É que

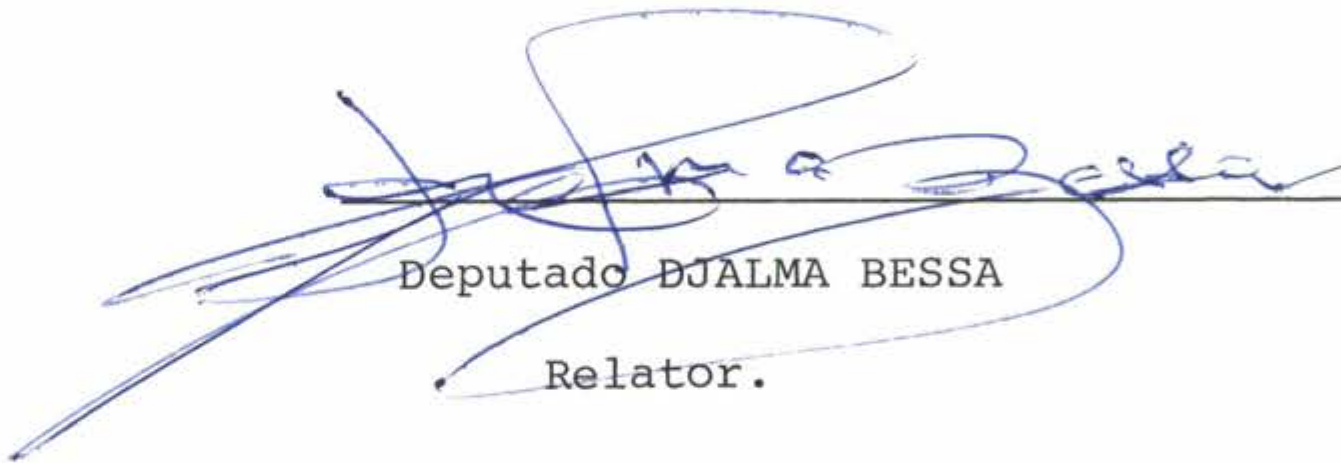


a divisão das matérias, em Capítulos, não se encontra devidamente numerada. Quanto ao mérito, as disposições do projeto merecem ser acolhidas, eis que aperfeiçoam a legislação existente e conferem maior segurança às operações de Transportes.

VOTO DO RELATOR

Face ao exposto, manifesto-me pela constitucionalidade e juridicidade do Projeto de Lei nº 2388/74. No mérito, sou pela sua aprovação.

Sala da Comissão, em


Deputado DJALMA BESSA

Relator.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA



PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça, em reunião de sua Turma "B", realizada em 03.12.74, opinou, unanimemente, pela constitucionalidade, juridicidade e, no mérito, pela aprovação do Projeto nº 2 388/74, nos termos do parecer do Relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

José Bonifácio - Presidente, Djalma Bessa - Relator, Cláudio Leite, José Alves, José Bonifácio Neto, José Sally, Luiz Braz, Luiz Losso, Túlio Vargas e Ubaldo Barém.

Sala da Comissão, em 03 de dezembro de = 974


Deputado JOSÉ BONIFÁCIO

Presidente


Deputado DJALMA BESSA

Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRANSPORTES



PROJETO DE LEI Nº 2.388 de 1974.

(Mensagem nº 636/74)

Dispõe sobre a utilização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: DEPUTADO HENRIQUE PRETTI

R E L A T Ó R I O

O Poder Executivo, através da Mensagem nº 636 de 1974, encaminha ao Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 2.388, no qual regulamenta o transporte de mercadorias em unidades de carga, atualizando o disposto na Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, que "dispõe sobre o uso de cofres de carga nos transportes de mercadorias".

A referida Mensagem veio acompanhada de uma exposição de motivos do Excelentíssimo Senhor Ministro dos Transportes, através da qual S. Excia, diz da importância do Projeto que vem ao encontro de altos interesses nacionais, principalmente para o incremento de nossas exportações e a implantação de normas para o disciplinamento desta moderna técnica de transportes através de "CONTAINERS" pelo sistema INTERMODAL, já consagrada internacionalmente.

O crescimento dinâmico do Brasil exige, cada



CÂMARA DOS DEPUTADOS



2.

vez mais, maior racionalidade nos diversos sistemas transportadores. De há alguns anos para cá, oriundo da necessidade de custos mais baixos e menor gasto de tempo, vem sendo adotado pelas transportadoras, sejam elas marítimas, rodoviárias, fluviais, ferroviárias ou aéreas, os "containers" ou congêneres como unidade armazenadora de cargas.

Tal sistema, ao ser aplicado no Brasil, originou legislação específica, principalmente em razão de obstáculos encontrados na área tributária.

A modificação proposta, "cofres de cargas" para "containers", visa, tão somente, dar uniformidade a conceituação internacionalmente adotada e que estão sendo aplicadas em Leis e Convenções com a finalidade de obter-se uniformidade de regras e normas jurídicas.

Em seu contexto, o Projeto, além de regular modernamente a atividade desse novo sistema, institui mecanismos de proteção e incentivos às empresas genuinamente nacionais. Com o seu desenvolvimento e a arrancada brasileira para a ampliação de mercado externo, interno e subsequente criação dos corredores de exportação, necessita agora o País atualizar a legislação vigente, dando novos conceitos ao sistema e inovações introduzidas, e regulamentando a sua utilização.

Nada temos a modificar no Projeto original, apenas acrescentarmos no art. 4º a palavra "competentes", no art. 16, item IX a palavra "usuais", as quais não modificam o sentido dos arts. mencionados, simplesmente completa-os.

Os senões que pudemos observar prendem-se à técnica legislativa, que, entretanto, não é da alçada desta Comissão.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

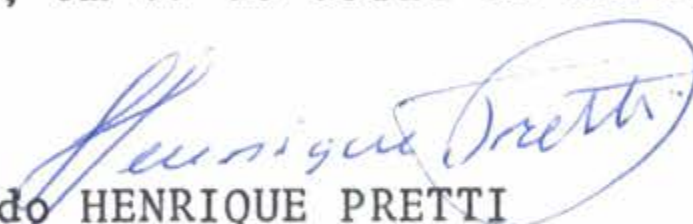


3.

VOTO DO RELATOR:

Pelo exposto, somos favoráveis ao Projeto nº 2.388, de 1974, oriundo do Poder Executivo, votando, pois, por sua aprovação.

Sala das Sessões, em 09 de abril de 1975.


Deputado HENRIQUE PRETTI
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRANSPORTES

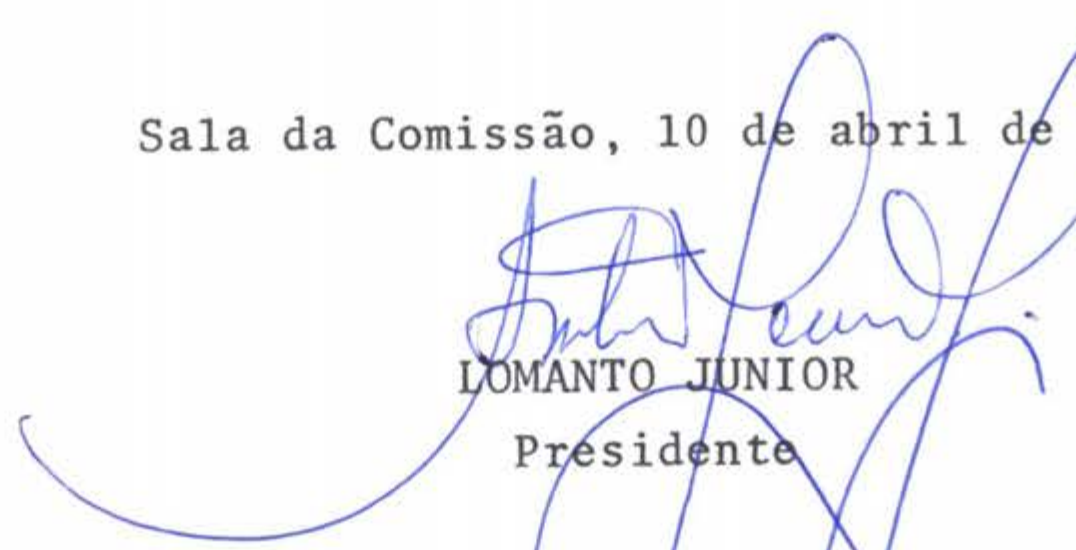


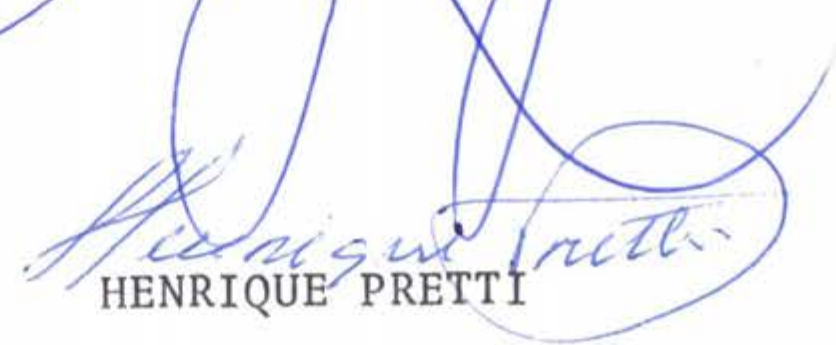
PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Transportes, em sua reunião ordinária realizada em 10 de abril de 1975, opinou, unanimemente, pela aprovação do Projeto nº 2.388/74 do Poder Executivo, que "dispõe sobre a utilização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências", nos termos do parecer do Relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados Lomanto Junior, Hermes Macedo, Amaury Müller, Alcides Franciscato, Abel Ávila, José de Assis, Murilo Rezende, Rezende Monteiro, Henrique Pretti, Ruy Bacelar, Santos Filho, Joaquim Guerra, Mario Frota, Francisco Rocha, Hélio de Almeida, Octacílio Almeida, Iturival Nascimento, Oswaldo Lima, Juarez Batista, Vicente Vuolo, Nunes Leal, Dias Menezes e Ruy Côdo.

Sala da Comissão, 10 de abril de 1975.


LOMANTO JUNIOR
Presidente


HENRIQUE PRETTI
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FINANÇAS



PROJETO DE LEI Nº 2388, de 1974
(Mensagem nº 636/74)

"Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências."

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator:

I - RELATÓRIO

Proveniente do Poder Executivo, chegou a esta Casa o Projeto de lei em epígrafe (Mensagem nº 636/74), através do qual aquele Poder pretende regular o transporte de mercadorias, internacional ou nacional, quando efetuado em unidades de carga.

2. A proposição contém 33 artigos, subdivididos em capítulos, nos quais a lei projetada define diversos conceitos, para maior inteligência do que propõe. Assim, principia por definir o que seja "carga unitizada" e "unidades de carga"; refere-se às modalidades de transportes, aos serviços de transportes em "container", ao conhecimento de transporte intermodal, à responsabilidade legal em caso de perdas e danos, à prescrição e nulidade do direito de reclamação e das estipulações que contrariem o disposto na lei, tratando, ainda, dos incentivos e das mercadorias perigosas. No que toca às disposições gerais, o projeto manda aplicar o princípio da reciprocidade, estabelece comum acordo para o prazo do transporte entre o exportador ou importador e a empresa transportadora. Finalmente, manda derrogar a Lei nº



4907, de 1965, com ressalva das disposições referentes ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados, até o regulamento da lei, se aprovada, e ordena a ab-rogação da Lei nº 5.395, de 1968.

3. A competência desta Comissão é, principalmente, manifestar-se sobre o aspecto financeiro de qualquer proposição. A implantação de nova sistemática de transporte no território nacional destinada ao incremento das exportações brasileiras de produtos manufaturados não se pode fazer sem objetivar uma melhora de receita nas transações. Nisso resi-de o aspecto financeiro e primordial do projeto sub examen : procura regular a atividade da empresa transportadora inter-modal, isto é, aquela que se utiliza de duas ou mais modali-dades de transporte de mercadorias, a fim de evitar-se o ma-nuseio da carga; prevê, também, a criação de novos estímulos ao desenvolvimento desse tipo de transporte, aprimorando os que já existem; propõe-se disciplinar as atividades do trans-portador, do expedidor, do transitário e do comissário de transporte, a par de buscar o disciplinamento da constitui-ção de empresas congêneres.

4. Não nos parece merecer a proposição ressalvas quanto ao seu aspecto financeiro, posto que acreditamos venha ela proporcionar ao País melhores perspectivas no concernente ao tipo de transporte que procura disciplinar e aperfeiçoar . Os senões que, en passant, pudemos observar prendem-se à téc-nica legislativa, que, entretanto, é assunto da alçada da dou-ta Comissão de Constituição e Justiça.

II - VOTO DO RELATOR

Pelo exposto, somos favorável ao Projeto nº 2388, de 1974, oriundo do Poder Executivo, votando, pois, por sua aprovação.

Sala da Comissão, em

4/12/74

Jorge Langas



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FINANÇAS



P A R E C E R D A C O M I S S Ã O

(PROJETO Nº 2.388/74)

A Comissão de Finanças, em sua reunião ordinária, realizada em 4 de dezembro de 1974, opinou, unanimemente, pela aprovação do Projeto nº 2.388/74, do Poder Executivo, nos termos do parecer do Relator, Deputado Jorge Vargas.

Compareceram à reunião os Senhores Ildélio Martins, Vice-Presidente no exercício da presidência, Athiê Coury, Vice-Presidente, Adhemar de Barros Filho, Homero Santos, Ivo Braga, Jorge Vargas, Tourinho Dantas, Wilmar Guimarães, Cesar Nascimento, Florim Coutinho, Fernando Magalhães, Hermes Macedo, João Castelo, Leopoldo Peres, Ozanan Coelho, Joel Ferreira e José Freire.

Sala da Comissão, em 4 de dezembro de 1974

Deputado ILDELIO MARTINS
Presidente em exercício

Deputado JORGE VARGAS
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.388-A, de 1974

(DO PODER EXECUTIVO)

MENSAGEM Nº 636/74



Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade, juridicidade e, no mérito, pela aprovação; e, das Comissões de Transportes e de Finanças, pela aprovação.

(PROJETO DE LEI Nº 2.388, de 1974, a que se referem os pareceres).



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.388, de 1974

(Do Poder Executivo)
MENSAGEM N.º 636/74

Dispõe sobre a utilização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

(Às Comissões de Constituição e Justiça, de Transportes e de Finanças.)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º O transporte de mercadorias, internacional ou nacional, quando efetuado em unidades de carga, será regulado por esta Lei.

Da Carga Unitizada e das Unidades de Carga

Art. 2.º Para os efeitos desta Lei, denominam-se:

I — **carga unitizada**: um ou mais volumes acondicionados em uma unidade de carga;

II — **unidade de carga**: os equipamentos de transportes adequados à unitização de mercadorias a serem transportadas, passíveis de completa manipulação, durante o percurso e em todos os meios de transporte utilizados.

Parágrafo único. São consideradas unidades de carga os **containers** em geral, os **pallets**, as pré-lingadas e outros quaisquer equipamentos de transportes que atendam aos fins acima indicados e que venham a ser definidos em regulamento.

Do Container

Art. 3.º O **container**, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador.

Parágrafo único. A conceituação de **container** não abrange veículos, acessórios ou peças de veículos e embalagens, mas compreende seus acessórios e equipamentos específicos, tais como **trailers, boogies, racks**, ou prateleiras, berços ou módulos, desde que utilizados como parte integrante do **container**.

Art. 4.º O **container** deve satisfazer as condições técnicas e de segurança previstas pelas convenções internacionais existentes, pelas normas legais ou regulamentares nacionais inclusive controle fiscal, e atender as especificações estabelecidas por organismos especializados.

Art. 5.º As unidades de carga a que se refere o parágrafo único do artigo 2.º, e seus acessórios e equipamentos específicos mencionados no parágrafo único do artigo 3.º, podem ser de propriedade do transportador ou do seu agente, do importador, do exportador ou de pessoa jurídica cuja atividade se relacione com a atividade de transporte.

Das Modalidades de Transporte

Art. 6.º Transporte nacional ou doméstico é aquele em que o ponto de embarque



mercadoria e o destino estão situados em território brasileiro.

Art. 5.º Transporte internacional é aquele em que o ponto de embarque de mercadoria e o destino estão situados em países diferentes.

Art. 8.º Quanto à forma, o transporte pode ser:

I — **Modal** — quando a mercadoria é transportada utilizando-se apenas um meio de transporte;

II — **Segmentado** — quando se utilizam veículos diferentes e são contratados separadamente os vários serviços e os diferentes transportadores que terão a seu cargo a condução da mercadoria do ponto de expedição até o destino final;

III — **Sucessivo** — quando a mercadoria, para alcançar o destino final, necessitar ser transbordada para prosseguimento em veículo da mesma modalidade de transporte;

IV — **Intermodal** — quando a mercadoria é transportada utilizando-se duas ou mais modalidades de transporte.

Parágrafo único. A coleta e a movimentação de mercadorias para unitização, bem como as operações depois da sua entrega no local de destino estabelecido no contrato de transporte, não caracterizam transporte intermodal, nem dele fazem parte.

Art. 9.º O transporte doméstico de **container**, em todo território nacional só poderá ser realizado por empresa brasileira, com idoneidade técnica, comercial e financeira.

Parágrafo único. Considera-se empresa brasileira para a exploração comercial, movimentação e transporte de carga unitizada, aquela cujo capital, na proporção mínima de dois terços, pertença a brasileiros e seja representado por ações nominativas.

Dos Serviços de Transportes em Container

Art. 10. O transporte em **container** em todo território nacional, vazio ou com mercadorias nacionais ou estrangeiras, só poderá ser feito por empresas brasileiras de transporte rodoviário, ferroviário, de navegação aérea ou marítima conforme definido no parágrafo único do artigo 9.º

Parágrafo único. As empresas transportadoras são responsáveis pelos dispositivos de segurança, pela inviolabilidade dos lacres, selos e sinetes, bem como pelas mercadorias contidas no **container**, durante o período em que estiver sob sua responsabilidade.

Art. 11. O **container** estrangeiro e seus acessórios específicos só poderão ser utili-

zados no transporte de mercadorias do comércio do País uma única vez e no seu deslocamento entre o ponto em que for esvaziado até o ponto onde for receber mercadoria em exportação, ou de seu reembarque para o exterior.

Parágrafo único. Quando de interesse para a economia nacional e por período transitório, poderá o Poder Executivo autorizar a utilização do **container** estrangeiro no comércio interno.

Art. 12. O Poder Executivo disporá, em Regulamento, sobre o tratamento aplicável aos **containers** e demais unidades de carga a que se refere o artigo 2.º, no que concerne ao Imposto de Importação e ao Imposto sobre Produtos Industrializados.

Art. 13. As mercadorias em exportação ou importação podem ser transportadas em **container** de qualquer nacionalidade, respeitadas, entretanto, as normas fiscais e as prescrições estabelecidas pelas leis e regulamentos brasileiros de transportes.

Do Conhecimento de Transporte Intermodal

Art. 14. O conhecimento de transporte intermodal, emitido no Brasil, obedecerá às disposições desta Lei, qualquer que seja o ponto fixado para o recebimento ou entrega de mercadoria, a nacionalidade do exportador, do importador ou da pessoa no mesmo interessada.

§ 1.º A expedição do conhecimento de transporte intermodal não impedirá a empresa transportadora de emitir documentos referentes a outros serviços que seja necessário utilizar, de acordo com as leis e regulamentos em vigor.

§ 2.º Somente poderá emitir conhecimento de transporte intermodal, no comércio exterior brasileiro, empresa transportadora nacional, definida no parágrafo único do artigo 9.º, legalmente autorizada a operar no transporte intermodal.

§ 3.º O Poder Executivo disciplinará as condições para emissão de conhecimento de transporte intermodal no comércio interno.

Art. 15. Pela emissão de um conhecimento de transporte intermodal, a empresa transportadora:

I — obriga-se a executar ou fazer executar o transporte da mercadoria do local em que a recebe até o local designado para sua entrega ao importador, ao consignatário ou à pessoa para quem o conhecimento de transporte intermodal tenha sido devidamente endossado;



II — assume plena responsabilidade pela execução de todos os serviços necessários ao transporte, bem como pelos atos ou omissões das pessoas que, como seus agentes ou prepostos, intervierem na sua execução.

Art. 16. O conhecimento de transporte intermodal, assinado pelo transportador, deve obrigatoriamente conter:

I — o número de ordem e a indicação “negociável” ou “não negociável” na via original, podendo ser emitidas outras vias, não negociáveis;

II — o nome ou denominação e o endereço do transportador, do exportador, do importador ou do consignatário, quando não emitido ao portador;

III — a data e lugar da emissão;

IV — o lugar do recebimento da mercadorias e o lugar para a entrega;

V — a natureza das mercadorias, seu acondicionamento, marcas e números para sua identificação, lançados de forma bem legível pelo exportador, na embalagem ou no próprio volume, se a mercadoria não for embalada;

VI — o número de volumes ou de peças e o seu peso bruto;

VII — a declaração do valor da mercadoria, caso haja esta exigência por parte do embarcador;

VIII — as condições de competência judiciária ou arbitral;

IX — as condições do contrato de transporte;

X — os valores dos fretes e taxas, se houver, de cada modalidade de transporte utilizado, com a indicação “pago” no ato do embarque ou “a pagar” no destino;

XI — outras cláusulas que as partes acordarem, desde que não contrariem a legislação.

§ 1.º A empresa transportadora poderá recusar o transporte ou lançar reservas no conhecimento de transportes intermodal, quando julgar inexata a descrição da mercadoria, feita pelo exportador.

§ 2.º O exportador indenizará a empresa transportadora por todas as perdas e danos resultantes da inveracidade ou inadequação dos elementos que lhe compete lançar no conhecimento de transporte intermodal. O direito da empresa transportadora a tal indenização não a eximirá das responsabilidades e obrigações previstas nesta Lei e no conhecimento de transporte intermodal.

Art. 17. A retirada ou recebimento da mercadoria descrita no conhecimento de

transporte intermodal será considerada como prova de sua efetiva entrega pela empresa transportadora ao importador, ao consignatário ou a quem legalmente nomeado, para esse fim, no local da descarga ou de destino.

Da Responsabilidade Legal

Art. 18. No caso de sofrer avaria um **container** contendo mercadorias de importação ou exportação, será lavrado “Termo de Avaria”, assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação vigente.

Art. 19. A empresa transportadora será responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega.

Parágrafo único. A mercadoria que não for entregue pela empresa transportadora no prazo máximo de 90 dias, a contar da data fixada no contrato de transporte, será considerada como perdida, sujeitando a empresa as indenizações cabíveis.

Art. 20. A empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

I — erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário;

II — cumprimento de instruções emanadas de autoridades competentes ou de pessoa que tenha poderes para tanto;

III — ausência ou inadequação da embalagem;

IV — vício próprio da mercadoria;

V — manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadorias ou do **container** executadas diretamente pelo importador, consignatário ou seus prepostos;

VI — estar a mercadoria em **container** que não esteja sob controle do transportador e que não possua documentação em ordem;

VII — greves, “lock-out” ou dificuldades opostas aos serviços de transporte, de caráter parcial ou total, por qualquer causa; ou

VIII — explosão nuclear ou qualquer acidente decorrente do uso da energia nuclear.

Parágrafo único. Apesar das isenções de responsabilidades previstas neste artigo, a empresa transportadora contratante será responsável pela eventual agravação das perdas ou danos, quando fatores de sua responsabilidade concorram para causá-los.



Art. 21. Na ocorrência de litígio resultante de um transporte intermodal, o foro para dirimir o pleito será o situado no local estabelecido em cláusula constante do conhecimento de transporte.

Parágrafo único. É facultado ao transportador e ao proprietário da mercadoria dirimir seus pleitos recorrendo à arbitragem.

A Prescrição e Nulidade

Art. 22. As empresas transportadoras que participam da execução de contratos de transporte intermodal, de acordo com as condições previstas neste artigo, são solidariamente responsáveis perante o exportador ou importador. A reclamação relativa ao contrato de transporte poderá ser dirigida pelo exportador ou pelo importador a qualquer dos transportadores.

§ 1.º No caso de perda ou dano ocorridos durante o transporte, o exportador ou o importador podem acionar diretamente a empresa que contratou o transporte ou aquela responsável pela mercadoria quando do evento.

§ 2.º Quando não ficar comprovado em que estágio a perda ou dano teve lugar, cabe à empresa contratante do transporte pagar a indenização devida, com direito a ação regressiva contra os demais participantes do transporte, para se ressarcir do valor da quota-parte da indenização proporcional à participação de cada um no frete total recebido pelo transporte integral.

§ 3.º A indenização devida pelo transportador será feita na base do valor consignado na fatura comercial.

Art. 23. O direito de reclamação contra o exportador quanto a perdas e danos prescreve em um ano, a contar da data da descarga ou daquela em que as mercadorias deveriam ser entregues.

Art. 24. Estipulações que contrariem as disposições desta Lei, no todo ou em parte, serão consideradas nulas.

Dos Incentivos

Art. 25. Não haverá incidência de sobre-taxa de peso ou cubagem para o transporte de **container**, carregado ou vazio.

Art. 26. Os **containers** e seus acessórios específicos, em sua condição de equipamento de transporte, gozarão dos seguintes favores:

I — isenção das Taxas de Melhoramentos dos Portos;

II — isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante;

III — isenção das Taxas de Armazenagem, durante o período a ser determinado em regulamento, e das taxas portuárias exceto a Tabela "C" (Capatazias).

§ 1.º Excedido o prazo a que se refere o item III do presente artigo, as taxas devidas serão cobradas com uma redução mínima de 10%.

§ 2.º As taxas a que se referem os itens I, II e III deste artigo incidirão, entretanto, sobre as mercadorias transportadas nos **containers**, atendidos os prazos estabelecidos na legislação portuária em vigor.

§ 3.º Não se incluem na isenção prevista neste artigo os acessórios e equipamentos específicos de **containers**, importados para o transporte doméstico de mercadorias, ressalvados aqueles que forem admitidos em regime aduaneiro especial.

Art. 27. O **container** vazio, quando das operações de embarque e de desembarque, ficará isento do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante, da Taxa de Melhoramento dos Portos e das demais taxas portuárias que não correspondam a real contraprestação de serviços, reduzindo-se em 50% (cinquenta por cento) os valores da Tabela "C" — Capatazias, bem assim das demais tabelas que correspondam a real contraprestação de serviços.

Art. 28. A remuneração do pessoal da estiva ou da capatazia, quando utilizado na movimentação dos **containers** cheios será na base do peso bruto total; quando vazios será na base de 50% (cinquenta por cento) da tara dos **containers**.

Das Mercadorias Perigosas

Art. 29. O exportador, ao entregar para embarque mercadorias perigosas (inflamáveis, explosivos, corrosivos ou agressivos), deve obrigatoriamente informar o perigo que as mesmas oferecem, indicando as precauções que devem ser tomadas.

Parágrafo único. As mercadorias perigosas entregues pelo embarcador sem o cumprimento do disposto neste artigo, podem ser descarregadas, tornadas inofensivas ou destruídas a qualquer momento e lugar, sem indenização ao exportador ou outro interessado. Pelos prejuízos causados ao veículo transportador, decorrente do atraso com a adoção dessas providências, é responsável o expedidor ou embarcador.

Das Disposições Gerais

Art. 30. O Poder Executivo, na concessão de favores e benefícios a **containers** estrangeiros e no exame dos acordos ou con-

venções internacionais, levará sempre em consideração a aplicação dos princípios de reciprocidade.

Art. 31. O prazo do transporte será fixado por comum acordo entre o exportador ou importador e a empresa transportadora e lançado no conhecimento de transporte intermodal, ou documento que o substitua.

Art. 32. A entrega do conhecimento de transporte, devidamente preenchido, prova a existência de um contrato de transporte bem como o recebimento da mercadoria pela empresa transportadora.

Art. 33. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas a Lei n.º 4.907, de 17 de dezembro de 1965, ressalvado o disposto no parágrafo único deste artigo; a Lei n.º 5.395, de 23 de fevereiro de 1968, e demais disposições em contrário.

Parágrafo único. As disposições da Lei n.º 4.907, de 17 de dezembro de 1965, referentes ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados permanecerão em vigor até a expedição, pelo Poder Executivo, do Regulamento desta Lei.

Brasília, de de 1974.

LEGISLAÇÃO CITADA
LEI N.º 4.907

DE 17 DE DEZEMBRO DE 1965

Dispõe sobre o uso de cofres de carga nos transportes de mercadorias.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º O uso de cofres de carga nos transportes aquático, terrestre e aéreo, em linhas nacionais e internacionais, obedecerá às disposições desta Lei.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Lei, considera-se cofres de carga uma peça do equipamento de transporte:

a) de caráter permanente e como tal bastante forte para resistir a um emprego repetido;

b) desenhada especialmente para facilitar o traslado de mercadorias por um ou vários meios de transporte;

c) provida de dispositivo que permitam seu manejo rápido particularmente no transbordo de um veículo e transporte a outro;

d) projetada para que possa encher-se e esvaziar-se com facilidade;

e) identificável por meio de marca e número, nome do proprietário, gravados ou

pintados de forma indelével e facilmente visíveis.

Art. 2.º O cofre de carga poderá ser de propriedade do transportador, do embarcador, do dono da mercadoria ou de qualquer pessoa física ou jurídica habilitada legalmente à exploração comercial desse tipo de embalagem.

Art. 3.º O cofre de carga, quando em trânsito internacional, é isento de impostos de importação e de consumo e dos demais tributos federais, inclusive Taxas de Renovação da Marinha Mercante e de Melhoria dos Portos, observado o regime de franquias aduaneiras temporárias.

§ 1.º Não se inclui na isenção prevista neste artigo o cofre de carga importado para o transporte de mercadorias dentro do território nacional, desde que tenha similar nacional registrado ou que possa ser fabricado no País.

§ 2.º O cofre de carga, quando utilizado no transporte interno, é isento das Taxas de Marinha Mercante e de Melhoramentos dos Portos.

Art. 4.º O cofre de carga com mercadoria estrangeira poderá ser desembaraçado na primeira repartição aduaneira de entrada, em trânsito, para qualquer outra repartição congênera no interior do País, onde será processado o despacho regular da mercadoria.

Art. 5.º O cofre de carga com mercadoria destinada à exportação poderá ser despachado diretamente de qualquer localidade do interior onde haja repartição habilitada.

Parágrafo único. Em caso excepcional, poderá a autoridade aduaneira permitir que o despacho do cofre de carga seja feito do ponto expedidor de mercadoria, mesmo que no local não exista repartição aduaneira habilitada.

Art. 6.º O cofre de carga vazio, quando das operações de embarque e desembarque ficará isento do pagamento das taxas portuárias, inclusive a Taxa de Melhoramentos dos Portos, exceto a Tabela "C" — Capacidade reduzida de 50% (cinquenta por cento) de seu valor.

§ 1.º Incluem-se na isenção as taxas de armazenagem durante os primeiros 15 (quinze) dias, quando o porto não dispuser de área privativa para armazenagens dos cofres de carga, e de 30 (trinta) dias naqueles que possuírem ou venham a possuir tais áreas.

§ 2.º A remuneração do pessoal da estiva ou capatazia, quando utilizado na movi-





mentação dos cofres e carga cheios ou vazios, será sempre na base do peso.

Art. 7.º O cofre de carga será considerado acessório do veículo que o utiliza.

Parágrafo único. O cofre de carga utilizado nos transportes internos gozará de tarifa privilegiada de frete nas empresas estatais de transporte, ou naquelas em que o Estado já detentor da maioria do capital.

Art. 8.º Além das sanções de: natureza fiscal aplicáveis à espécie responderá pelo crime de contrabando ou descaminho, nos termos do art. 334, § 1.º, letra b, do Código Penal, o transportador ou responsável pela violação dos elementos de segurança do cofre de carga.

Art. 9.º Vetado.

Art. 10. O Conselho Nacional de Transportes regulamentará a execução desta Lei, inclusive no que concerne às medidas fiscais e de polícia necessários à segurança da inviolabilidade do cofre de carga e suas operações inter-setoriais.

Art. 11. Vetado.

Parágrafo único. Vetado.

Art. 12. A presente Lei entrará em vigor 30 (trinta) dias após a expedição do seu regulamento.

Art. 13. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 17 de dezembro de 1965; 144.º da Independência e 77.º da República. — **H. CASTELLO BRANCO** — **Newton Tornaghi** — **Octávio Gouveia de Bulhões**.

LEI N.º 5.395
DE 23 DE FEVEREIRO DE 1968

Dispõe sobre os "cofres de carga" e altera o art. 9.º do Decreto-lei n.º 83, de 26 de dezembro de 1966, que dispõe sobre a cobrança de taxas portuárias.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º O disposto no art. 9.º do Decreto-lei n.º 83, de 26 de dezembro de 1966, não se aplica aos "cofres de carga" que continuarão a gozar de todos os benefícios previstos na Lei n.º 4.907, de 17 de dezembro de 1965, excluídas as taxas.

Art. 2.º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3.º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 23 de fevereiro de 1968; 147.º da Independência e 80.º da República. — **A. COSTA E SILVA** — **Antônio Delfim Netto** — **Mário David Andreazza**.

MENSAGEM N.º 636, DE 1974
DO PODER EXECUTIVO

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Nos termos do artigo 51 da Constituição, tenho a honra de submeter à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado dos Transportes, o anexo projeto de lei que "dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências".

Brasília, 29 de novembro de 1974. — **Ernesto Geisel**.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS N.º 47/56, DE
5 DE NOVEMBRO DE 1974, DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República:

Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência o anexo projeto de lei que dispõe sobre o transporte intermodal de carga unitizada.

2. O referido projeto decorre do trabalho do Grupo Interministerial criado pela Portaria 001, de 30 de agosto de 1974, dos Ministros de Estado dos Transportes, da Fazenda, da Indústria e do Comércio, das Relações Exteriores e do Ministro Chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República. O Grupo de Trabalho acima referido foi consequência da Exposição de Motivos Interministerial n.º 36, de 27 de agosto de 1974, aprovada por Vossa Excelência em 30 de agosto de 1974.

3. Trata-se, Senhor Presidente, de matéria especializada e fundamental para o incremento das nossas exportações de produtos manufaturados e a implantação de nova sistemática de transporte no território nacional.

4. A proposição orientou-se, tanto quanto possível, nas diretrizes seguidas pela Lei n.º 4.907, de 17 de março de 1965, que dispõe sobre o uso de cofres de carga nos transportes de mercadorias, substituindo-se, no entanto, o nome **cofres de cargas** por **containers** por ser este já consagrado internacionalmente.

5. A evolução dos diversos sistemas de unitização de cargas nos principais países desenvolvidos, criou a necessidade de definir e tratar da carga unitizada, além de outros assuntos de interesse imediato.

6. Assim, no que tange a empresa de transporte intermodal, é regulada a sua



atividade e, em consequência, a atividade desse sistema de transporte, o que virá possibilitar a implantação do denominado transporte porta-a-porta que leva a mercadoria diretamente do produtor ao distribuidor através de diferentes meios, eliminando-se o oneroso manuseio da carga.

7. Por outro lado, visando atingir o objetivo colimado, prevê-se criação de novos estímulos ao desenvolvimento do transporte intermodal, bem como o aprimoramento dos já existentes.

8. Igualmente, propõe-se o disciplinamento das atividades do transportador, do expedidor, do transitário e do comissário de transporte, assim como o regulamento para a constituição de empresas congêneres, considerando que o assunto é atinente ao já referido transporte intermodal.

Aproveito a oportunidade para apresentar a Vossa Excelência protestos do meu mais profundo respeito. — **Dyrceu Araújo Nogueira** — Ministro dos Transportes.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE REDAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 2 388-A/1974

REDAÇÃO FINAL DO PROJETO DE LEI Nº 2 388-B/1974

Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - O transporte de mercadorias, internacional ou nacional, quando efetuado em unidades de carga, será regulado por esta lei.

DA CARGA UNITIZADA E DAS UNIDADES DE CARGA

Art. 2º - Para os efeitos desta lei, denominam-se:

I - Carga unitizada: um ou mais volumes acondicionados em uma unidade de carga;

II - Unidade de carga: os equipamentos de transportes adequados à unitização de mercadorias a serem transportadas, passíveis de completa manipulação, durante o percurso e em todos os meios de transporte utilizados.

Parágrafo único - São consideradas unidades de carga os containers em geral, os pallets, as pré-lingadas e outros quaisquer equipamentos de transportes que atendam aos fins acima indicados e que venham a ser definidos em regulamento.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

DO CONTAINER



Art. 3º - O container, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador.

Parágrafo único - A conceituação de container não abrange veículos, acessórios ou peças de veículos e embalagens, mas compreende seus acessórios e equipamentos específicos, tais como trailers, boogies, racks, ou prateleiras, berços ou módulos, desde que utilizados como parte integrante do container.

Art. 4º - O container deve satisfazer as condições técnicas e de segurança previstas pelas convenções internacionais existentes, pelas normas legais ou regulamentares nacionais, inclusive controle fiscal, e atender as especificações estabelecidas por organismos especializados.

Art. 5º - As unidades de carga a que se refere o parágrafo único do Art. 2º, e seus acessórios e equipamentos específicos mencionados no parágrafo único do Art. 3º, podem ser de propriedade do transportador ou do seu agente, do importador, do exportador ou de pessoa jurídica cuja atividade se relacione com a atividade de transporte.

DAS MODALIDADES DE TRANSPORTE

Art. 6º - Transporte nacional ou doméstico é aquele em que o ponto de embarque da mercadoria e o destino estão situados em território brasileiro.

Art. 7º - Transporte internacional é aquele em que o ponto de embarque de mercadoria e o destino estão situados em países diferentes.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Art. 8º - Quanto à forma, o transporte pode ser:

I - Modal - quando a mercadoria é transportada utilizando-se apenas um meio de transporte;

II - Segmentado - quando se utilizam veículos diferentes e são contratados separadamente os vários serviços e os diferentes transportadores que terão a seu cargo a condução da mercadoria do ponto de expedição até o destino final;

III - Sucessivo - quando a mercadoria, para alcançar o destino final, necessitar ser transbordada para prosseguimento em veículo da mesma modalidade de transporte;

IV - Intermodal - quando a mercadoria é transportada utilizando-se duas ou mais modalidades de transporte.

Parágrafo único - A coleta e a movimentação de mercadorias para unitização, bem como as operações depois da sua entrega no local de destino estabelecido no contrato de transporte, não caracterizam transporte intermodal, nem dele fazem parte.

Art. 9º - O transporte doméstico de container, em todo o território nacional, só poderá ser realizado por empresa brasileira, com idoneidade técnica, comercial e financeira.

Parágrafo único - Considera-se empresa brasileira para a exploração comercial, movimentação e transporte de carga unitizada, aquela cujo capital, na proporção mínima de dois terços, pertença a brasileiros e seja representado por ações nominativas.

DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES EM CONTAINER

Art. 10 - O transporte em container em todo o



CÂMARA DOS DEPUTADOS



território nacional, vazio ou com mercadorias nacionais ou estrangeiras, só poderá ser feito por empresas brasileiras de transporte rodoviário, ferroviário, de navegação aérea ou marítima, conforme definido no parágrafo único do Art. 9º.

Parágrafo único - As empresas transportadoras são responsáveis pelos dispositivos de segurança, pela inviolabilidade dos lacres, selos e sinetes, bem como pelas mercadorias contidas no container, durante o período em que estiver sob sua responsabilidade.

Art. 11 - O container estrangeiro e seus acessórios específicos só poderão ser utilizados no transporte de mercadorias do comércio do País uma única vez e no seu deslocamento entre o ponto em que for esvaziado até o ponto onde for receber mercadoria em exportação, ou de seu reembarque para o exterior.

Parágrafo único - Quando de interesse para a economia nacional e por período transitório, poderá o Poder Executivo autorizar a utilização do container estrangeiro no comércio interno.

Art. 12 - O Poder Executivo disporá, em Regulamento, sobre o tratamento aplicável aos containers e demais unidades de carga a que se refere o Art. 2º, no que concerne ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados.

Art. 13 - As mercadorias em exportação ou importação podem ser transportadas em container de qualquer nacionalidade, respeitadas, entretanto, as normas fiscais e as prescrições estabelecidas pelas leis e regulamentos brasileiros de transportes.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



DO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE INTERMODAL

Art. 14 - O conhecimento de transporte intermodal, emitido no Brasil, obedecerá às disposições desta lei, qualquer que seja o ponto fixado para o recebimento ou entrega de mercadoria, a nacionalidade do exportador, do importador ou da pessoa no mesmo interessada.

§ 1º - A expedição do conhecimento de transporte intermodal não impedirá a empresa transportadora de emitir documentos referentes a outros serviços que seja necessário utilizar, de acordo com as leis e regulamentos em vigor.

§ 2º - Somente poderá emitir conhecimento de transporte intermodal, no comércio exterior brasileiro, empresa transportadora nacional, definida no parágrafo único do Art. 9º, legalmente autorizada a operar no transporte intermodal.

§ 3º - O Poder Executivo disciplinará as condições para emissão de conhecimento de transporte intermodal no comércio interno.

Art. 15 - Pela emissão de um conhecimento de transporte intermodal, a empresa transportadora:

I - Obriga-se a executar ou fazer executar o transporte da mercadoria do local em que a recebe até o local designado para sua entrega ao importador, ao consignatário ou à pessoa para quem o conhecimento de transporte intermodal tenha sido devidamente endossado;

II - Assume plena responsabilidade pela execução de todos os serviços necessários ao transporte, bem como pelos atos ou omissões das pessoas que, como seus agentes ou prepostos, intervierem na sua execução.

Art. 16 - O conhecimento de transporte inter-



CÂMARA DOS DEPUTADOS



modal, assinado pelo transportador, deve obrigatoriamente conter:

I - O número de ordem e a indicação "negociável" ou "não negociável" na via original, podendo ser emitidas outras vias, não negociáveis;

II - O nome ou denominação e o endereço do transportador, do exportador, do importador ou do consignatário, quando não emitido ao portador;

III - A data e o lugar da emissão;

IV - O lugar do recebimento da mercadoria e o lugar para a entrega;

V - A natureza das mercadorias, seu acondicionamento, marcas e números para sua identificação, lançados de forma bem legível pelo exportador, na embalagem ou no próprio volume, se a mercadoria não for embalada;

VI - O número de volumes ou de peças e o seu peso bruto;

VII - A declaração do valor da mercadoria, caso haja esta exigência por parte do embarcador;

VIII - As condições de competência judiciária ou arbitral;

IX - As condições do contrato de transporte;

X - Os valores dos fretes e taxas, se houver, de cada modalidade de transporte utilizado, com a indicação "pago" no ato do embarque ou "a pagar" no destino;

XI - Outras cláusulas que as partes acordarem, desde que não contrariem a legislação.

§ 1º - A empresa transportadora poderá recusar o transporte ou lançar reservas no conhecimento de transportes intermodal, quando julgar inexata a descrição da mercadoria, feita pelo exportador.

§ 2º - O exportador indenizará a empresa trans



CÂMARA DOS DEPUTADOS



portadora por todas as perdas e danos resultantes da inveracidade ou inadequação dos elementos que lhe compete lançar no conhecimento de transporte intermodal. O direito da empresa transportadora a tal indenização não a eximirá das responsabilidades e obrigações previstas nesta lei e no conhecimento de transporte intermodal.

Art. 17 - A retirada ou recebimento da mercadoria descrita no conhecimento de transporte intermodal será considerada como prova de sua efetiva entrega pela empresa transportadora ao importador, ao consignatário ou a quem legalmente nomeado, para esse fim, no local da descarga ou de destino.

DA RESPONSABILIDADE LEGAL

Art. 18 - No caso de sofrer avaria um container contendo mercadorias de importação ou exportação, será lavrado "Termo de Avaria", assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação vigente.

Art. 19 - A empresa transportadora será responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega.

Parágrafo único - A mercadoria que não for entregue pela empresa transportadora no prazo máximo de 90 dias, a contar da data fixada no contrato de transporte, será considerada como perdida, sujeitando a empresa às indenizações cabíveis.

Art. 20 - A empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

I - Erro ou negligência do exportador ou em-



CÂMARA DOS DEPUTADOS



barcador, bem como do destinatário;

II - Cumprimento de instruções emanadas de au toridades competentes ou de pessoa que tenha poderes para tanto;

III - Ausência ou inadequação da embalagem;

IV - Vício próprio da mercadoria;

V - Manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadorias ou do container executadas diretamente pelo importador, consignatário ou seus prepostos;

VI - Estar a mercadoria em container que não esteja sob controle do transportador e que não possua documentação em ordem;

VII - Greves, lock-out ou dificuldades opostas aos serviços de transporte, de caráter parcial ou total, por qualquer causa; ou

VIII - Explosão nuclear ou qualquer acidente decorrente do uso da energia nuclear.

Parágrafo único - Apesar das isenções de responsabilidades previstas neste artigo, a empresa transportadora contratante será responsável pela eventual agravação das perdas ou danos, quando fatores de sua responsabilidade con corram para causá-los.

Art. 21 - Na ocorrência de litígio resultante de um transporte intermodal, o foro para dirimir o pleito será o situado no local estabelecido em cláusula constante do conhecimento de transporte.

Parágrafo único - É facultado ao transportador e ao proprietário da mercadoria dirimir seus pleitos recorrendo à arbitragem.

A PRESCRIÇÃO E NULIDADE



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Art. 22 - As empresas transportadoras que participam da execução de contratos de transporte intermodal, de acordo com as condições previstas neste artigo, são solidariamente responsáveis perante o exportador ou importador. A reclamação relativa ao contrato de transporte poderá ser dirigida pelo exportador ou pelo importador a qualquer dos transportadores.

§ 1º - No caso de perda ou dano ocorridos durante o transporte, o exportador ou o importador podem acionar diretamente a empresa que contratou o transporte ou aquela responsável pela mercadoria quando do evento.

§ 2º - Quando não ficar comprovado em que estágio a perda ou dano teve lugar, cabe à empresa contratante do transporte pagar a indenização devida, com direito a ação regressiva contra os demais participantes do transporte, para se ressarcir do valor da quota-parte da indenização proporcional à participação de cada um no frete total recebido pelo transporte integral.

§ 3º - A indenização devida pelo transportador será feita na base do valor consignado na fatura comercial.

Art. 23 - O direito de reclamação contra o exportador quanto a perdas e danos prescreve em um ano, a contar da data da descarga ou daquela em que as mercadorias deveriam ser entregues.

Art. 24 - Estipulações que contrariem as disposições desta lei, no todo ou em parte, serão consideradas nulas.

DOS INCENTIVOS

Art. 25 - Não haverá incidência de sobretaxa



CÂMARA DOS DEPUTADOS



de peso ou cubagem para o transporte de container, carregado ou vazio.

Art. 26 - Os containers e seus acessórios específicos, em sua condição de equipamento de transporte, gozarão dos seguintes favores:

I - Isenção das Taxas de Melhoramentos dos Portos;

II - Isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante;

III - Isenção das Taxas de Armazenagem, durante o período a ser determinado em regulamento, e das taxas portuárias exceto a Tabela "C" (Capatazias).

§ 1º - Excedido o prazo a que se refere o item III do presente artigo, as taxas devidas serão cobradas com uma redução mínima de 10%.

§ 2º - As taxas a que se referem os itens I, II e III deste artigo incidirão, entretanto, sobre as mercadorias transportadas nos containers, atendidos os prazos estabelecidos na legislação portuária em vigor.

§ 3º - Não se incluem na isenção prevista neste artigo os acessórios e equipamentos específicos de containers importados para o transporte doméstico de mercadorias, ressalvados aqueles que forem admitidos em regime aduaneiro especial.

Art. 27 - O container vazio, quando das operações de embarque e de desembarque, ficará isento do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante, da Taxa de Melhoramento dos Portos e das demais taxas portuárias que não correspondam à real contraprestação de serviços, reduzindo-se em 50% (cinquenta por cento) os valores da Tabela "C" - Capatazias, bem assim das demais tabelas que correspondam



CÂMARA DOS DEPUTADOS



à real contraprestação de serviços.

Art. 28 - A remuneração do pessoal da estiva ou da capatazia, quando utilizado na movimentação dos containers cheios será na base do peso bruto total; quando vazios será na base da 50% (cinquenta por cento) da tara dos containers.

DAS MERCADORIAS PERIGOSAS

Art. 29 - O exportador, ao entregar para embarque mercadorias perigosas (inflamáveis, explosivos, corrosivos ou agressivos), deve obrigatoriamente informar o perigo que as mesmas oferecem, indicando as precauções que devem ser tomadas.

Parágrafo único - As mercadorias perigosas entregues pelo embarcador sem o cumprimento do disposto neste artigo, podem ser descarregadas, tornadas inofensivas ou destruídas a qualquer momento e lugar, sem indenização ao exportador ou outro interessado. Pelos prejuízos causados ao veículo transportador, decorrente do atraso com a adoção dessas providências, é responsável o expedidor ou embarcador.

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 30 - O Poder Executivo, na concessão de favores e benefícios a containers estrangeiros e no exame dos acordos ou convenções internacionais, levará sempre em consideração a aplicação dos princípios de reciprocidade.

Art. 31 - O prazo do transporte será fixado por comum acordo entre o exportador ou importador e a empresa transportadora e lançado no conhecimento de transporte intermodal, ou documento que o substitua.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Art. 32 - A entrega do conhecimento de transporte, devidamente preenchido, prova a existência de um contrato de transporte bem como o recebimento da mercadoria pela empresa transportadora.

Art. 33 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas a Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, ressalvado o disposto no parágrafo único deste artigo; a Lei nº 5.395, de 23 de fevereiro de 1968, e demais disposições em contrário.

Parágrafo único - As disposições da Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, referentes ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados permanecerão em vigor até a expedição, pelo Poder Executivo, do Regulamento desta lei.

COMISSÃO DE REDAÇÃO, em 15 de abril de 1975.

PRESIDENTE

Relator



Brasília, 23 de abril de 1975.

Nº 00105
Encaminha Projeto de Lei
nº 2 388-B, de 1974.

Senhor Secretário,

Tenho a honra de enviar a Vossa Excelência, nos termos do Art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 2 388-B, de 1974, que "dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências", apreciado pela Câmara dos Deputados, nos termos do Art. 51 da Constituição da República.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha alta estima e mais distinta consideração.

a) *Odulfo Domingues*
1.º Secretário

A Sua Excelência o Senhor Senador DINARTE MARIZ,
Primeiro Secretário do Senado Federal.

*Arquivo o projeto à rede
com p. l. Encl. 2.5*



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.388-A, de 1974

(Do Poder Executivo)

MENSAGEM N.º 636/74

Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade, juridicidade e, no mérito, pela aprovação; e, das Comissões de Transportes e de Finanças, pela aprovação.

(PROJETO DE LEI N.º 2.388, DE 1974, A QUE SE REFEREM OS PARECERES.)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º O transporte de mercadorias, internacional ou nacional, quando efetuado em unidades de carga, será regulado por esta Lei.

Da Carga Unitizada e das Unidades de Carga

Art. 2.º Para os efeitos desta Lei, denominam-se:

I — **carga unitizada**: um ou mais volumes condicionados em uma unidade de carga;

II — **unidade de carga**: os equipamentos de transportes adequados à unitização de mercadorias a serem transportadas, passíveis de completa manipulação, durante o percurso e em todos os meios de transporte utilizados.

Parágrafo único. São consideradas unidades de carga os **containers** em geral, os **pallets**, as pré-lingadas e outros quaisquer

equipamentos de transportes que atendam aos fins acima indicados e que venham a ser definidos em regulamento.

Do Container

Art. 3.º O **container**, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador.

Parágrafo único. A conceituação de **container** não abrange veículos, acessórios ou peças de veículos e embalagens, mas compreende seus acessórios e equipamentos específicos, tais como **trailers**, **boogies**, **racks**, ou prateleiras, berços ou módulos, desde que utilizados como parte integrante do **container**.

Art. 4.º O **container** deve satisfazer as condições técnicas e de segurança previstas pelas convenções internacionais existentes, pelas normas legais ou regulamentares nacionais, inclusive controle fiscal, e atender as especificações estabelecidas por organismos especializados.

Art. 5.º As unidades de carga a que se refere o parágrafo único do art. 2.º, e seus acessórios e equipamentos específicos mencionados no parágrafo único do artigo 3.º, podem ser de propriedade do transportador ou do seu agente, do importador, do exportador ou de pessoa jurídica cuja atividade se relacione com a atividade de transporte.



Das Modalidades de Transporte

Art. 6.º Transporte nacional ou doméstico é aquele em que o ponto de embarque da mercadoria e o destino estão situados em território brasileiro.

Art. 7.º Transporte internacional é aquele em que o ponto de embarque de mercadoria e o destino estão situados em países diferentes.

Art. 8.º Quanto à forma, o transporte pode ser:

I — **Modal** — quando a mercadoria é transportada utilizando-se apenas um meio de transporte;

II — **Segmentado** — quando se utilizam veículos diferentes e são contratados separadamente os vários serviços e os diferentes transportadores que terão a seu cargo a condução da mercadoria do ponto de expedição até o destino final;

III — **Sucessivo** — quando a mercadoria, para alcançar o destino final, necessitar ser transbordada para prosseguimento em veículo da mesma modalidade de transporte;

IV — **Intermodal** — quando a mercadoria é transportada utilizando-se duas ou mais modalidades de transporte.

Parágrafo único. A coleta e a movimentação de mercadorias para unitização, bem como as operações depois da sua entrega no local de destino estabelecido no contrato de transporte, não caracterizam transporte intermodal, nem dele fazem parte.

Art. 9.º O transporte doméstico de **container**, em todo território nacional só poderá ser realizado por empresa brasileira, com idoneidade técnica, comercial e financeira.

Parágrafo único. Considera-se empresa brasileira para a exploração comercial, movimentação e transporte de carga unitizada, aquela cujo capital, na proporção mínima de dois terços, pertença a brasileiros e seja representado por ações nominativas.

Dos Serviços de Transportes em Container

Art. 10. O transporte em **container** em todo território nacional, vazio ou com mercadorias nacionais ou estrangeiras, só poderá ser feito por empresas brasileiras de transporte rodoviário, ferroviário, de navegação aérea ou marítima conforme definido no parágrafo único do artigo 9.º

Parágrafo único. As empresas transportadoras são responsáveis pelos dispositivos de segurança, pela inviolabilidade dos lacres, selos e sinetes, bem como pelas merca-

dorias contidas no **container**, durante o período em que estiver sob sua responsabilidade.

Art. 11. O **container** estrangeiro e seus acessórios específicos só poderão ser utilizados no transporte de mercadorias do comércio do País uma única vez e no seu deslocamento entre o ponto em que for esvaziado até o ponto onde for receber mercadoria em exportação, ou de seu reembarque para o exterior.

Parágrafo único. Quando de interesse para a economia nacional e por período transitório, poderá o Poder Executivo autorizar a utilização do **container** estrangeiro no comércio interno.

Art. 12. O Poder Executivo disporá, em Regulamento, sobre o tratamento aplicável aos **containers** e demais unidades de carga a que se refere o artigo 2.º, no que concerne ao Imposto de Importação e ao Imposto sobre Produtos Industrializados.

Art. 13. As mercadorias em exportação ou importação podem ser transportadas em **container** de qualquer nacionalidade, repletadas, entretanto, as normas fiscais e as prescrições estabelecidas pelas leis e regulamentos brasileiros de transportes.

Do Conhecimento de Transporte Intermodal

Art. 14. O conhecimento de transporte intermodal, emitido no Brasil, obedecerá às disposições desta Lei, qualquer que seja o ponto fixado para o recebimento ou entrega de mercadoria, a nacionalidade do exportador, do importador ou da pessoa no mesmo interessada.

§ 1.º A expedição do conhecimento de transporte intermodal não impedirá a empresa transportadora de emitir documentos referentes a outros serviços que seja necessário utilizar, de acordo com as leis e regulamentos em vigor.

§ 2.º Somente poderá emitir conhecimento de transporte intermodal, no comércio exterior brasileiro, empresa transportadora nacional, definida no parágrafo único do art. 9.º, legalmente autorizada a operar no transporte intermodal.

§ 3.º O Poder Executivo disciplinará as condições para emissão de conhecimento de transporte intermodal no comércio interno.

Art. 15. Pela emissão de um conhecimento de transporte intermodal, a empresa transportadora:

I — obriga-se a executar ou fazer executar o transporte da mercadoria do local



em que a recebe até o local designado para sua entrega ao importador, ao consignatário ou à pessoa para quem o conhecimento de transporte intermodal tenha sido devidamente endossado;

II — assume plena responsabilidade pela execução de todos os serviços necessários ao transporte, bem como pelos atos ou omissões das pessoas que, como seus agentes ou prepostos, intervierem na sua execução.

Art. 16. O conhecimento de transporte intermodal, assinado pelo transportador, deve obrigatoriamente conter:

I — o número de ordem e a indicação “negociável ou “não negociável” na via original, podendo ser emitidas outras vias, não negociáveis;

II — o nome ou denominação e o endereço do transportador, do exportador, do importador ou do consignatário, quando não emitido ao portador;

III — a data e lugar da emissão;

IV — o lugar do recebimento da mercadorias e o lugar para a entrega;

V — a natureza das mercadorias, seu acondicionamento, marcas e números para sua identificação, lançados de forma bem legível pelo exportador, na embalagem ou no próprio volume, se a mercadoria não for embalada;

VI — o número de volumes ou de peças e o seu peso bruto;

VII — a declaração do valor da mercadoria, caso haja esta exigência por parte do embarcador;

VIII — as condições de competência judiciária ou arbitral;

IX — as condições do contrato de transporte;

X — os valores dos fretes e taxas, se houver, de cada modalidade de transporte utilizado, com a indicação “pago” no ato do embarque ou “a pagar” no destino;

XI — outras cláusulas que as partes acordarem, desde que não contrariem a legislação.

§ 1.º A empresa transportadora poderá recusar o transporte ou lançar reservas no conhecimento de transportes intermodal, quando julgar inexata a descrição da mercadoria, feita pelo exportador.

§ 2.º O exportador indenizará a empresa transportadora por todas as perdas e danos resultantes da inveracidade ou inadequação dos elementos que lhe compete lançar no

conhecimento de transporte intermodal. O direito da empresa transportadora a tal indenização não a eximirá das responsabilidades e obrigações previstas nesta Lei e no conhecimento de transporte intermodal.

Art. 17. A retirada ou recebimento da mercadoria descrita no conhecimento de transporte intermodal será considerada como prova de sua efetiva entrega pela empresa transportadora ao importador, ao consignatário ou a quem legalmente nomeado, para esse fim, no local da descarga ou de destino.

Da Responsabilidade Legal

Art. 18. No caso de sofrer avaria um container contendo mercadorias de importação ou exportação, será lavrado “Termo de Avaria”, assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação vigente.

Art. 19. A empresa transportadora será responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega.

Parágrafo único. A mercadoria que não for entregue pela empresa transportadora no prazo máximo de 90 dias, a contar da data fixada no contrato de transporte, será considerada como perdida, sujeitando a empresa as indenizações cabíveis.

Art. 20. A empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

I — erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário;

II — cumprimento de instruções emanadas de autoridades competentes ou de pessoa que tenha poderes para tanto;

III — ausência ou inadequação da embalagem;

IV — vício próprio da mercadoria;

V — manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadorias ou do container executadas diretamente pelo importador, consignatário ou seus prepostos;

VI — estar a mercadoria em container que não esteja sob controle do transportador e que não possua documentação em ordem;

VII — breves, “lockout” ou dificuldades opostas aos serviços de transporte, de caráter parcial ou total, por qualquer causa; ou



VIII — explosão nuclear ou qualquer acidente decorrente do uso da energia nuclear.

Parágrafo único. Apesar das isenções de responsabilidades previstas neste artigo, a empresa transportadora contratante será responsável pela eventual agravação das perdas ou danos, quando fatores de sua responsabilidade concorram para causá-los.

Art. 21. Na ocorrência de litígio resultante de um transporte intermodal, o foro para dirimir o pleito será o situado no local estabelecido em cláusula constante do conhecimento de transporte.

Parágrafo único. É facultado ao transportador e ao proprietário da mercadoria dirimir seus pleitos recorrendo à arbitragem.

A Prescrição e Nulidade

Art. 22. As empresas transportadoras que participam da execução de contratos de transporte intermodal, de acordo com as condições previstas neste artigo, são solidariamente responsáveis perante o exportador ou importador. A reclamação relativa ao contrato de transporte poderá ser dirigida pelo exportador ou pelo importador a qualquer dos transportadores.

§ 1.º No caso de perda ou dano ocorridos durante o transporte, o exportador ou o importador podem acionar diretamente a empresa que contratou o transporte ou aquela responsável pela mercadoria quando do evento.

§ 2.º Quando não ficar comprovado em que estágio a perda ou dano teve lugar, cabe à empresa contratante do transporte pagar a indenização devida, com direito a ação regressiva contra os demais participantes do transporte, para se ressarcir do valor da quota-parte da indenização proporcional à participação de cada um no frete total recebido pelo transporte integral.

§ 3.º A indenização devida pelo transportador será feita na base do valor consignado na fatura comercial.

Art. 23. O direito de reclamação contra o exportador quanto a perdas e danos prescreve em um ano, a contar da data da descarga ou daquela em que as mercadorias deveriam ser entregues.

Art. 24. Estipulações que contrariem as disposições desta Lei, no todo ou em parte, serão consideradas nulas.

Dos Incentivos

Art. 25. Não haverá incidência de sobre-taxa de peso ou cubagem para o transporte de container, carregado ou vazio.

Art. 26. Os containers e seus acessórios específicos, em sua condição de equipamento de transporte, gozarão dos seguintes favores:

I — isenção das Taxas de Melhoramentos dos Portos;

II — isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante;

III — isenção das Taxas de Armazenagem, durante o período a ser determinado em regulamento, e das taxas portuárias exceto a Tabela "C" (Capatazias).

§ 1.º Excedido o prazo a que se refere o item III do presente artigo, as taxas devidas serão cobradas com uma redução mínima de 10%.

§ 2.º As taxas a que se referem os itens I, II e III deste artigo incidirão, entretanto, sobre as mercadorias transportadas nos containers, atendidos os prazos estabelecidos na legislação portuária em vigor.

§ 3.º Não se incluem na isenção prevista neste artigo os acessórios e equipamentos específicos de containers, importados para o transporte doméstico de mercadorias, ressalvados aqueles que forem admitidos em regime aduaneiro especial.

Art. 27. O container vazio, quando das operações de embarque e de desembarque, ficará isento do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante, da Taxa de Melhoramento dos Portos e das demais taxas portuárias que não correspondam a real contraprestação de serviços, reduzindo-se em 50% (cinquenta por cento) os valores da Tabela "C" — Capatazias, bem assim das demais tabelas que correspondam a real contraprestação de serviços.

Art. 28. A remuneração do pessoal da estiva ou da capatazia, quando utilizado na movimentação dos containers cheios será na base do peso bruto total; quando vazios será na base de 50% (cinquenta por cento) da tara dos containers.

Das Mercadorias Perigosas

Art. 29. O exportador, ao entregar para embarque mercadorias perigosas (inflamáveis, explosivos, corrosivos ou agressivos), deve obrigatoriamente informar o perigo que as mesmas oferecem, indicando as precauções que devem ser tomadas.

Parágrafo único. As mercadorias perigosas entregues pelo embarcador sem o cumprimento do disposto neste artigo, podem ser descarregadas, tornadas inofensi-



vas ou destruídas a qualquer momento e lugar, sem indenização ao exportador ou outro interessado. Pelos prejuízos causados ao veículo transportador, decorrente do atraso com a adoção dessas providências, é responsável o expedidor ou embarcador.

Das Disposições Gerais

Art. 30. O Poder Executivo, na concessão de favores e benefícios a **containers** estrangeiros e no exame dos acordos ou convenções internacionais, levará sempre em consideração a aplicação dos princípios de reciprocidade.

Art. 31. O prazo do transporte será fixado por comum acordo entre o exportador ou importador e a empresa transportadora e lançado no conhecimento de transporte intermodal, ou documento que o substitua.

Art. 32. A entrega do conhecimento de transporte, devidamente preenchido, prova a existência de um contrato de transporte bem como o recebimento da mercadoria pela empresa transportadora.

Art. 33. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas a Lei n.º 4.907, de 17 de dezembro de 1965, ressalvado o disposto no parágrafo único deste artigo; a Lei n.º 5.395, de 23 de fevereiro de 1968, e demais disposições em contrário.

Parágrafo único. As disposições da Lei n.º 4.907, de 17 de dezembro de 1965, referentes ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados permanecerão em vigor até a expedição, pelo Poder Executivo, do Regulamento desta Lei.

Brasília, de de 1974.

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI N.º 4.907
DE 17 DE DEZEMBRO DE 1965

Dispõe sobre o uso de cofres de carga nos transportes de mercadorias.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º O uso de cofres de carga nos transportes aquático, terrestre e aéreo, em linhas nacionais e internacionais, obedecerá às disposições desta Lei.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Lei, considera-se cofres de carga uma peça de equipamento de transporte:

a) de caráter permanente e como tal bastante forte para resistir a um emprego repetido;

b) desenhada especialmente para facilitar o traslado de mercadorias por um ou vários meios de transporte;

c) provida de dispositivos que permitam seu manejo rápido particularmente no transbordo de um veículo e transporte a outro;

d) projetada para que possa encher-se e esvaziar-se com facilidade;

e) identificável por meio de marca e número, nome do proprietário, gravados ou pintados de forma indelével e facilmente visíveis.

Art. 2.º O cofre de carga poderá ser de propriedade do transportador, do embarcador, do dono da mercadoria ou de qualquer pessoa física ou jurídica habilitada legalmente à exploração comercial desse tipo de embalagem.

Art. 3.º O cofre de carga, quando em trânsito internacional, é isento de impostos de importação e de consumo e dos demais tributos federais, inclusive Taxas de Renovação da Marinha Mercante e de Melhoramento dos Portos, observado o regime de franquias aduaneiras temporárias.

§ 1.º Não se inclui na isenção prevista neste artigo o cofre de carga importada para o transporte de mercadorias dentro do território nacional, desde que tenha similar nacional registrado ou que possa ser fabricado no País.

§ 2.º O cofre de carga, quando utilizado no transporte interno, é isento das Taxas de Marinha Mercante e de Melhoramentos dos Portos.

Art. 4.º O cofre de carga com mercadoria estrangeira poderá ser desembaraçado na primeira repartição aduaneira de entrada, em trânsito, para qualquer outra repartição congênere no interior do País, onde será processado o despacho regular da mercadoria.

Art. 5.º O cofre de carga com mercadoria destinada à exportação poderá ser despachado diretamente de qualquer localidade do interior onde haja repartição habilitada.

Parágrafo único. Em caso excepcional, poderá a autoridade aduaneira permitir que o despacho do cofre de carga seja feito do ponto expedidor de mercadoria, mesmo que no local não exista repartição aduaneira habilitada.

Art. 6.º O cofre de carga vazio, quando das operações de embarque e desembarque ficará isento do pagamento das taxas portuárias, inclusive a Taxa de Melhoramentos



dos Portos, exceto a Tabela "C" — Capacidade reduzida de 50% (cinquenta por cento) de seu valor.

§ 1.º Incluem-se na isenção as taxas de armazenagem durante os primeiros 15 (quinze) dias, quando o porto não dispuser de área privativa para armazenagens dos cofres de carga, e de 30 (trinta) dias naquelas que possuírem ou venham a possuir tais áreas.

§ 2.º A remuneração do pessoal da estiva ou capatazia, quando utilizado na movimentação dos cofres e carga cheios ou vazios, será sempre na base do peso.

Art. 7.º O cofre de carga será considerado acessório do veículo que o utiliza.

Parágrafo único. O cofre de carga utilizado nos transportes internos gozará de tarifa privilegiada de frete nas empresas estatais de transporte, ou naquelas em que o Estado já detentor da maioria do capital.

Art. 8.º Além das sanções de natureza fiscal aplicáveis à espécie responderá pelo crime de contrabando ou descaminho, nos termos do art. 334, § 1.º, letra b, do Código Penal, o transportador ou responsável pela violação dos elementos de segurança do cofre de carga.

Art. 9.º Vetado.

Art. 10. O Conselho Nacional de Transportes regulamentará a execução desta Lei, inclusive no que concerne às medidas fiscais e de polícia necessárias à segurança da inviolabilidade do cofre de carga e suas operações inter-setoriais.

Art. 11. Vetado.

Parágrafo único. Vetado.

Art. 12. A presente Lei entrará em vigor 30 (trinta) dias após a expedição do seu regulamento.

Art. 13. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 17 de dezembro de 1965; 144.º da Independência e 77.º da República. — **H. CASTELLO BRANCO** — **Newton Tornaghi** — **Octávio Gouveia de Bulhões**.

LEI Nº 5.395
DE 23 DE FEVEREIRO DE 1968

Dispõe sobre os "cofres de carga" e altera o art. 9.º do Decreto-lei n.º 83, de 26 de dezembro de 1966, que dispõe sobre a cobrança de taxas portuárias.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º O disposto no art. 9.º do Decreto-lei n.º 83, de 26 de dezembro de 1966,

não se aplica aos "cofres de carga" que continuarão a gozar de todos os benefícios previstos na Lei n.º 4.907, de 17 de dezembro de 1965, excluídas as taxas.

Art. 2.º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3.º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 23 de fevereiro de 1968; 147.º da Independência e 80.º da República. — **A. COSTA E SILVA** — **Antônio Delfim Netto** — **Mário David Andreazza**.

MENSAGEM Nº 636, DE 1974 DO PODER EXECUTIVO

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Nos termos do artigo 51 da Constituição, tenho a honra de submeter à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado dos Transportes, o anexo projeto de lei que "dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências".

Brasília, 29 de novembro de 1974. — **Ernesto Geisel**.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 47/56, DE 5 DE NOVEMBRO DE 1974, DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República:

Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência o anexo projeto de lei que dispõe sobre o transporte intermodal de carga unitizada.

2. O referido projeto decorre do trabalho do Grupo Interministerial criado pela Portaria 061, de 30 de agosto de 1974, dos Ministros de Estado dos Transportes, da Fazenda, da Indústria e do Comércio, das Relações Exteriores e do Ministro Chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República. O Grupo de Trabalho acima referido foi consequência da Exposição de Motivos Interministerial n.º 36, de 27 de agosto de 1974, aprovada por Vossa Excelência em 30 de agosto de 1974.

3. Trata-se, Senhor Presidente, de matéria especializada e fundamental para o incremento das nossas exportações de produtos manufaturados e a implantação de nova sistemática de transporte no território nacional.

4. A proposição orientou-se, tanto quanto possível, nas diretrizes seguidas pela Lei



n.º 4.907, de 17 de março de 1965, que dispõe sobre o uso de cofres de carga nos transportes de mercadorias, substituindo-se, no entanto, o nome **cofres de cargas** por **containers** por ser este já consagrado internacionalmente.

5. A evolução dos diversos sistemas de unitização de cargas nos principais países desenvolvidos, criou a necessidade de definir e tratar da carga unitizada, além de outros assuntos de interesse imediato.

6. Assim, no que tange a empresa de transporte intermodal, é regulada a sua atividade e, em consequência, a atividade desse sistema de transporte, o que virá possibilitar a implantação do denominado transporte porta-a-porta que leva a mercadoria diretamente do produtor ao distribuidor através de diferentes meios, eliminando-se o oneroso manuseio da carga.

7. Por outro lado, visando atingir o objetivo colimado, prevê-se criação de novos estímulos ao desenvolvimento do transporte intermodal, bem como o aprimoramento dos já existentes.

8. Igualmente, propõe-se o disciplinamento das atividades do transportador, do expedidor, do transitário e do comissário de transporte, assim como o regulamento para a constituição de empresas congêneres, considerando que o assunto é atinente ao já referido transporte intermodal.

Aproveito a oportunidade para apresentar a Vossa Excelência protestos do meu mais profundo respeito. — **Dyrceu Araújo Nogueira** — Ministro dos Transportes.

PARECER DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

I — Relatório

Através da Mensagem n.º 636/74, o Senhor Presidente da República remeteu ao Congresso Nacional o presente projeto de lei n.º 2.388/74, dispondo sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga.

Exposição de Motivos do Senhor Ministro dos Transportes, que acompanha a Mensagem presidencial, esclarece:

“3. Trata-se, de matéria especializada e fundamental para o incremento das nossas exportações de produtos manufaturados e a implantação de nova sistemática de transporte no território nacional.

4. A proposição orientou-se, tanto quanto possível, nas diretrizes seguidas

pela Lei n.º 4.907, de 17 de março de 1965, que dispõe sobre o uso de cofres de carga nos transportes de mercadorias, substituindo-se, no entanto, o nome **cofres de cargas** por **containers** por ser este já consagrado internacionalmente.

5. A evolução dos diversos sistemas de unitização de cargas, nos principais países desenvolvidos, criou a necessidade de definir e tratar da carga unitizada, além de outros assuntos de interesse imediato.

6. Assim, no que tange a empresa de transporte intermodal, é regulada a sua atividade e, em consequência, a atividade desse sistema de transporte, o que virá possibilitar a implantação do denominado transporte porta-a-porta que leva a mercadoria diretamente do produtor ao distribuidor através de diferentes meios, eliminando-se o oneroso manuseio da carga.

7. Por outro lado, visando atingir o objetivo colimado, prevê-se criação de novos estímulos ao desenvolvimento do transporte intermodal, bem como o aprimoramento dos já existentes.

8. Igualmente, propõe-se o disciplinamento das atividades do transportador, do expedidor, do transitário e do comissário de transporte, assim como o regulamento para a constituição de empresas congêneres, considerando que o assunto é atinente ao já referido transporte intermodal.”

Nos termos do art. 28, § 4.º, alínea “a”, do Regimento Interno, deve esta Comissão de Constituição e Justiça manifestar-se sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposição em exame, bem como manifestar-se sobre o mérito.

Legislar sobre direito comercial é da competência da União, como expressamente previsto na alínea “b”, do item XVII, do art. 8.º da Carta de 1967, com a redação da Emenda n.º 1, de 17 de outubro de 1969. A iniciativa presidencial encontra respaldo no texto do art. 56 da mesma Lei Fundamental.

As disposições do Projeto n.º 2.388/74 são constitucionais e jurídicas. Quanto à técnica legislativa, observamos pequeno senão, suprimível quando da redação final. É que a divisão das matérias, em Capítulos, não se encontra devidamente numerada. Quanto ao mérito, as disposições do projeto merecem ser acolhidas, eis que aperfeiçoam a legislação existente e conferem maior segurança às operações de Transportes.



II Voto do Relator

Faço ao exposto, manifesto-me pela constitucionalidade e juridicidade do Projeto de Lei n.º 2.388/74. No mérito, sou pela sua aprovação.

Sala da Comissão, em — Djalma Bessa, Relator.

III — Parecer da Comissão

A Comissão de Constituição e Justiça, em reunião de sua Turma "B", realizada em 3-12-74, opinou, unanimemente, pela constitucionalidade, juridicidade e, no mérito, pela aprovação do Projeto n.º 2.388/74, nos termos do parecer do Relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

José Bonifácio — Presidente, Djalma Bessa — Relator, Cláudio Leite, José Alves, José Bonifácio Neto, José Sally, Luiz Braz, Luiz Losso, Túlio Vargas e Ubaldo Barém.

Sala da Comissão, em 3 de dezembro de 1974. — Deputado José Bonifácio, Presidente. — Deputado Djalma Bessa, Relator.

PARECER DA COMISSÃO DE TRANSPORTES

I — Relatório

O Poder Executivo, através da Mensagem n.º 636, de 1974, encaminha ao Congresso Nacional o Projeto de Lei n.º 2.388, no qual regulamenta o transporte de mercadorias em unidades de carga, atualizando o disposto na Lei n.º 4.907, de 17 de dezembro de 1965, que "dispõe sobre o uso de cofres de carga nos transportes de mercadorias".

A referida Mensagem veio acompanhada de uma exposição de motivos do Excelentíssimo Senhor Ministro dos Transportes, através da qual S. Ex.^a diz da importância do Projeto que vem ao encontro de altos interesses nacionais, principalmente para o incremento de nossas exportações e a implantação de normas para o disciplinamento desta moderna técnica de transportes através de "CONTAINERS" pelo sistema INTERMODAL, já consagrada internacionalmente.

O crescimento dinâmico do Brasil exige, cada vez mais, maior racionalidade nos diversos sistemas transportadores. De há alguns anos para cá, oriundo da necessidade de custos mais baixos e menor gasto de tem-

po, vem sendo adotado pelas transportadoras, sejam elas marítimas, rodoviárias, fluviais, ferroviárias ou aéreas, os "containers" ou congêneres como unidade armazenadora de cargas.

Tal sistema, ao ser aplicado no Brasil, originou legislação específica, principalmente em razão de obstáculos encontrados na área tributária.

A modificação proposta, "cofres de cargas" para "containers", visa, tão somente, dar uniformidade a conceituação internacionalmente adotada e que estão sendo aplicadas em Leis e Convenções com a finalidade de obter-se uniformidade de regras e normas jurídicas.

Em seu contexto, o Projeto, além de regular modernamente a atividade desse novo sistema, institui mecanismos de proteção e incentivos às empresas genuinamente nacionais. Com o seu desenvolvimento e a arrancada brasileira para a ampliação de mercados externo, interno e subsequente criação dos corredores de exportação, necessita agora o País atualizar a legislação vigente, dando novos conceitos ao sistema e inovações introduzidas, e regulamentando a sua utilização.

Nada temos a modificar no Projeto original, apenas acrescentarmos no art. 4.º a palavra "competentes", no art. 16, item IX a palavra "usuais", as quais não modificam o sentido dos arts. mencionados, simplesmente completa-os.

Os senões que pudemos observar prendem-se à técnica legislativa, que, entretanto, não é da alçada desta Comissão.

II — Voto do Relator

Pelo exposto, somos favoráveis ao Projeto n.º 2.388, de 1974, oriundo do Poder Executivo, votando, pois, por sua aprovação.

Sala das Sessões, em 9 de abril de 1975. — Deputado Henrique Pretti, Relator.

III — Parecer da Comissão

A Comissão de Transportes e Obras Públicas, em sua reunião ordinária realizada em 10 de abril de 1975, opinou, unanimemente, pela aprovação do Projeto n.º 2.388/74 do Poder Executivo, que "dispõe sobre a utilização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências", nos termos do parecer do Relator.



Estiveram presentes os Senhores Deputados Lomanto Júnior, Hermes Macedo, Amaury Müller, Alcides Franciscato, Abel Ávila, José de Assis, Murilo Rezende, Rezende Monteiro, Henrique Pretti, Ruy Barcelar, Santos Filho, Joaquim Guerra, Mário Frota, Francisco Rocha, Hélio de Almeida, Octacílio Almeida, Iturival Nascimento, Oswaldo Lima, Juarez Batista, Vicente Vuolo, Nunes Leal, Dias Menezes e Ruy Côdo.

Sala da Comissão, 10 de abril de 1975. — **Lomanto Júnior**, Presidente — **Henrique Pretti**, Relator.

PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS

I — Relatório

Proveniente do Poder Executivo, chegou a esta Casa o Projeto de Lei em epígrafe (Mensagem n.º 636/74), através do qual aquele Poder pretende regular o transporte de mercadorias, internacional ou nacional, quando efetuado em unidades de carga.

2. A proposição contém 33 artigos, subdivididos em capítulos, nos quais a lei proposta define diversos conceitos, para maior inteligência do que propõe. Assim, principia por definir o que seja "carga unitizada" e "unidades de carga"; refere-se às modalidades de transportes, aos serviços de transportes em "containers", ao conhecimento de transporte intermodal, à responsabilidade legal em caso de perdas e danos, à prescrição e nulidade do direito de reclamação e das estipulações que contrariem o disposto na lei, tratando, ainda, dos incentivos e das mercadorias perigosas. No que toca às disposições gerais, o projeto manda aplicar o princípio da reciprocidade, estabelece comum acordo para o prazo do transporte entre o exportador ou importador e a empresa transportadora. Finalmente, manda derrogar a Lei n.º 4.907, de 1965, com ressalva das disposições referentes ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados, até o regulamento da lei, se aprovada, e ordena a ab-rogação da Lei n.º 5.395, de 1968.

3. A competência desta Comissão é, principalmente, manifestar-se sobre o aspecto financeiro de qualquer proposição. A implantação de nova sistemática de transporte no território nacional destinada ao incremento das exportações brasileiras de produtos manufaturados não se pode fazer

sem objetivar uma melhora de receita nas transações. Nisso reside o aspecto financeiro e primordial do projeto **sub examen**: procura regular a atividade da empresa transportadora intermodal, isto é, aquela que se utiliza de duas ou mais modalidades de transporte de mercadorias, a fim de evitar-se o manuseio da carga; prevê, também, a criação de novos estímulos ao desenvolvimento desse tipo de transporte, aprimorando os que já existem; propõe-se disciplinar as atividades do transportador, do expedidor, do transitário e do comissário de transporte, a par de buscar o disciplinamento da constituição de empresas congêneres.

4. Não nos parece merecer a proposição ressalvas quanto ao seu aspecto financeiro, posto que acreditamos venha ela proporcionar ao País melhores perspectivas no concernente ao tipo de transporte que procura disciplinar e aperfeiçoar. Os senões que, **en passant**, podemos observar prendem-se a técnica legislativa, que, entretanto, é assunto da alçada da douta Comissão de Constituição e Justiça.

II — Voto do Relator

Pelo exposto, somos favorável ao Projeto n.º 2.388, de 1974, oriundo do Poder Executivo, votando, pois, por sua aprovação.

Sala da Comissão, em 4-12-74. — **Jorge Vargas**.

III — Parecer da Comissão

A Comissão de Finanças, em sua reunião ordinária, realizada em 4 de dezembro de 1974, opinou, unanimemente, pela aprovação do Projeto n.º 2.388/74, do Poder Executivo, nos termos do parecer do Relator, Deputado Jorge Vargas.

Compareceram à reunião os Senhores Ildélio Martins, Vice-Presidente no exercício da presidência; Athiê Coury, Vice-...residente; Adhemar de Barros Filho, Homero Santos, Ivo Braga, Jorge Vargas, Tourinho Dantas, Wilmar Guimarães, Cesar Nascimento, Florim Coutinho, Fernando Magalhães, Hermes Macedo, João Castelo, Leopoldo Peres, Ozanan Coelho, Joel Ferreira e José Freire.

Sala da Comissão, em 4 de dezembro de 1974. — Deputado **Ildélio Martins**, Presidente em exercício — Deputado **Jorge Vargas**, Relator.



Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - O transporte de mercadorias, internacional ou nacional, quando efetuado em unidades de carga, será regulado por esta lei.

DA CARGA UNITIZADA E DAS UNIDADES DE CARGA

Art. 2º - Para os efeitos desta lei, denominam-se:

I - Carga unitizada: um ou mais volumes acondicionados em uma unidade de carga;

II - Unidade de carga: os equipamentos de transportes adequados à unitização de mercadorias, a serem transportadas, passíveis de completa manipulação, durante o percurso e em todos os meios de transporte utilizados.

Parágrafo único - São consideradas unidades de carga os containers em geral, os pallets, as pré-lingadas e outros quaisquer equipamentos de transportes que atendam aos fins acima indicados e que venham a ser definidos em regulamento.

DO CONTAINER

Art. 3º - O container, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador.

Parágrafo único - A conceituação de container não abrange veículos, acessórios ou peças de veículos e embalagens, mas compreende seus acessórios e equipamentos específicos, tais como trailers, boogies, racks, ou prateleiras, berços ou módulos, desde que utilizados como parte integrante do container.

Art. 4º - O container deve satisfazer as condições técnicas e de segurança previstas pelas convenções internacionais existentes, pelas normas legais ou regulamentares.



2.

res nacionais, inclusive controle fiscal, e atender as especificações estabelecidas por organismos especializados.

Art. 5º - As unidades de carga a que se refere o parágrafo único do Art. 2º, e seus acessórios e equipamentos específicos mencionados no parágrafo único do Art. 3º, podem ser de propriedade do transportador ou do seu agente, do importador, do exportador ou de pessoa jurídica cuja atividade se relacione com a atividade de transporte.

DAS MODALIDADES DE TRANSPORTE

Art. 6º - Transporte nacional ou doméstico é aquele em que o ponto de embarque da mercadoria e o destino estão situados em território brasileiro.

Art. 7º - Transporte internacional é aquele em que o ponto de embarque de mercadoria e o destino estão situados em países diferentes.

Art. 8º - Quanto à forma, o transporte pode ser:

I - Modal - quando a mercadoria é transportada utilizando-se apenas um meio de transporte;

II - Segmentado - quando se utilizam veículos diferentes e são contratados separadamente os vários serviços e os diferentes transportadores que terão a seu cargo a condução da mercadoria do ponto de expedição até o destino final;

III - Sucessivo - quando a mercadoria, para alcançar o destino final, necessitar ser transbordada para prosseguimento em veículo da mesma modalidade de transporte;

IV - Intermodal - quando a mercadoria é transportada utilizando-se duas ou mais modalidades de transporte.

Parágrafo único - A coleta e a movimentação de mercadorias para unitização, bem como as operações depois da sua entrega no local de destino estabelecido no contrato de transporte, não caracterizam transporte intermodal, nem dele fazem parte.

Art. 9º - O transporte doméstico de container, em todo o território nacional, só poderá ser realizado por empresa brasileira, com idoneidade técnica, comercial e financeira.

Parágrafo único - Considera-se empresa brasileira para a exploração comercial, movimentação e transporte de carga unitizada, aquela cujo capital, na proporção mínima

G



3.

de dois terços, pertença a brasileiros e seja representado por ações nominativas.

DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES EM CONTAINER

Art. 10 - O transporte em container em todo o território nacional, vazio ou com mercadorias nacionais ou estrangeiras, só poderá ser feito por empresas brasileiras de transporte rodoviário, ferroviário, de navegação aérea ou marítima, conforme definido no parágrafo único do Art. 9º.

Parágrafo único - As empresas transportadoras são responsáveis pelos dispositivos de segurança, pela inviolabilidade dos lacres, selos e sinetes, bem como pelas mercadorias contidas no container, durante o período em que estiver sob sua responsabilidade.

Art. 11 - O container estrangeiro e seus acessórios específicos só poderão ser utilizados no transporte de mercadorias do comércio do País uma única vez e no seu deslocamento entre o ponto em que for esvaziado até o ponto onde for receber mercadoria em exportação, ou de seu reembarque para o exterior.

Parágrafo único - Quando de interesse para a economia nacional e por período transitório, poderá o Poder Executivo autorizar a utilização do container estrangeiro no comércio interno.

Art. 12 - O Poder Executivo disporá, em Regulamento, sobre o tratamento aplicável aos containers e demais unidades de carga a que se refere o Art. 2º, no que concerne ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados.

Art. 13 - As mercadorias em exportação ou importação podem ser transportadas em container de qualquer nacionalidade, respeitadas, entretanto, as normas fiscais e as prescrições estabelecidas pelas leis e regulamentos brasileiros de transportes.

DO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE INTERMODAL

Art. 14 - O conhecimento de transporte intermodal, emitido no Brasil, obedecerá às disposições desta lei, qualquer que seja o ponto fixado para o recebimento ou entrega de mercadoria, a nacionalidade do exportador, do importador ou da pessoa no mesmo interessada.

§ 1º - A expedição do conhecimento de transporte intermodal não impedirá a empresa transportadora de emitir documentos referentes a outros serviços que seja necessário utilizar, de acordo com as leis e regulamentos em vigor.



4.

§ 2º - Somente poderá emitir conhecimento de transporte intermodal, no comércio exterior brasileiro, empresa transportadora nacional, definida no parágrafo único do Art. 9º, legalmente autorizada a operar no transporte intermodal.

§ 3º - O Poder Executivo disciplinará as condições para emissão de conhecimento de transporte intermodal no comércio interno.

Art. 15 - Pela emissão de um conhecimento de transporte intermodal, a empresa transportadora:

I - Obriga-se a executar ou fazer executar o transporte da mercadoria do local em que a recebe até o local designado para sua entrega ao importador, ao consignatário ou à pessoa para quem o conhecimento de transporte intermodal tenha sido devidamente endossado;

II - Assume plena responsabilidade pela execução de todos os serviços necessários ao transporte, bem como pelos atos ou omissões das pessoas que, como seus agentes ou prepostos, intervierem na sua execução.

Art. 16 - O conhecimento de transporte intermodal, assinado pelo transportador, deve obrigatoriamente conter:

I - O número de ordem e a indicação "negociável" ou "não negociável" na via original, podendo ser emitidas outras vias, não negociáveis;

II - O nome ou denominação e o endereço do transportador, do exportador, do importador ou do consignatário, quando não emitido ao portador;

III - A data e o lugar da emissão;

IV - O lugar do recebimento da mercadoria e o lugar para a entrega;

V - A natureza das mercadorias, seu acondicionamento, marcas e números para sua identificação, lançados de forma bem legível pelo exportador, na embalagem ou no próprio volume, se a mercadoria não for embalada;

VI - O número de volumes ou de peças e o seu peso bruto;

VII - A declaração do valor da mercadoria, caso haja esta exigência por parte do embarcador;

VIII - As condições de competência judiciária ou arbitral;



5.

IX - As condições do contrato de transporte;

X - Os valores dos fretes e taxas, se houver, de cada modalidade de transporte utilizado, com a indicação "pago" no ato do embarque ou "a pagar" no destino;

XI - Outras cláusulas que as partes acordarem, desde que não contrariem a legislação.

§ 1º - A empresa transportadora poderá recusar o transporte ou lançar reservas no conhecimento de transportes intermodal, quando julgar inexata a descrição da mercadoria, feita pelo exportador.

§ 2º - O exportador indenizará a empresa transportadora por todas as perdas e danos resultantes da inveracidade ou inadequação dos elementos que lhe compete lançar no conhecimento de transporte intermodal. O direito da empresa transportadora a tal indenização não a eximirá das responsabilidades e obrigações previstas nesta lei e no conhecimento de transporte intermodal.

Art. 17 - A retirada ou recebimento da mercadoria descrita no conhecimento de transporte intermodal será considerada como prova de sua efetiva entrega pela empresa transportadora ao importador, ao consignatário ou a quem legalmente nomeado, para esse fim, no local da descarga ou de destino.

DA RESPONSABILIDADE LEGAL

Art. 18 - No caso de sofrer avaria um container contendo mercadorias de importação ou exportação, será lavrado "Termo de Avaria", assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação vigente.

Art. 19 - A empresa transportadora será responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega.

Parágrafo único - A mercadoria que não for entregue pela empresa transportadora no prazo máximo de 90 dias, a contar da data fixada no contrato de transporte, será considerada como perdida, sujeitando a empresa às indenizações cabíveis.

Art. 20 - A empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

I - Erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário;

II - Cumprimento de instruções emanadas de autoridades competentes ou de pessoa que tenha poderes para tanto;



6.

III - Ausência ou inadequação da embalagem;

IV - Vício próprio da mercadoria;

V - Manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadorias ou do container executados diretamente pelo importador, consignatário ou seus prepostos;

VI - Estar a mercadoria em container que não esteja sob controle do transportador e que não possua documentação em ordem;

VII - Greves, lock-out ou dificuldades opostas aos serviços de transporte, de caráter parcial ou total, por qualquer causa; ou

VIII - Explosão nuclear ou qualquer acidente decorrente do uso da energia nuclear.

Parágrafo único - Apesar das isenções de responsabilidades previstas neste artigo, a empresa transportadora contratante será responsável pela eventual agravação das perdas ou danos, quando fatores de sua responsabilidade concorram para causá-los.

Art. 21 - Na ocorrência de litígio resultante de um transporte intermodal, o foro para dirimir o pleito será o situado no local estabelecido em cláusula constante do conhecimento de transporte.

Parágrafo único - É facultado ao transportador e ao proprietário da mercadoria dirimir seus pleitos recorrendo à arbitragem.

A PRESCRIÇÃO E NULIDADE

Art. 22 - As empresas transportadoras que participam da execução de contratos de transporte intermodal, de acordo com as condições previstas neste artigo, são solidariamente responsáveis perante o exportador ou importador. A reclamação relativa ao contrato de transporte poderá ser dirigida pelo exportador ou pelo importador a qualquer dos transportadores.

§ 1º - No caso de perda ou dano ocorridos durante o transporte, o exportador ou o importador podem acionar diretamente a empresa que contratou o transporte ou aquela responsável pela mercadoria quando do evento.

§ 2º - Quando não ficar comprovado em que estágio a perda ou dano teve lugar, cabe à empresa contratante do transporte pagar a indenização devida, com direito a ação regressiva contra os demais participantes do transporte, para se ressarcir do valor da quota-parte da indenização proporcional à participação de cada um no frete total recebido pelo transporte integral.

G



7.

§ 3º - A indenização devida pelo transportador será feita na base do valor consignado na fatura comercial.

Art. 23 - O direito de reclamação contra o exportador quanto a perdas e danos prescreve em um ano, a contar da data da descarga ou daquela em que as mercadorias deveriam ser entregues.

Art. 24 - Estipulações que contrariem as disposições desta lei, no todo ou em parte, serão consideradas nulas.

DOS INCENTIVOS

Art. 25 - Não haverá incidência de sobretaxa de peso ou cubagem para o transporte de container, carregado ou vazio.

Art. 26 - Os containers e seus acessórios específicos, em sua condição de equipamento de transporte, gozarão dos seguintes favores:

I - Isenção das Taxas de Melhoramentos dos Portos;

II - Isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante;

III - Isenção das Taxas de Armazenagem, durante o período a ser determinado em regulamento, e das taxas portuárias exceto a Tabela "C" (Capatazias).

§ 1º - Excedido o prazo a que se refere o item III do presente artigo, as taxas devidas serão cobradas com uma redução mínima de 10%.

§ 2º - As taxas a que se referem os itens I, II e III deste artigo incidirão, entretanto, sobre as mercadorias transportadas nos containers, atendidos os prazos estabelecidos na legislação portuária em vigor.

§ 3º - Não se incluem na isenção prevista neste artigo os acessórios e equipamentos específicos de containers importados para o transporte doméstico de mercadorias, ressalvados aqueles que forem admitidos em regime aduaneiro especial.

Art. 27 - O container vazio, quando das operações de embarque e de desembarque, ficará isento do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante, da Taxa de Melhoramento dos Portos e das demais taxas portuárias que não correspondam à real contraprestação de serviços, reduzindo-se em 50% (cinquenta por cento) os valores da Tabela "C" - Capatazias, bem assim das demais tabelas que correspondam



8.

à real contraprestação de serviços.

Art. 28 - A remuneração do pessoal da estiva ou da capatazia, quando utilizado na movimentação dos containers cheios será na base do peso bruto total; quando vazios será na base de 50% (cinquenta por cento) da tara dos containers.

DAS MERCADORIAS PERIGOSAS

Art. 29 - O exportador, ao entregar para embarque mercadorias perigosas (inflamáveis, explosivos, corrosivos ou agressivos), deve obrigatoriamente informar o perigo que as mesmas oferecem, indicando as precauções que devem ser tomadas.

Parágrafo único - As mercadorias perigosas entregues pelo embarcador sem o cumprimento do disposto neste artigo, podem ser descarregadas, tornadas inofensivas ou destruídas a qualquer momento e lugar, sem indenização ao exportador ou outro interessado. Pelos prejuízos causados ao veículo transportador, decorrente do atraso com a adoção dessas providências, é responsável o expedidor ou embarcador.

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 30 - O Poder Executivo, na concessão de favores e benefícios a containers estrangeiros e no exame dos acordos ou convenções internacionais, levará sempre em consideração a aplicação dos princípios de reciprocidade.

Art. 31 - O prazo do transporte será fixado por comum acordo entre o exportador ou importador e a empresa transportadora e lançado no conhecimento de transporte intermodal, ou documento que o substitua.

Art. 32 - A entrega do conhecimento de transporte, devidamente preenchido, prova a existência de um contrato de transporte bem como o recebimento da mercadoria pela empresa transportadora.

Art. 33 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas a Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, ressalvado o disposto no parágrafo único deste artigo; a Lei nº 5.395, de 23 de fevereiro de 1968, e demais disposições em contrário.

Parágrafo único - As disposições da Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, referentes ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados permanecerão em vigor até a expedição, pelo Poder Executivo, do Regulamento desta lei.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, em 23 de abril de 1975.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Centro de Documentação e Informação
SEÇÃO DE SINOPSE - CEL



FICHA DE SINOPSE

PROJETO DE LEI Nº 2.388/74

AUTOR

PODER EXECUTIVO (Mensagem 636/74)

EMENTA

Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

ANDAMENTO

PROTOCOLO nº 005294/74 - Av. 284-SAP/74.

Despacho: As Comissões de Constituição e Justiça, de Transportes e de Finanças.

02.12.74

É lido e vai a imprimir.

DCN 03.12.74, pag. 9311, col. 02

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

03.12.74

Distribuído ao relator, Dep. Djalma Bessa.

DCN 06.12.74, pag. 9748, col. 01

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

03.12.74

Aprovado unanimemente parecer do relator, Dep. Djalma Bessa, pela constitucionalidade, juridicidade e, no mérito, pela aprovação.

COMISSÃO DE FINANÇAS

03.12.74

Distribuído ao relator, Dep. Jorge Vargas.

DCN 06.12.74, pag. 9748, col. 02

COMISSÃO DE FINANÇAS

04.12.74

Aprovado unanimemente parecer favorável do relator, Dep. Jorge Vargas.

DCN 06.12.74, pag. 9750, col. 03



(Continuação da Ficha de Sinopse do Projeto de Lei nº 2.388/74)

COMISSÃO DE TRANSPORTES

20.03.75 Distribuído ao relator, Dep. Henrique Pretti.

COMISSÃO DE TRANSPORTES

10.04.75 Aprovado unanimemente parecer favorável do relator, Dep. Henrique Pretti.

PRONTO PARA A ORDEM DO DIA

10.04.75 É lido e vai a imprimir, tendo pareceres: da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade, juridicidade e, no mérito, pela aprovação; e das Comissões de Transportes e de Finanças, pela aprovação. (PL. 2.388-A/74)
DCN 11.04.75, pag. 1308, col. 03

PLENÁRIO

14.04.75 O Sr. Presidente anuncia a discussão única.
Discussão do projeto pelos Deputados Célio Marques Fernandes e Santos Filho.
Encerrada a discussão.
Em votação o projeto: APROVADO.
Vai à Redação Final.

COMISSÃO DE REDAÇÃO

15.04.75 Aprovada a Redação Final, nos termos do parecer do relator, Dep. Alcir Pimenta.

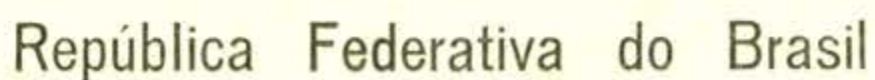
PLENÁRIO

15.04.75 Aprovada a Redação Final.
Vai ao Senado Federal.
(PL. 2.388-B/74)

23.4.75

AO SENADO FEDERAL, COM O OF. Nº

00105



Câmara dos Deputados

ASSUNTO:

PROTOCOLLO N.º

EMENDAS DO SENADO AO PROJETO DE LEI Nº 2.388-B, de 1974, que
"dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive inter_
modal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências".

DESPACHO: JUSTIÇA = TRANSPORTES = FINANÇAS.

A COM. DE CONST. E JUSTICA em 28 de NOVEMBRO de 1975

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. Deputado Galvão, Bense, em 28/Nov/75

O Presidente da Comissão de *Justiça*

Ao Sr. _____, em 19____

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. _____, em 19____

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. _____, em 19____

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. _____, em 19____

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. _____, em 19 _____

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. _____, em 19 _____

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. _____, em 19____

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. _____, em 19 _____

O Presidente da Comissão de

PROJETO N.º 2.388-C DE 1974

SINOPSE

Projeto N.º _____ de _____ de 19 _____

Ementa: _____

Autor: _____

Discussão única _____

Discussão inicial _____

Discussão final _____

Redação final _____

Remessa ao Senado _____

Emendas do Senado aprovadas em _____ de _____ de 19 _____

Sancionado em _____ de _____ de 19 _____

Promulgado em _____ de _____ de 19 _____

Vetado em _____ de _____ de 19 _____

Publicado no "Diário Oficial" de _____ de _____ de 19 _____



República Federativa do Brasil

Câmara dos Deputados

ASSUNTO:

PROTOCOLO N.º

EMENDAS DO SENADO AO PROJETO DE LEI Nº 2.388-B, de 1974, que
"dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive inter-
modal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências".

DESPACHO: JUSTIÇA = TRANSPORTES = FINANÇAS.

A COMISSÃO DE FINANÇAS em 28 de NOVEMBRO de 1975

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. *Deputado Nunes Rocha*, em *28/11/75*
O Presidente da Comissão de *Finanças*
Ao Sr. _____, em 19
O Presidente da Comissão de _____
Ao Sr. _____, em 19
O Presidente da Comissão de _____
Ao Sr. _____, em 19
O Presidente da Comissão de _____
Ao Sr. _____, em 19
O Presidente da Comissão de _____
Ao Sr. _____, em 19
O Presidente da Comissão de _____
Ao Sr. _____, em 19
O Presidente da Comissão de _____
Ao Sr. _____, em 19
O Presidente da Comissão de _____
Ao Sr. _____, em 19
O Presidente da Comissão de _____

PROJETO Nº 2.388-C DE 1974

SINOPSE

Projeto N.º _____ de _____ de 19 _____

Ementa: _____

Autor: _____

Discussão única _____

Discussão inicial _____

Discussão final _____

Redação final _____

Remessa ao Senado _____

Emendas do Senado aprovadas em _____ de _____ de 19 _____

Sancionado em _____ de _____ de 19 _____

Promulgado em _____ de _____ de 19 _____

Vetado em _____ de _____ de 19 _____

Publicado no "Diário Oficial" de _____ de _____ de 19 _____



República Federativa do Brasil

Câmara dos Deputados

ASSUNTO:

PROTOCOLO N.º

EMENDAS DO SENADO AO PROJETO DE LEI Nº 2.388-B, de 1974, que
"dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive inter-
modal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências".

DESPACHO: JUSTIÇA = TRANSPORTES = FINANÇAS.

A COM. DE TRANSPORTES em 28 de NOVEMBRO de 19 75

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. DEPUTADO HENRIQUE PRETTI, em 28/11 19 75

O Presidente da Comissão de TRANSPORTES

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

PROJETO N.º 2388-C DE 1974

S Í N O P S E

Projeto N.º _____ de _____ de _____ de 19 _____

Ementa: _____

Autor: _____

Discussão única _____

Discussão inicial _____

Discussão final _____

Redação final _____

Remessa ao Senado _____

Emendas do Senado aprovadas em _____ de _____ de 19 _____

Sancionado em _____ de _____ de 19 _____

Promulgado em _____ de _____ de 19 _____

Vetado em _____ de _____ de 19 _____

Publicado no "Diário Oficial" de _____ de _____ de 19 _____

601-1910
17
Nº 23819174
Lote: 4
PL

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.388-C, de 1974

DED

D/1974

EMENDAS DO SENADO AO PROJETO DE LEI Nº 2.388-B,
de 1974, que "dispõe sobre a unitização, movimen
tação e transporte, inclusive intermodal, de mer
cadorias em unidades de carga, e dá outras
vidências".

(AS COMISSÕES DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA, DE TRANS
PORTES E DE FINANÇAS)



PLC 17/75

Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - O transporte de mercadorias, internacional ou nacional, quando efetuado em unidades de carga, será regulado por esta lei.

DA CARGA UNITIZADA E DAS UNIDADES DE CARGA

Art. 2º - Para os efeitos desta lei, denominam-se:

I - Carga unitizada: um ou mais volumes acondicionados em uma unidade de carga;

II - Unidade de carga: os equipamentos de transportes adequados à unitização de mercadorias a serem transportadas, passíveis de completa manipulação, durante o percurso e em todos os meios de transporte utilizados.

Parágrafo único - São consideradas unidades de carga os containers em geral, os pallets, as pré-lingadas e outros quaisquer equipamentos de transportes que atendam aos fins acima indicados e que venham a ser definidos em regulamento.

DO CONTAINER

Art. 3º - O container, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador.

Parágrafo único - A conceituação de container não abrange veículos, acessórios ou peças de veículos e embalagens, mas compreende seus acessórios e equipamentos específicos, tais como trailers, boogies, racks, ou prateleiras, berços ou módulos, desde que utilizados como parte integrante do container.

Art. 4º - O container deve satisfazer as condições técnicas e de segurança previstas pelas convenções internacionais existentes, pelas normas legais ou regulamenta-

G



2.

res nacionais, inclusive controle fiscal, e atender as especificações estabelecidas por organismos especializados.

Art. 5º - As unidades de carga a que se refere o parágrafo único do Art. 2º, e seus acessórios e equipamentos específicos mencionados no parágrafo único do Art. 3º, podem ser de propriedade do transportador ou do seu agente, do importador, do exportador ou de pessoa jurídica cuja atividade se relacione com a atividade de transporte.

DAS MODALIDADES DE TRANSPORTE

Art. 6º - Transporte nacional ou doméstico é aquele em que o ponto de embarque da mercadoria e o destino estão situados em território brasileiro.

Art. 7º - Transporte internacional é aquele em que o ponto de embarque de mercadoria e o destino estão situados em países diferentes.

Art. 8º - Quanto à forma, o transporte pode ser:

I - Modal - quando a mercadoria é transportada utilizando-se apenas um meio de transporte;

II - Segmentado - quando se utilizam veículos diferentes e são contratados separadamente os vários serviços e os diferentes transportadores que terão a seu cargo a condução da mercadoria do ponto de expedição até o destino final;

III - Sucessivo - quando a mercadoria, para alcançar o destino final, necessitar ser transbordada para prosseguimento em veículo da mesma modalidade de transporte;

IV - Intermodal - quando a mercadoria é transportada utilizando-se duas ou mais modalidades de transporte.

Parágrafo único - A coleta e a movimentação de mercadorias para unitização, bem como as operações depois da sua entrega no local de destino estabelecido no contrato de transporte, não caracterizam transporte intermodal, nem dele fazem parte.

Art. 9º - O transporte doméstico de container, em todo o território nacional, só poderá ser realizado por empresa brasileira, com idoneidade técnica, comercial e financeira, dirigida por brasileiros e cujo capital social seja, em todo o momento, inteiramente de origem brasileira.

Parágrafo único - Considera-se empresa brasileira para a exploração comercial, movimentação e transporte de carga unitizada, aquela cujo capital, na proporção mínima



3.

de dois terços, pertença a brasileiros e seja representado por ações nominativas.

DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES EM CONTAINER

Art. 10 - O transporte em container em todo o território nacional, vazio ou com mercadorias nacionais ou estrangeiras, só poderá ser feito por empresas brasileiras de transporte rodoviário, ferroviário, de navegação aérea ou marítima, conforme definido no ~~parágrafo único do~~ Art. 9º.

Parágrafo único - As empresas transportadoras são responsáveis pelos dispositivos de segurança, pela inviolabilidade dos lacres, selos e sinetes, bem como pelas mercadorias contidas no container, durante o período em que estiver sob sua responsabilidade.

Art. 11 - O container estrangeiro e seus acessórios específicos só poderão ser utilizados no transporte de mercadorias do comércio do País uma única vez e no seu deslocamento entre o ponto em que for esvaziado até o ponto onde for receber mercadoria em exportação, ou de seu reembarque para o exterior.

Parágrafo único - Quando de interesse para a economia nacional e por período transitório, poderá o Poder Executivo autorizar a utilização do container estrangeiro no comércio interno.

Art. 12 - O Poder Executivo disporá, em Regulamento, sobre o tratamento aplicável aos containers e demais unidades de carga a que se refere o Art. 2º, no que concerne ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados.

Art. 13 - As mercadorias em exportação ou importação podem ser transportadas em container de qualquer nacionalidade, respeitadas, entretanto, as normas fiscais e as prescrições estabelecidas pelas leis e regulamentos brasileiros de transportes.

DO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE INTERMODAL

Art. 14 - O conhecimento de transporte intermodal, emitido no Brasil, obedecerá às disposições desta lei, qualquer que seja o ponto fixado para o recebimento ou entrega de mercadoria, a nacionalidade do exportador, do importador ou da pessoa no mesmo interessada.

§ 1º - A expedição do conhecimento de transporte intermodal não impedirá a empresa transportadora de emitir documentos referentes a outros serviços que seja necessário utilizar, de acordo com as leis e regulamentos em vigor.

G



§ 2º - Somente poderá emitir conhecimento de transporte intermodal, no comércio exterior brasileiro, empresa transportadora nacional, definida no ~~parágrafo único~~ do Art. 9º, legalmente autorizada a operar no transporte intermodal.

§ 3º - O Poder Executivo disciplinará as condições para emissão de conhecimento de transporte intermodal no comércio interno.

Art. 15 - Pela emissão de um conhecimento de transporte intermodal, a empresa transportadora:

I - Obriga-se a executar ou fazer executar o transporte da mercadoria do local em que a recebe até o local designado para sua entrega ao importador, ao consignatário ou à pessoa para quem o conhecimento de transporte intermodal tenha sido devidamente endossado;

II - Assume plena responsabilidade pela execução de todos os serviços necessários ao transporte, bem como pelos atos ou omissões das pessoas que, como seus agentes ou prepostos, intervierem na sua execução.

Art. 16 - O conhecimento de transporte intermodal, assinado pelo transportador, deve obrigatoriamente conter:

I - O número de ordem e a indicação "negociável" ou "não negociável" na via original, podendo ser emitidas outras vias, não negociáveis;

II - O nome ou denominação e o endereço do transportador, do exportador, do importador ou do consignatário, quando não emitido ao portador;

III - A data e o lugar da emissão;

IV - O lugar do recebimento da mercadoria e o lugar para a entrega;

V - A natureza das mercadorias, seu acondicionamento, marcas e números para sua identificação, lançados de forma bem legível pelo exportador, na embalagem ou no próprio volume, se a mercadoria não for embalada;

VI - O número de volumes ou de peças e o seu peso bruto;

VII - A declaração do valor da mercadoria, caso haja esta exigência por parte do embarcador;

VIII - As condições de competência judiciária ou arbitral;

G



IX - As condições do contrato de transporte;

X - Os valores dos fretes e taxas, se houver, de cada modalidade de transporte utilizado, com a indicação "pago" no ato do embarque ou "a pagar" no destino;

XI - Outras cláusulas que as partes acordarem, desde que não contrariem a legislação.

§ 1º - A empresa transportadora poderá recusar o transporte ou lançar reservas no conhecimento de transportes intermodal, quando julgar inexata a descrição da mercadoria, feita pelo exportador.

§ 2º - O exportador indenizará a empresa transportadora por todas as perdas e danos resultantes da inveracidade ou inadequação dos elementos que lhe compete lançar no conhecimento de transporte intermodal. O direito da empresa transportadora a tal indenização não a eximirá das responsabilidades e obrigações previstas nesta lei e no conhecimento de transporte intermodal.

Art. 17 - A retirada ou recebimento da mercadoria descrita no conhecimento de transporte intermodal será considerada como prova de sua efetiva entrega pela empresa transportadora ao importador, ao consignatário ou a quem legalmente nomeado, para esse fim, no local da descarga ou de destino.

DA RESPONSABILIDADE LEGAL

Art. 18 - No caso de sofrer avaria um container contendo mercadorias de importação ou exportação, será lavrado "Termo de Avaria", assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação vigente.

Art. 19 - A empresa transportadora será responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega.

Parágrafo único - A mercadoria que não for entregue pela empresa transportadora no prazo máximo de 90 dias, a contar da data fixada no contrato de transporte, será considerada como perdida, sujeitando a empresa às indenizações cabíveis.

Art. 20 - A empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

I - Erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário;

II - Cumprimento de instruções emanadas de autoridades competentes ou de pessoa que tenha poderes para tanto;



6.

III - Ausência ou inadequação da embalagem;

IV - Vício próprio da mercadoria;

V - Manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadorias ou do container executados diretamente pelo importador, consignatário ou seus prepostos;

VI - Estar a mercadoria em container que não esteja sob controle do transportador e que não possua documentação em ordem;

VII - Greves, lock-out ou dificuldades opostas aos serviços de transporte, de caráter parcial ou total, por qualquer causa; ou

VIII - Explosão nuclear ou qualquer acidente decorrente do uso da energia nuclear.

Parágrafo único - Apesar das isenções de responsabilidades previstas neste artigo, a empresa transportadora contratante será responsável pela eventual agravação das perdas ou danos, quando fatores de sua responsabilidade concorram para causá-los.

Art. 21 - Na ocorrência de litígio resultante de um transporte intermodal, o foro para dirimir o pleito será o situado no local estabelecido em cláusula constante do conhecimento de transporte.

Parágrafo único - É facultado ao transportador e ao proprietário da mercadoria dirimir seus pleitos recorrendo à arbitragem.

A PRESCRIÇÃO E NULIDADE

Art. 22 - As empresas transportadoras que participam da execução de contratos de transporte intermodal, de acordo com as condições previstas neste artigo, são solidariamente responsáveis perante o exportador ou importador. A reclamação relativa ao contrato de transporte poderá ser dirigida pelo exportador ou pelo importador a qualquer dos transportadores.

§ 1º - No caso de perda ou dano ocorridos durante o transporte, o exportador ou o importador podem acionar diretamente a empresa que contratou o transporte ou aquela responsável pela mercadoria quando do evento.

§ 2º - Quando não ficar comprovado em que estágio a perda ou dano teve lugar, cabe à empresa contratante do transporte pagar a indenização devida, com direito a ação regressiva contra os demais participantes do transporte, para se ressarcir do valor da quota-parte da indenização proporcional à participação de cada um no frete total recebido pelo transporte integral.

G



§ 3º - A indenização devida pelo transportador será feita na base do valor consignado na fatura comercial.

Art. 23 - O direito de reclamação contra o exportador quanto a perdas e danos prescreve em um ano, a contar da data da descarga ou daquela em que as mercadorias deveriam ser entregues.

Art. 24 - Estipulações que contrariem as disposições desta lei, no todo ou em parte, serão consideradas nulas.

DOS INCENTIVOS

Art. 25 - Não haverá incidência de sobretaxa de peso ou cubagem para o transporte de container, carregado ou vazio.

Art. 26 - Os containers e seus acessórios específicos, em sua condição de equipamento de transporte, gozarão dos seguintes favores:

I - Isenção das Taxas de Melhoramentos dos Portos;

II - Isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante;

III - Isenção das Taxas de Armazenagem, durante o período a ser determinado em regulamento, e das taxas portuárias exceto a Tabela "C" (Capatazias).

§ 1º - Excedido o prazo a que se refere o item III do presente artigo, as taxas devidas serão cobradas com uma redação mínima de 10%.

§ 2º - As taxas a que se referem os itens I, II e III deste artigo incidirão, entretanto, sobre as mercadorias transportadas nos containers, atendidos os prazos estabelecidos na legislação portuária em vigor.

§ 3º - Não se incluem na isenção prevista neste artigo os acessórios e equipamentos específicos de containers importados para o transporte doméstico de mercadorias, ressalvados aqueles que forem admitidos em regime aduaneiro especial.

Art. 27 - O container vazio, quando das operações de embarque e de desembarque, ficará isento do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante, da Taxa de Melhoramento dos Portos e das demais taxas portuárias que não correspondam à real contraprestação de serviços, reduzindo-se em 50% (cinquenta por cento) os valores da Tabela "C" - Capatazias, bem assim das demais tabelas que correspondam



à real contraprestação de serviços.

Art. 28 - A remuneração do pessoal da estiva ou da capatazia, quando utilizado na movimentação dos containers cheios será na base do peso bruto total; quando vazios será na base de 50% (cinquenta por cento) da tara dos containers.

DAS MERCADORIAS PERIGOSAS

Art. 29 - O exportador, ao entregar para embarque mercadorias perigosas (inflamáveis, explosivos, corrosivos ou agressivos), deve obrigatoriamente informar o perigo que as mesmas oferecem, indicando as precauções que devem ser tomadas.

Parágrafo único - As mercadorias perigosas entregues pelo embarcador sem o cumprimento do disposto neste artigo, podem ser descarregadas, tornadas inofensivas ou destruídas a qualquer momento e lugar, sem indenização ao exportador ou outro interessado. Pelos prejuízos causados ao veículo transportador, decorrente do atraso com a adoção dessas providências, é responsável o expedidor ou embarcador.

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 30 - O Poder Executivo, na concessão de favores e benefícios a containers estrangeiros e no exame dos acordos ou convenções internacionais, levará sempre em consideração a aplicação dos princípios de reciprocidade.

Art. 31 - O prazo do transporte será fixado por comum acordo entre o exportador ou importador e a empresa transportadora e lançado no conhecimento de transporte intermodal, ou documento que o substitua.

Art. 32 - A entrega do conhecimento de transporte, devidamente preenchido, prova a existência de um contrato de transporte bem como o recebimento da mercadoria pela empresa transportadora.

Art. 33 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas a Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, ressalvado o disposto no parágrafo único deste artigo; a Lei nº 5.395, de 23 de fevereiro de 1968, e demais disposições em contrário.

Parágrafo único - As disposições da Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, referentes ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados permanecerão em vigor até a expedição, pelo Poder Executivo, do Regulamento desta lei.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, em 23 de abril de 1975.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

28 NOV 1975 007124

As Comissões de Constituição, Justiça e Redação,
Transportes e de Finanças, em 27.11.75.

EMENDAS DO SENADO AO PROJETO DE LEI
DA CÂMARA DOS DEPUTADOS que "dispõe
sobre a unitização, movimentação e
transporte, inclusive intermodal, de
mercadorias em unidades de carga, e
dá outras providências".

Nº 1

(corresponde à emenda nº 1-CCJ)

Dê-se ao "caput" do art. 9º a seguinte redação:

"Art. 9º - O transporte doméstico de container, em
todo o território nacional, só poderá ser realiza
do por empresa brasileira de reconhecida idoneida
de técnica, comercial e financeira, dirigida por
brasileiros e cujo capital social seja em pelo me
nos dois terços, pertencente a brasileiros e repre
sentado por ações nominativas".

Nº 2

(corresponde à emenda nº 5 de Plenário)

Dê-se ao parágrafo único do art. 9º a seguinte redação:

"Parágrafo único - As empresas que, na data desta
lei, venham explorando o transporte doméstico de
container, deverão satisfazer, no prazo de 18 (de
zoito) meses, os requisitos estabelecidos neste ar
tigo."

Nº 3

(corresponde à emenda nº 3-CCJ)

Suprima-se no art. 10, in fine, e no § 2º do art.
14, as expressões:

"... parágrafo único do ..."

SENADO FEDERAL, EM 26 DE NOVEMBRO DE 1975.

Senador JOSÉ DE MAGALHÃES PINTO
PRESIDENTE



S I N O P S E

Projeto de Lei da Câmara nº 17, de 1975 (nº 2.388-B/75, CD)

Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

Lido no expediente da sessão de 25/04/75 e publicado no DCN (Seção II) de 26/04/75.

Distribuído às Comissões de Transportes e Finanças.

Em 14/11/75, foram lidos os seguintes Pareceres:

Nº 654/75, da Comissão de Transportes, relatado pelo Senhor Senador Evelásio Vieira, sugerindo audiência da Comissão de Constituição e Justiça.

Nº 655/75, da Comissão de Constituição e Justiça, relatado pelo Senhor Senador Helvídio Nunes, favorável com as emendas nºs 1, 2 e 3 - CCJ.

Nº 656/75, da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, relatado pelo Senhor Senador Evelásio Vieira, favorável ao projeto e às Emendas nºs 1, 2 com subemenda; e 3 - CCJ.

Nº 657/75, da Comissão de Finanças, relatado pelo Senhor Senador Ruy Santos, pela aprovação do projeto com a recusa da subemenda da Comissão de Transportes, aprovando as emendas da Comissão de Constituição e Justiça.

Em 20/11/75, é encerrada a discussão do projeto após a leitura das emendas de Plenário nºs 4, do Senhor Senador Vasconcelos Torres, e 5, do Senhor Senador Ruy Santos. Às Comissões de Constituição e Justiça e de Transportes, para se pronunciarem sobre as emendas de Plenário.

Em 25/11/75, é aprovado o Requerimento nº 537, do Senhor Senador Ruy Santos de urgência especial para o projeto. Passando-se à sua apreciação, é emitido pelo Senhor Senador Helvídio Nunes o parecer da CCJ sobre as emendas nºs 4 e 5, de plenário, que conclui pela constitucionalidade e juridicidade das mesmas, sendo lido também, o parecer da Comissão de Transportes (nº 716 - CT), contrário às emendas. Aprovado o projeto com as emendas nºs 1 e 3 - CCJ, de pareceres favoráveis.



2.

É lido o Requerimento 540, de autoria do Senhor Senador Ruy Santos, de preferência para a emenda nº 5, de Plenário, a fim de ser votada antes da subemenda da Comissão de Transportes, oferecida à Emenda nº 2 - CCJ.

Anunciada a votação do Requerimento 540, e dado o mesmo como aprovado, quando o Senhor Senador Franco Montoro, requer verificação de votação sendo constatada a falta de quorum, ficando interrompida a votação da matéria.

Em 25/11/75, é incluído em Ordem do Dia da próxima sessão para votação em turno único.

Em 26/11/75, é aprovado o Requerimento 540, lido na sessão anterior, de preferência para a emenda nº 5, de plenário.

Aprovada a emenda nº 5, de plenário, ficando, em consequência, prejudicadas a emenda nº 2 - CCJ e subemenda a ela oferecida.

Rejeitada a emenda nº 4, de plenário..

À Comissão de Redação.

Em 26/11/75, é lido o Parecer nº 720/75, da Comissão de Redação relatado pelo Senhor Senador José Lindoso, oferecendo a redação final das emendas do Senado oferecidas ao projeto.

É aprovada a redação final.

À Câmara dos Deputados com o Ofício nº 1.639, de 26.11.75

CÂMARA DOS DEPUTADOS
26 NOV 1975 007124

COORD. DE COMUNICAÇÕES



Sm/Nº 639

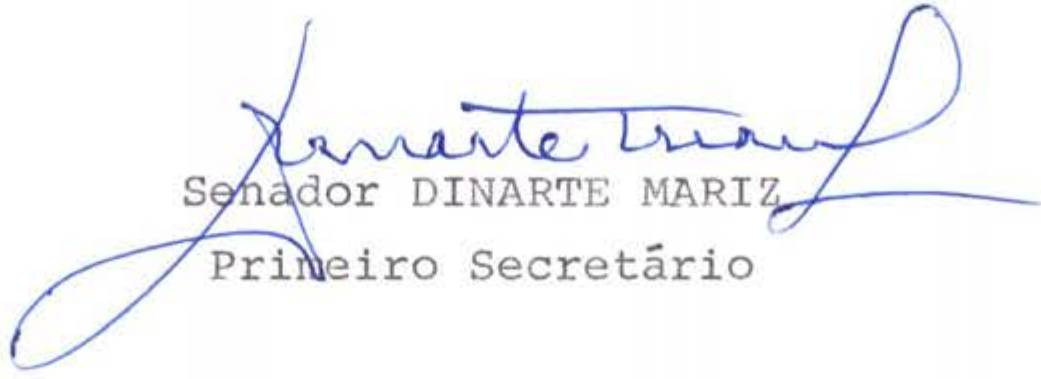
Em 26 de novembro de 1975

Senhor Primeiro Secretário,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência, a fim de que se digne levar ao conhecimento da Câmara dos Deputados, que o Senado Federal aprovou, com emendas, o projeto de lei (nºs 2.388-B/74, na Câmara dos Deputados, e, 17, de 1975, no Senado) que "dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências".

2. Em anexo, encaminho a Vossa Excelência os autógrafos referentes as emendas em apreço, bem como, em devolução, um da proposição primitiva, oriunda dessa Casa.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha perfeita estima e mais distinta consideração.


Senador DINARTE MARIZ
Primeiro Secretário

A Sua Excelência o Senhor Deputado ODULFO DOMINGUES
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados
JON/



EMENDAS DO SENADO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA DOS DEPUTADOS que "dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências".

Nº 1

(corresponde à emenda nº 1-CCJ)

Dê-se ao "caput" do art. 9º a seguinte redação:

"Art. 9º - O transporte doméstico de container, em todo o território nacional, só poderá ser realizado por empresa brasileira de reconhecida idoneidade técnica, comercial e financeira, dirigida por brasileiros e cujo capital social seja em pelo menos dois terços, pertencente a brasileiros e representado por ações nominativas".

Nº 2

(corresponde à emenda nº 5 de Plenário)

Dê-se ao parágrafo único do art. 9º a seguinte redação:

"Parágrafo único - As empresas que, na data desta lei, venham explorando o transporte doméstico de container, deverão satisfazer, no prazo de 18 (dezoito) meses, os requisitos estabelecidos neste artigo."

Nº 3

(corresponde à emenda nº 3-CCJ)

Suprima-se no art. 10, in fine, e no § 2º do art. 14, as expressões:

"... parágrafo único do ..."

SENADO FEDERAL, EM 26 DE NOVEMBRO DE 1975.

Senador JOSÉ DE MAGALHÃES PINTO
PRESIDENTE



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 17, de 1975
(Nº 2.388-B/74, na Casa de origem)
DE INICIATIVA DO SENHOR PRESIDENTE
DA REPÚBLICA

Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O transporte de mercadorias, internacional ou nacional, quando efetuado em unidades de carga, será regulado por esta lei.

Da Carga Unitizada e das Unidades de Carga

Art. 2º Para os efeitos desta lei, denominam-se:

I — **Carga unitizada**: um ou mais volumes acondicionados em uma unidade de carga;

II — **Unidade de carga**: os equipamentos de transportes adequados à unitização de mercadorias a serem transportadas, passíveis de completa manipulação, durante o percurso e em todos os meios de transporte utilizados.

Parágrafo único. São consideradas unidades de carga os **containers** em geral, os **pallets**, as pré-lingadas e outros quaisquer equipamentos de transportes que atendam aos fins acima indicados e que venham a ser definidos em regulamento.

Do Container

Art. 3º O **Container**, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador.

Parágrafo único. A conceituação de **container** não abrange veículos, acessórios ou peças de veículos e embalagens, mas compreende seus acessórios e equipamentos específicos, tais como **trailers, boogies, racks**, ou prateleiras, berços ou módulos, desde que utilizados como parte integrante do **container**.

Art. 4º O **Container** deve satisfazer as condições técnicas e de segurança previstas pelas convenções internacionais existentes, pelas normas legais ou regulamentares nacionais, inclusive controle fiscal, e atender as especificações estabelecidas por organismos especializados.

Art. 5º As unidades de carga a que se refere o parágrafo único do art. 2º, e seus acessórios e equipamentos específicos mencionados no parágrafo único do art. 3º, podem ser de propriedade do transportador ou do seu agente, do importador, do exportador ou de pessoa jurídica cuja atividade se relacione com a atividade de transporte.

Das Modalidades de Transporte

Art. 6º Transporte nacional ou doméstico é aquele em que o ponto de embarque da mercadoria e o destino estão situados em território brasileiro.

Art. 7º Transporte internacional é aquele em que o ponto de embarque de mercadoria e o destino estão situados em países diferentes.

Art. 8º Quanto à forma, o transporte pode ser:

I — **Modal** — quando a mercadoria é transportada utilizando-se apenas um meio de transporte;

II — **Segmentado** — quando se utilizam veículos diferentes e são contratados separadamente os vários serviços e os diferentes

transportadores que terão a seu cargo a condução da mercadoria do ponto de expedição até o destino final;

III — **Sucessivo** — quando a mercadoria, para alcançar o destino final, necessitar ser transbordada para prosseguimento em veículo da mesma modalidade de transporte;

IV — **Intermodal** — quando a mercadoria é transportada utilizando-se duas ou mais modalidades de transporte.

Parágrafo único. A coleta e a movimentação de mercadorias para unitização, bem como as operações depois da sua entrega no local de destino estabelecido no contrato de transporte, não caracterizam transporte intermodal, nem dele fazem parte.

Art. 9º O transporte doméstico de **container**, em todo o território nacional, só poderá ser realizado por empresa brasileira, com idoneidade técnica, comercial e financeira.

Parágrafo único. Considera-se empresa brasileira para a exploração comercial, movimentação e transporte de carga unitizada, aquela cujo capital, na proporção mínima de dois terços, pertença a brasileiros e seja representado por ações nominativas.

Dos Serviços de Transportes em Container

Art. 10. O transporte em **container** em todo o território nacional, vazio ou com mercadorias nacionais ou estrangeiras, só poderá ser feito por empresas brasileiras de transporte rodoviário, ferroviário, de navegação aérea ou marítima, conforme definido no parágrafo único do art. 9º.

Parágrafo único. As empresas transportadoras são responsáveis pelos dispositivos de segurança, pela inviolabilidade dos lacres, selos e sinetes, bem como pelas mercadorias contidas no **container**, durante o período em que estiver sob sua responsabilidade.

Art. 11. O **container** estrangeiro e seus acessórios específicos só poderão ser utilizados no transporte de mercadorias do comércio do País uma única vez e no seu deslocamento entre o ponto em que for esvaziado até o ponto onde for receber mercadoria em exportação, ou de seu reembarque para o exterior.

Parágrafo único. Quando de interesse para a economia nacional e por período transitório, poderá o Poder Executivo autorizar a utilização do **container** estrangeiro no comércio interno.

Art. 12. O Poder Executivo disporá, em Regulamento, sobre o tratamento aplicável aos **containers** e demais unidades de carga a que se refere o art. 2º, no que concerne ao imposto de importação e ao Imposto sobre Produtos Industrializados.

Art. 13. As mercadorias em exportação ou importação podem ser transportadas em **container** de qualquer nacionalidade, respeitadas, entretanto, as normas fiscais e as prescrições estabelecidas pelas leis e regulamentos brasileiros de transportes.

Do Conhecimento de Transporte Intermodal

Art. 14. O conhecimento de transporte intermodal, emitido no Brasil, obedecerá às disposições desta lei, qualquer que seja o ponto fixado para o recebimento ou entrega de mercadoria, a nacionalidade do exportador, do importador ou da pessoa no mesmo interessada.

§ 1º A expedição do conhecimento de transporte intermodal não impedirá a empresa transportadora de emitir documentos refe-



renha a outros serviços que seja necessário utilizar, de acordo com as leis e regulamentos em vigor.

§ 2º A empresa poderá emitir conhecimento de transporte intermodal no comércio exterior brasileiro, empresa transportadora nacional, definida no parágrafo único do Art. 9º, legalmente autorizada a operar no transporte intermodal.

§ 3º O Poder Executivo disciplinará as condições para emissão de conhecimento de transporte intermodal no comércio interno.

Art. 15. Pela emissão de um conhecimento de transporte intermodal, a empresa transportadora:

I — Obriga-se a executar ou fazer executar o transporte da mercadoria do local em que a recebe até o local designado para sua entrega ao importador, ao consignatário ou à pessoa para quem o conhecimento de transporte intermodal tenha sido devidamente endossado;

II — Assume plena responsabilidade pela execução de todos os serviços necessários ao transporte, bem como pelos atos ou omissões das pessoas que, como seus agentes ou prepostos, intervierem na sua execução.

Art. 16. O conhecimento de transporte intermodal, assinado pelo transportador, deve obrigatoriamente conter:

I — O número de ordem e a indicação "negociável" ou "não negociável" na via original, podendo ser emitidas outras vias, não negociáveis;

II — O nome ou denominação e o endereço do transportador, do exportador, do importador ou do consignatário, quando não emitido ao portador;

III — A data e o lugar da emissão;

IV — O lugar do recebimento da mercadoria e o lugar para a entrega;

V — A natureza das mercadorias, seu acondicionamento, marcas e números para sua identificação, lançados de forma bem legível pelo exportador, na embalagem ou no próprio volume, se a mercadoria não for embalada;

VI — O número de volumes ou de peças e o seu peso bruto;

VII — A declaração do valor da mercadoria, caso haja esta exigência por parte do embarcador;

VIII — As condições de competência judiciária ou arbitral;

IX — As condições do contrato de transporte;

X — Os valores dos fretes e taxas, se houver, de cada modalidade de transporte utilizado, com a indicação "pago" no ato do embarque ou "a pagar" no destino;

XI — Outras cláusulas que as partes acordarem, desde que não contrariem a legislação.

§ 1º A empresa transportadora poderá recusar o transporte ou lançar reservas no conhecimento de transportes intermodal, quando julgar inexata a descrição da mercadoria, feita pelo exportador.

§ 2º O exportador indenizará a empresa transportadora por todas as perdas e danos resultantes da inveracidade ou inadequação dos elementos que lhe compete lançar no conhecimento de transporte intermodal. O direito da empresa transportadora a tal indenização não a eximirá das responsabilidades e obrigações previstas nesta lei e no conhecimento de transporte intermodal.

Art. 17. A retirada ou recebimento da mercadoria descrita no conhecimento de transporte intermodal será considerada como prova de sua efetiva entrega pela empresa transportadora ao importador, ao consignatário ou a quem legalmente nomeado, para esse fim, no local da descarga ou de destino.

Da Responsabilidade Legal

Art. 18. No caso de sofrer avaria um **container** contendo mercadorias de importação ou exportação, será lavrado "Termo de Avaria", assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação vigente.

Art. 19. A empresa transportadora será responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega.

Parágrafo único. A mercadoria que não for entregue pela empresa transportadora no prazo máximo de 90 dias, a contar da data fixada no contrato de transporte, será considerada como perdida, sujeitando a empresa às indenizações cabíveis.

Art. 20. A empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

I — Erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário;

II — Cumprimento de instruções emanadas de autoridade competentes ou de pessoa que tenha poderes para tanto;

III — Ausência ou inadequação da embalagem;

IV — Vício próprio da mercadoria;

V — Manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadorias ou do **container** executados diretamente pelo importador, consignatário ou seus prepostos;

VI — Estar a mercadoria em **container** que não esteja sob controle do transportador e que não possua documentação em ordem;

VII — Greves, **lock-out** ou dificuldades opostas aos serviços de transporte, de caráter parcial ou total, por qualquer causa; ou

VIII — Explosão nuclear ou qualquer acidente decorrente do uso da energia nuclear.

Parágrafo único. Apesar das isenções de responsabilidades previstas neste artigo, a empresa transportadora contratante será responsável pela eventual agravação das perdas ou danos, quando fatores de sua responsabilidade concorram para causá-los.

Art. 21. Na ocorrência de litígio resultante de um transporte intermodal, o foro para dirimir o pleito será o situado no local estabelecido em cláusula constante do conhecimento de transporte.

Parágrafo único. É facultado ao transportador e ao proprietário da mercadoria dirimir seus pleitos recorrendo à arbitragem.

A Prescrição e Nulidade

Art. 22. As empresas transportadoras que participam da execução de contratos de transporte intermodal, de acordo com as condições previstas neste artigo, são solidariamente responsáveis perante o exportador ou importador. A reclamação relativa ao contrato de transporte poderá ser dirigida pelo exportador ou pelo importador a qualquer dos transportadores.

§ 1º No caso de perda ou dano ocorridos durante o transporte, o exportador ou o importador podem acionar diretamente a empresa que contratou o transporte ou aquela responsável pela mercadoria quando do evento.

§ 2º Quando não ficar comprovado em que estágio a perda ou dano teve lugar, cabe à empresa contratante do transporte pagar a indenização devida, com direito a ação regressiva contra os demais participantes do transporte, para se ressarcir do valor da quota-parte da indenização proporcional à participação de cada um no frete total recebido pelo transporte integral.

§ 3º A indenização devida pelo transportador será feita na base do valor consignado na fatura comercial.

Art. 23. O direito de reclamação contra o exportador quanto a perdas e danos prescreve em um ano, a contar da data da descarga ou daquela em que as mercadorias deveriam ser entregues.

Art. 24. Estipulações que contrariem as disposições desta lei, no todo ou em parte, serão consideradas nulas.

Dos Incentivos

Art. 25. Não haverá incidência de sobretaxa de peso ou cubagem para o transporte de **container**, carregado ou vazio.

Art. 26. Os **containers** e seus acessórios específicos, em sua condição de equipamento de transporte, gozarão dos seguintes favores:

I — Isenção das Taxas de Melhoramentos dos Portos;

II — Isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante;

III — Isenção das Taxas de Armazenagem, durante o período a ser determinado em regulamento, e das taxas portuárias exceto a Tabela "C" (Capatazias).

§ 1º Excedido o prazo a que se refere item III do presente artigo, as taxas devidas serão cobradas com uma redução mínima de 10%.

§ 2º As taxas a que, se referem os itens I, II e III deste artigo incidirão, entretanto, sobre as mercadorias transportadas **containers**, atendidos os prazos estabelecidos na legislação portuária em vigor.

§ 3º Não se incluem na isenção prevista neste artigo os acessórios e equipamentos específicos de **containers** importados para o transporte doméstico de mercadorias, ressalvados aqueles que forem admitidos em regime aduaneiro especial.

Art. 27. O **container** vazio, quando das operações de embarque e de desembarque, ficará isento do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante, da Taxa de Melhoramento dos Portos e das demais taxas portuárias que não correspondam à real contraprestação de serviços, reduzindo-se em 50% (cinquenta por cento) os valores da Tabela "C" — Capatazias, bem assim das demais tabelas que correspondam à real contraprestação de serviços.

Art. 28. A remuneração do pessoal da estiva ou da capatazia, quando utilizado na movimentação dos **containers** cheios será na base do peso bruto total; quando vazios será na base de 50% (cinquenta por cento) da tara dos **containers**.

Das Mercadorias Perigosas

Art. 29. O exportador, ao entregar para embarque mercadorias perigosas (inflamáveis, explosivos, corrosivos ou agressivos), deve obrigatoriamente informar o perigo que as mesmas oferecem, indicando as precauções que devem ser tomadas.

Parágrafo único. As mercadorias perigosas entregues pelo embarcador sem o cumprimento do disposto neste artigo, podem ser descarregadas, tornadas inofensivas ou destruídas a qualquer momento e lugar, sem indenização ao exportador ou outro interessado. Pelos prejuízos causados ao veículo transportador, decorrente do atraso com a adoção dessas providências, é responsável o expedidor ou embarcador.

Das Disposições Gerais

Art. 30. O Poder Executivo, na concessão de favores e benefícios a **containers** estrangeiros e no exame dos acordos ou convenções internacionais, levará sempre em consideração a aplicação dos princípios de reciprocidade.

Art. 31. O prazo do transporte será fixado por comum acordo entre o exportador ou importador e a empresa transportadora e lançado no conhecimento de transporte intermodal, ou documento que o substitua.

Art. 32. A entrega do conhecimento de transporte, devidamente preenchido, prova a existência de um contrato de transporte bem como o recebimento da mercadoria pela empresa transportadora.

Art. 33. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas a Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, ressalvado o disposto no parágrafo único deste artigo; a Lei nº 5.395, de 23 de fevereiro de 1968, e demais disposições em contrário.

Parágrafo único. As disposições da Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, referentes ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados permanecerão em vigor até a expedição, pelo Poder Executivo, do Regulamento desta lei.

MENSAGEM Nº 636, DE 1974

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Nos termos do artigo 51 da Constituição, tenho a honra de submeter à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado dos Transportes, o anexo projeto de lei que "dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências".

Brasília, 29 de novembro de 1974. — Ernesto Geisel.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 47/56, DE 5 DE NOVEMBRO DE 1974, DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Excelentíssimo Senhor Presidente da República:

Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência o anexo projeto de lei que dispõe sobre o transporte intermodal de carga unitizada.

2. O referido projeto decorre do trabalho do Grupo Interministerial criado pela Portaria 001, de 30 de agosto de 1974, dos Ministros de Estado dos Transportes, da Fazenda, da Indústria e do Comércio, das Relações Exteriores e do Ministro-Chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República. O Grupo de Trabalho acima referido foi consequência da Exposição de Motivos Interministerial nº 36, de 27 de agosto de 1974, aprovada por Vossa Excelência em 30 de agosto de 1974.

3. Trata-se, Senhor Presidente, de matéria especializada e fundamental para o incremento das nossas exportações de produtos manufaturados e a implantação de nova sistemática de transporte no território nacional.

4. A proposição orientou-se, tanto quanto possível, nas diretrizes seguidas pela Lei nº 4.907, de 17 de março de 1965, que dispõe sobre o uso de cofres de carga nos transportes de mercadorias, substituindo-se, no entanto, o nome **cofres de cargas**, por **containers** por ser este já consagrado internacionalmente.

5. A evolução dos diversos sistemas de unitização de cargas nos principais países desenvolvidos, criou a necessidade de definir e tratar da carga unitizada, além de outros assuntos de interesse imediato.

6. Assim, no que tange a empresa de transporte intermodal, é regulada a sua atividade e, em consequência, a atividade desse sistema de transporte, o que virá possibilitar a implantação do denominado transporte porta-a-porta que leva a mercadoria diretamente do produtor ao distribuidor através de diferentes meios, eliminando-se o oneroso manuseio da carga.

7. Por outro lado, visando atingir o objetivo colimado, prevê-se criação de novos estímulos ao desenvolvimento do transporte intermodal, bem como o aprimoramento dos já existentes.

8. Igualmente, propõe-se o disciplinamento das atividades do transportador, do expedidor, do transitário e do comissário de transporte, assim como o regulamento para a constituição de empresas congêneres, considerando que o assunto é atinente ao já referido transporte intermodal.

Aproveito a oportunidade para apresentar a Vossa Excelência protestos do meu mais profundo respeito. — Dyrceu Araújo Nogueira, Ministro dos Transportes.

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 4.907, de 17 DE DEZEMBRO DE 1965

Dispõe sobre o uso de cofres de carga nos transportes de mercadorias.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O uso de cofres de carga nos transportes aquático, terrestre e aéreo, em linhas nacionais e internacionais, obedecerá às disposições desta Lei.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Lei, considera-se cofre de carga uma peça do equipamento de transporte:

a) de caráter permanente e como tal bastante forte para resistir a um emprego repetido;

b) desenhada especialmente para facilitar o traslado de mercadorias por um ou vários meios de transporte;

c) provida de dispositivos que permitam seu manejo rápido particularmente no transbordo de um veículo e transporte a outro;

d) projetada para que possa encher-se e esvaziar-se com facilidade;



e) identificável por meio de marca e número, nome do proprietário, gravados ou pintados de forma indelével e facilmente visíveis.

Art. 2º O cofre de carga poderá ser de propriedade do transportador, do embarcador, do dono da mercadoria ou de qualquer pessoa física ou jurídica habilitada legalmente à exploração comercial desse tipo de embalagem.

Art. 3º O cofre de carga, quando em trânsito internacional, é isento de impostos de importação e de consumo e dos demais tributos federais, inclusive Taxas de Renovação da Marinha Mercante e de Melhoramento dos Portos, observado o regime de franquias aduaneiras temporárias.

§ 1º Não se inclui na isenção prevista neste artigo o cofre de carga importado para o transporte de mercadorias dentro do território nacional, desde que tenha similar nacional registrado ou que possa ser fabricado no País.

§ 2º O cofre de carga, quando utilizado no transporte interno, é isento das Taxas de Marinha Mercante e de Melhoramentos dos Portos.

Art. 4º O cofre de carga com mercadoria estrangeira poderá ser desembarcado na primeira repartição aduaneira de entrada, em trânsito, para qualquer outra repartição congênere no interior do País, onde será processado o despacho regular da mercadoria.

Art. 5º O cofre de carga com mercadoria destinada à exportação poderá ser despachado diretamente de qualquer localidade do interior onde haja repartição habilitada.

Parágrafo único. Em caso excepcional, poderá a autoridade aduaneira permitir que o despacho do cofre de carga seja feito do ponto expedidor de mercadoria, mesmo que no local não exista repartição aduaneira habilitada.

Art. 6º O cofre de carga vazio, quando das operações de embarque e desembarque, ficará isento do pagamento das taxas portuárias, inclusive a Taxa de Melhoramentos dos Portos, exceto a Tabela "C" — Capatazia reduzida de 50% (cinquenta por cento) de seu valor.

§ 1º Incluem-se na isenção as taxas de armazenagem durante os primeiros 15 (quinze) dias, quando o porto não dispuser de área privativa para armazenagens dos cofres de carga, e de 30 (trinta) dias naqueles que possuírem ou venham a possuir tais áreas.

§ 2º A remuneração do pessoal da estiva ou capatazia, quando utilizado na movimentação dos cofres e carga cheios ou vazios, será sempre na base do peso.

Art. 7º O cofre de carga será considerado acessório do veículo que o utiliza.

Parágrafo único. O cofre de carga utilizado nos transportes internos gozará de tarifa privilegiada de frete nas empresas estatais de transporte, ou naquelas em que o Estado já é detentor da maioria do capital.

Art. 8º Além das sanções de natureza fiscal aplicáveis à espécie responderá pelo crime de contrabando ou descaminho, nos termos do art. 334, § 1º, letra b, do Código Penal, o transportador ou responsável pela violação dos elementos de segurança do cofre de carga.

Art. 9º Vetado.

Art. 10. O Conselho Nacional de Transportes regulamentará a execução desta Lei, inclusive no que concerne às medidas fiscais e de polícia necessárias à segurança da inviolabilidade do cofre de carga e suas operações inter-setoriais.

Art. 11. Vetado.

Parágrafo único. Vetado.

Art. 12. A presente Lei entrará em vigor 30 (trinta) dias após a expedição do seu regulamento.

Art. 13. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 17 de dezembro de 1965; 144º da Independência e 77º da República. — **H. CASTELLO BRANCO** — **Newton Tornaghi** — **Octávio Gouveia de Bulhões**.

LEI Nº 5.395

DE 23 DE FEVEREIRO DE 1968

Dispõe sobre os "cofres de carga" e altera o art. 9º do Decreto-lei nº 83, de 26 de dezembro de 1966, que dispõe sobre a cobrança de taxas portuárias.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O disposto no art. 9º do Decreto-lei nº 83, de 26 de dezembro de 1966, não se aplica aos "cofres de carga" que continuarão a gozar de todos os benefícios previstos na Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, excluídas as taxas.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 23 de fevereiro de 1968; 147º da Independência e 80º da República. — **A. COSTA E SILVA** — **Antônio Delfim Netto** — **Mário David Andreazza**.

Publicado no DCN (Seção II) de 26-4-75

Lote: 49
Caixa: 109
PL Nº 2388/1974
87



SENADO FEDERAL

EMENDAS DE PLENÁRIO OFERECIDAS AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 17/75

EMENDA Nº 4

Art. 16

Onde se lê:

“IV — O lugar do recebimento da mercadoria e o lugar para a entrega”;

Leia-se:

“IV — O lugar do recebimento da mercadoria, a data limite e o lugar para entrega.”

Justificação

A Exposição de Motivos salienta que o projeto visa ao aprimoramento do sistema nacional de transporte.

Como se sabe, a atividade transportadora pode ser definida como sendo o esforço para vencer o espaço, dentro de um determinado tempo, uma vez que, inexistindo procura de transporte se a mercadoria não puder chegar ao destino até determinada data.

Assim, se pretendemos a melhoria da coordenação do sistema de transporte, é imprescindível que se fixe no conhecimento a data limite da entrega da mercadoria.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1975. — **Vasconcelos Torres.**

EMENDA Nº 5

Substitua-se o parágrafo único do art. 9º pelo seguinte:

“Parágrafo único. As empresas que, na data desta lei, venham explorando o transporte doméstico de **container**, deverão satisfazer, no prazo de 18 meses, os requisitos estabelecidos neste artigo.”

Justificação

A emenda ora apresentada visa a conciliar os prazos propostos pela Emenda nº 2 da Comissão de Constituição e Justiça e pela subemenda a ela oferecida pela Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas. Cremos que o período de 18 meses é suficiente para que as empresas que exploram o transporte doméstico de **container** satisfaçam os requisitos exigidos pelo art. 9º do Projeto.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1975. — **Ruy Santos.**

Publicada no DCN (Seção II) de 21-11-75



SENADO FEDERAL

PARECERES

Nºs 654, 655, 656 e 657, de 1975



Sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 17, de 1975 (nº 2.388-B/74, na Câmara dos Deputados), que "dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências".

PARECER Nº 654, de 1975

Da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas

Relator: Senador Evelásio Vieira

O presente projeto dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de cargas, e dá outras providências.

2. Na exposição de motivos que informa a mensagem presidencial, o Ministro de Estado dos Transportes diz que se trata de matéria especializada e fundamental para o incremento das nossas exportações de produtos manufaturados e a implementação de nova sistemática de transporte no território nacional.

Diz, ainda, o aludido documento:

"A proposição orientou-se, tanto quanto possível, nas diretrizes seguidas pela Lei nº 4.907, de 17 de março de 1965, que dispõe sobre o uso de cofres de carga nos transportes de mercadorias, substituindo-se, no entanto, o nome **cofres de cargas** por **containers** por ser este já consagrado internacionalmente.

A evolução dos diversos sistemas de unitização de cargos nos principais países desenvolvidos criou a necessidade de definir e tratar da carga unitizada, além de outros assuntos de interesse imediato.

Assim, no que tange a empresa de transporte intermodal, é regulada a sua atividade e, em consequência, a atividade desse sistema de transporte, o que virá possibilitar a implantação do denominado transporte porta-a-porta que leva a mercadoria diretamente do produtor ao distribuidor através de diferentes meios, eliminando-se o oneroso manuseio da carga.

Por outro lado, visando atingir o objetivo colimado, prevê-se a criação de novos estímulos ao desenvolvimento do transporte intermodal, bem como o aprimoramento dos já existentes.

Igualmente, propõe-se o disciplinamento das atividades do transportador, do expedidor, do transitário e do comissário de transporte, assim como o regulamento para a constituição de empresas congêneres, considerando que o assunto é atinente ao já referido transporte intermodal."

3 A leitura do projeto faz inferir que se trata de medidas visando a um antigo ideal, qual seja, o maior grau de especialização e de eficácia das atividades transportadoras. Esse propósito pode ser realizado pela adequação entre veículos e cargas.

Com efeito, no caso de frigoríficos, graneleiros, de transportes de massa ou de insumos pesados, as soluções já foram esboçadas desde o princípio do século. A carga geral e as encomendas pequenas, contudo, vinham sendo de difícil adequação, porquanto, além de normas técnicas, exigiam providências de ordem institucional, isto é, acordos internacionais e, antes disso, a lei de cada país.

A nossa legislação específica (Lei nº 4.907, de 1965, que dispõe sobre o uso de contenedores) mostrou-se insuficiente porquanto não previa a responsabilidade da empresa transportadora e outros aspectos relevantes desse tipo de carregamento. Convém ressaltar, entretanto, que o conceito de empresa brasileira, consoante o disposto no artigo 9º e seu parágrafo único da proposição ora em exame, não corresponde aos textos legais específicos e pode dar azo a diversas interpretações, gerando, ulteriormente, conflitos jurídicos, sobretudo no que se refere à navegação de cabotagem (art. 173 da Constituição).

Em resumo, a proposição ora em exame não inova, é apenas o resultado de uma tendência geral e da experiência recente sobre a interação entre veículos especializados e a carga geral, visando não apenas a aumentar a quantidade transportada, mas também a segurança, a regularidade e rapidez, isto é, a qualidade da função transportadora.

Ante o exposto, sugerimos a audiência da Comissão de Constituição e Justiça para que se pronuncie sobre disposto no artigo 9º e seu parágrafo.

E o parecer preliminar.

Sala das Comissões, em 26 de junho de 1975. — Alexandre Costa, Presidente — Evelásio Vieira, Relator — Teotônio Vilela — Paulo Guerra — Benedito Ferreira.

PARECER Nº 655, DE 1975

Da Comissão de Constituição e Justiça

Relator: Senador Helvídio Nunes

Oriundo de Mensagem Presidencial, o Projeto de Lei da Câmara nº 17, de 1975 (Projeto de Lei nº 2.388-B, de 1974, na Câmara dos Deputados), dispõe sobre a "unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de cargas"

Na Câmara dos Deputados as Comissões de Constituição e Justiça, Transportes e Obras Públicas e Finanças, que o examinaram, deram-lhe, unanimemente, pareceres favoráveis.

No Senado Federal, a Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas adotou o parecer da lavra do Senador Evelásio Vieira, do qual vale destacar os seguintes tópicos:

"A leitura do Projeto faz inferir que se trata de medidas visando a um antigo ideal, qual seja, o maior grau de especialização e de eficácia das atividades transportadoras. Esse propósito pode ser realizado pela adequação entre veículos e cargas.

Com efeito, no caso de frigoríficos, graneleiros, de transportes de massa ou de insumos pesados, as soluções já foram esboçadas desde o princípio do século. A carga geral e as encomendas pequenas, contudo, vinham sendo de difícil adequação, porquanto, além de normas técnicas, exigiam providências de ordem institucional, isto é, acordos internacionais e, antes disso, a lei de cada país."

E antes de afirmar que "a proposição em exame não inova, é apenas o resultado de uma tendência geral e da experiência recente sobre a interação entre veículos especializados e a carga geral, visando não apenas a aumentar a quantidade transportada, mas também a segurança, a regularidade e rapidez, isto é, a qualidade da função

transportadora", o nobre representante catarinense assegura que "o conceito de empresa brasileira, consoante o disposto no artigo 9º e seu parágrafo único da proposição ora em exame, não corresponde aos textos legais específicos e pode dar azo a diversas interpretações, gerando, ulteriormente, conflitos jurídicos, sobretudo no que se refere à navegação de cabotagem (art. 173 da Constituição)".

2. À Comissão de Constituição e Justiça cumpre, pois, verificar o real alcance do dispositivo acoimado de gerar conflitos, assim também as suas repercussões na esfera constitucional.

Para facilitar a exposição e compreensão da matéria, importa transcrever o art. 9º da proposição:

"Art. 9º O transporte doméstico de **container**, em todo o território nacional, só poderá ser realizado por empresa brasileira, com idoneidade técnica, comercial e financeira.

Parágrafo único. Considera-se empresa brasileira para a exploração comercial, movimentação e transporte de carga unitizada, aquela cujo capital, na proporção mínima de dois terços, pertença a brasileiros e seja representado por ações nominativas."

O dispositivo que correria risco de vulneração, no entender do nobre representante de Santa Catarina, seria o art. 173 da Lei Maior, *in verbis*:

"Art. 173. A navegação de cabotagem para o transporte de mercadorias é privativo dos navios nacionais, salvo caso de necessidade pública.

§ 1º Os proprietários, armadores e comandantes de navios nacionais, assim como dois terços, pelo menos, de seus tripulantes, serão brasileiros natos."

Evidente que a Constituição Federal não define, e não deveria fazê-lo, o que seja empresa brasileira. Estabelece, sim, no que andou acertadamente, requisitos essenciais à defesa da política de navegação de cabotagem.

Assim, ao exigir, por exemplo, que os proprietários de navios sejam brasileiros natos, a Superlei traça um princípio geral, uma regra incontornável, que não pode conviver, sem graves riscos, com os artificios na constituição de grandes e poderosas sociedades.

A nacionalidade original não constitui, assim, por si só, defesa aos interesses maiores do País.

Evidente que pode ser burlada, sedição que as Constituições traçam, apenas, normas e diretrizes gerais. À lei ordinária, pois, compete disciplinar, sem os exageros de casuismo, as situações emergentes, no interesse da coletividade.

Em decorrência, a definição de empresa brasileira, para a exploração comercial, movimentação e transporte de carga unitizada, não fere, ao de leve, o art. 173 da Constituição Federal.

3. Resta examinar, por outro lado, se a conceituação proposta satisfaz, ou não, à atual política de transportes de mercadorias, internacional ou nacional, que o Brasil pretende consolidar através da proposição examinada.

A matéria, como é claro, foge dos limites do pedido endereçado a esta Comissão, mesmo porque o mérito da proposição já foi afirmado pelas Comissões Técnicas da Câmara dos Deputados.

4. Todavia, há um aspecto do problema que ainda não foi expressamente examinado.

É que os reparos suscitados pelo Senador Evelásio Vieira, tudo faz crer, tiveram por base o Memorial anexo aos autos do Projeto de Lei da Câmara nº 17, de 1975, por meio do qual a Moore-Mc Cormack (Navegação) S.A. também requereu à Presidência da Comissão de Transportes a audiência da Comissão de Constituição e Justiça.

Em verdade, dizendo-se irremediavelmente atingida, não só no carregamento de mercadorias, mas na sua própria atuação específica de agente de navegação, a referida Empresa, integrada na vida do País desde 1938, além de "sugerir a Alta audiência da Presidência da

República", suscita, através de parecer do Prof. José Frederico Marques, dúvida sobre se "a lei em elaboração poderá restringir direitos das sociedades nacionais, que vinham operando naquele ramo de transporte, sem a proporção de acionistas brasileiros que a nova lei pretende exigir".

5. A esta altura, necessárias se fazem algumas observações ancilares.

A primeira é a de que, no parágrafo único de seu art. 9º, o Projeto de Lei em exame pretende dar um conceito restritivo de "empresa brasileira", desprezando a definição do art. 6º da vigente Lei de Sociedade por Ações (Dec.-Lei nº 2.627, de 1940), segundo o qual "São Nacionais as sociedades organizadas na conformidade da Lei brasileira e que têm no País a sede de sua administração".

O conceito de empresa nacional não deve sofrer variação casuística, ao sabor de preocupações particularizadas em diplomas legais diversos.

O que se tem por justificável, em casos especiais, é que a lei exija para o funcionamento da empresa, sem afetar à nacionalidade, capital social no todo ou em certo **quorum** pertencente a brasileiros.

Isso, sim, é razoável fazer-se em consonância com o parágrafo único do artigo citado da Lei das Sociedades por Ações e conforme bons precedentes.

O Código Brasileiro do Ar, *v.g.*, limita a qualificação para a propriedade de aeronaves e a exploração de transporte aéreo no País, sobre outros requisitos, à empresa que, além de ser brasileira, tenha 4/5 de seu capital pertencente a brasileiros. Como se vê, coisas distintas a nacionalidade e a maioria qualificada de capital brasileiro.

Dai me parecer mais correto que ao **caput** do art. 9º do Projeto seja dada a seguinte redação:

"O transporte doméstico de container, em todo o território nacional, só poderá ser realizado por empresa brasileira de reconhecida idoneidade técnica, comercial e financeira, dirigida por brasileiros e cujo capital social seja, em pelo menos dois terços, pertencente a brasileiros e representado por ações nominativas."

Com referência a empresa nacional que, ao advento da lei restritiva, já venha operando regularmente no setor, cabe, efetivamente, uma consideração cautelar.

Alega a Moore-Mc Cormack (Navegação) S.A., em Memorial sob exame, que as disposições radicais do Projeto de Lei traduzem uma violação de direito adquirido da aludida empresa que, revestindo a condição de pessoa jurídica brasileira (organizada no País, segundo a lei brasileira e com a direção e gerência confiadas a brasileiros, segundo afirma), há décadas exerce aquela atividade para a qual se constituiu sem objeção, antes com o apoio do Poder Público do Brasil.

Para convencer de que a Lei em elaboração há de contemplá-la com ressalva, ou padecerá de inconstitucionalidade, referida empresa colheu muito respeitável parecer do eminente Professor José Frederico Marques.

A alegação fere tema jurídico dos que mais suscitam controvérsia na doutrina e na jurisprudência.

Ainda mais temerária qualquer conclusão que afirme ou recuse o direito adquirido, na espécie, quando o Grupo de Trabalho elaborador do anteprojeto de lei argumenta com interesse da Segurança Nacional, pressuposto que, se verdadeiro, enseja desdobramento da discussão com base na Teoria americana.

Permito-me entender e propor que se faça despiendo o debate **in casu**, admitindo ser mais aconselhável solução de acordo com a índole do Direito brasileiro, contrária à exacerbação de preconceitos, bem assim das repercussões que, na órbita jurídica e na área econômica, decorrerão de disposição que faça parar de súbito o funcionamento de empresa nacional, com vultoso ativo posto, no País, em atividade que emprega pessoal brasileiro e não traduz, comprovadamente, ofensa à ordem pública.

Das alternativas oferecidas em Nota anexa, do Ministério dos Transportes, extraio a sugestão de que se propicie àquelas empresas o ajustamento, em prazo razoável, ao requisito de capital predominantemente brasileiro, sem restrições abruptas.

Bastaria dar ao parágrafo único do art. 9º, caso se adote a redação antes alvitada, a seguinte redação:

“As empresas que, na data desta lei, venham explorando regularmente o transporte doméstico de container, deverão satisfazer, no prazo de dois anos, os requisitos estabelecidos neste artigo.”

Concomitantemente, seriam suprimidas as expressões “... parágrafo único do...”, constantes do art. 10, **in fine** e do § 2º do art. 14 do Projeto.

As alterações sugeridas, preservando a idéia básica da lei nova, evitariam que se responsabilize exclusivamente o Estado pela cessação das atividades das empresas, caso não se disponham a abrir seu capital a brasileiros. Doutra parte, dar-lhes-á prazo para que obtenham do Judiciário o reconhecimento de direito subjetivo oponível à nova exigência legal, se houver.

Assim, nada seria irremediável na fase de implantação do novo regime.

É o parecer, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº 1-CCJ

Dê-se ao “caput” do art. 9º a seguinte redação:

“O transporte doméstico de container, em todo o território nacional, só poderá ser realizado por empresa brasileira de reconhecida idoneidade técnica, comercial e financeira, dirigida por brasileiros e cujo capital social seja, em pelo menos dois terços, pertencente a brasileiros e representado por ações nominativas.”

EMENDA Nº 2 — CCJ

Substitua-se o parágrafo único do art. 9º pelo seguinte:

“Parágrafo único. As empresas que, na data desta lei, venham explorando regularmente o transporte doméstico de **container**, deverão satisfazer, no prazo de dois anos, os requisitos estabelecidos neste artigo.”

EMENDA Nº 3 — CCJ

Suprima-se no art. 10, **in fine**, e no § 2º do art. 14, as expressões:

“... parágrafo único do...”

Sala das Comissões, em 15 de outubro de 1975. — **Accioly Filho**, Presidente — **Helvídio Nunes**, Relator — **Nelson Carneiro** — **Leite Chaves** — **Italívio Coelho** — **Heitor Dias** — **Henrique de La Rocque**.

PARECER Nº 656, DE 1975

Da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas

Relator: Senador Evelásio Vieira

Em parecer preliminar ao Projeto de Lei da Câmara nº 17, de 1975, sugerimos a audiência da douta Comissão de Constituição e Justiça para que se pronunciasse a respeito do disposto no artigo 9º e seu parágrafo.

Acolhendo parecer do eminente Senador Helvídio Nunes a Comissão aprovou três Emendas, que são as seguintes:

“EMENDA Nº 1 — CCJ

Dê-se ao **caput** do art. 9º a seguinte redação:

O transporte doméstico de **container**, em todo o território nacional só poderá ser realizado por empresa brasileira de reconhecida idoneidade técnica, comercial e financeira, dirigida por brasileiros e cujo capital social seja, em pelo menos dois terços, pertencente a brasileiros e representado por ações nominativas.

EMENDA Nº 2 — CCJ

Substitua-se o parágrafo único do art. 9º pelo seguinte:

Parágrafo único. As empresas que, na data desta lei, venham explorando regularmente o transporte doméstico de **container**, deverão satisfazer, no prazo de dois anos, os requisitos estabelecidos neste artigo.

EMENDA Nº 3 — CCJ

Suprima-se no art. 10, **in fine**, e no § 2º do art. 14, as expressões:

“...parágrafo único do...”

O projeto em exame trata de matéria especializada e fundamental ao incremento de nossas exportações de manufaturados e a implementação de nova sistemática de transporte no território nacional, mas, como destacamos inicialmente, visa ao estabelecimento de um antigo ideal, qual seja, o maior grau de especialização e de eficácia das atividades transportadoras.

Ressaltamos que a Lei nº 4.907, de 17 de março de 1965, que dispõe sobre o uso de **containers**, mostrou-se insuficiente porque não previa a responsabilidade da empresa transportadora e outros aspectos relevantes desse tipo de carregamento. Referimos, também, que o conceito de empresa brasileira, consoante o disposto no artigo 9º e seu parágrafo único da proposição sob exame, não corresponde aos textos legais específicos e pode dar azo a diversas interpretações, gerando, ulteriormente, conflitos jurídicos, sobretudo, no que se refere à navegação de cabotagem (art. 173 da Constituição Federal).

Ao dar nova redação ao **caput** do art. 9º, a douta Comissão de Constituição e Justiça veio definir precisamente a empresa brasileira, estabelecendo direção por brasileiros e capital social de, pelo menos, dois terços, pertencente a brasileiros e representado por ações nominativas.

O Projeto, de iniciativa do Poder Executivo, vem ao encontro de uma tendência geral, sendo resultante de recentes experiências sobre a interação entre veículos especializados e a carga geral, objetivando aumentar a quantidade transportada e, também, a segurança, a regularidade e a rapidez da atividade transportadora.

É evidente, pois, que o Brasil, com o grande crescimento que experimenta na atualidade, está a exigir melhor qualidade de seus sistemas de transporte, sendo o **container**, neste ponto, um meio de redução de custos e menor gasto de tempo por parte das transportadoras. Seu uso deu origem a legislação específica, sobretudo, em face de óbices encontrados na área tributária.

A proposição regula, de forma atualizada, a atividade desse moderno sistema, instituindo proteção e incentivos às empresas genuinamente brasileiras.

Entendemos, entretanto, que o prazo constante da Emenda nº 2 — CCJ, deve ser reduzido para seis meses, pois este período é suficiente para que as empresas que exploram regularmente o transporte doméstico de **container** venham a satisfazer os requisitos do artigo 9º do projeto. Para isso, propomos subemenda à Emenda nº 2 — CCJ.

Pelas razões expostas, nosso parecer é favorável ao Projeto de Lei da Câmara nº 17, de 1975, e às Emendas nºs 1, 2, com subemenda; e 3 — CCJ, da douta Comissão de Constituição e Justiça.

Esta a Subemenda à Emenda nº 2 — CCJ:

Dê-se ao Parágrafo único do Artigo 9º a seguinte redação:

“Parágrafo único. As empresas que, na data desta lei, venham explorando regularmente o transporte doméstico de **container**, deverão satisfazer, no prazo de seis meses, os requisitos estabelecidos neste artigo.”

Sala das Comissões, em 3 novembro de 1975 — **Alexandre Costa**, Presidente — **Evelásio Vieira**, Relator — **Paulo Guerra** — **Luiz Cavalcante**.





PROJ. LEI Nº 657, DE 1975
da Comissão de Finanças

Relator: Senador Ruy Santos

Relatório

1. Com base no art. 51 da Constituição, o Senhor Presidente da República enviou, à Câmara dos Deputados, um Projeto de Lei que "dispõe sobre unitização, movimentação e transportes, inclusive intermodal, de mercadorias em unidade de carga e dá outras providências". Na sua exposição de motivos, diz o Senhor Ministro dos Transportes:

"A proposição orientou-se, tanto quanto possível, nas diretrizes seguidas pela Lei nº 4.907, de 17 de março de 1965, que dispõe sobre o uso de cofres de cargas no transporte de mercadorias, substituindo-se, no entanto, o nome **cofre de cargas** por **containers** por ser este já consagrado internacionalmente.

A evolução dos diversos sistemas de unitização de cargas nos principais países desenvolvidos, criou a necessidade de definir e tratar da carga unitizada, além de outros assuntos de interesse imediato.

Assim, no que tange a empresa de transporte intermodal, é regulada a sua atividade e, em consequência, a atividade desse sistema de transporte, o que virá possibilitar a implantação do denominado transporte porta-a-porta que leva a mercadoria diretamente do produtor ao distribuidor através de diferentes meios, eliminando-se o oneroso manuseio da carga.

Por outro lado, visando atingir o objetivo colimado, prevê-se criação de novos estímulos ao desenvolvimento do transporte intermodal, bem como o aprimoramento dos já existentes.

Igualmente, propõe-se o disciplinamento das atividades do transportador, do expedidor, do transitário e do comissário de transporte, assim como o regulamento para a constituição de empresas congêneres, considerando que o assunto é atinente ao já referido transporte intermodal."

2. O projeto, na outra Casa do Congresso Nacional, recebeu parecer favorável de todas as Comissões a que foi distribuído, tendo dito o Relator da Comissão de Transportes:

"O crescimento dinâmico do Brasil exige, cada vez mais, maior racionalidade nos diversos sistemas transportadores. De há alguns anos para cá, oriundo da necessidade de custos mais baixos e menor gasto de tempo, vem sendo adotado pelas transportadoras, sejam elas marítimas, rodoviárias, fluviais, ferroviárias, ou aéreas, os **containers** ou congêneres como unidades armazenadoras de cargas.

Tal sistema, ao ser aplicado no Brasil, originou legislação específica, principalmente em razão de obstáculos encontrados na área tributária.

A modificação proposta "cofres de cargas" para "containers", visa, tão-somente, dar uniformidade a conceituação internacionalmente adotada e que está sendo aplicada em Leis e Convenções com a finalidade de obter-se uniformidade de regras e normas jurídicas.

Em seu contexto, o Projeto, além de regular modernamente a atividade desse novo sistema, institui mecanismos de proteção e incentivos às empresas genuinamente nacionais. Com o seu desenvolvimento e a arrancada brasileira para a ampliação de mercados externo, interno e subsequente criação dos corredores de exportação, necessita agora o País atualizar a legislação vigente, dando novos conceitos ao sistema e inovações introduzidas, e regulamentando a sua utilização.

Nada temos a modificar no projeto original, apenas acrescentarmos no art. 4º a palavra "competentes", no art. 16, item IX a palavra "usuais", as quais não modificam o sentido dos arts. mencionados, simplesmente completa-os."

E, tal como foi enviado pelo Poder Executivo, foi aprovado.

3. Chegando a proposição ao Senado, foi distribuída, inicialmente, à Comissão de Transportes, onde foi pedido a audiência da

Comissão de Constituição e Justiça, ante a proposta do Relator, nobre Senador Evelásio Vieira, que justificou sua solicitação:

"A nossa legislação específica (Lei nº 4.907, de 1965, que dispõe sobre o uso de contenedores) mostrou-se insuficiente porquanto não previa a responsabilidade da empresa transportadora e outros aspectos relevantes desse tipo de carregamento. Convém, ressaltar, entretanto, que o conceito de empresa brasileira, consoante disposto no artigo 9º e seu parágrafo único da proposição ora em exame, não corresponde aos textos legais específicos e pode dar azo a diversas interpretações, gerando, ulteriormente, conflitos jurídicos, sobretudo no que se refere à navegação de cabotagem (art. 173, da Constituição).

Em resumo, a proposição ora em exame não inova, é apenas o resultado de uma tendência geral e da experiência recente sobre a interação entre veículos especializados e a carga geral, visando não apenas a aumentar a quantidade transportada, mas também, a segurança, a regularidade e rapidez, isto é, a qualidade da função transportadora."

4. Vai então o projeto à Comissão de Constituição e Justiça, onde é distribuído ao nobre Senador Helvídio Nunes. E diz o eminente Senador:

"O dispositivo que correria risco de vulneração, no entender do nobre representante de Santa Catarina, seria o art. 173, da Lei Maior, *in verbis*:

"Art. 173. A navegação de cabotagem para o transporte de mercadorias é privativa dos navios nacionais, salvo caso de necessidade pública.

§ 1º Os proprietários, armadores e comandantes de navios nacionais, assim como dois terços, pelo menos, de seus tripulantes, serão brasileiros natos."

Evidente que a Constituição Federal não define, e não deveria fazê-lo, o que seja empresa brasileira. Estabelece, sim, no que andou acertadamente, requisitos essenciais à defesa da política de navegação da cabotagem.

Assim, ao exigir, por exemplo, que os proprietários de navios sejam brasileiros natos, a Superlei traça um princípio geral, uma regra incontornável, que não pode conviver, sem graves riscos, com os artificios na constituição de grandes e poderosas sociedades.

A nacionalidade original não constitui, assim, por si só, defesa aos interesses maiores do País.

Evidente que pode ser burlada, sedição que as Constituições traçam, apenas, normas e diretrizes gerais. À lei ordinária, pois, compete, disciplinar, sem os exageros de casuismo, as situações emergentes, no interesse da coletividade.

Em decorrência, a definição de empresa brasileira, para a exploração comercial, movimentação e transporte de carga unitizada, não fere, ao de leve, o art. 173, da Constituição Federal."

E, mais adiante:

"Todavia, há um aspecto do problema que ainda não foi expressamente examinado.

É que os reparos suscitados pelo Senador Evelásio Vieira, tudo faz crer, tiveram por base o Memorial anexo aos autos do Projeto de Lei da Câmara nº 17, de 1975, por meio do qual a Moore-McCormack (Navegação) S. A. também requereu à Presidência da Comissão de Transportes a audiência da Comissão de Constituição e Justiça.

Em verdade, dizendo-se irremediavelmente atingida, não só no carregamento de mercadorias, mas na sua própria atuação específica de **agente de navegação**, a referida Empresa, integrada na vida do País desde 1938, além de "sugerir a **Alta audiência da Presidência da República**", suscita, através de parecer do Prof. José Frederico Marques, dúvida sobre se "a lei em elaboração poderá restringir direitos das sociedades nacionais, que vinham operando naquele ramo de transporte, sem a proporção de acionistas brasileiros que a nova lei pretende exigir".

Para precisar pouco depois:

"Alega a Moore-Mc Cormarck (Navegação) S.A., em memorial sob exame, que as disposições radicais do Projeto de Lei traduzem uma violação de direito adquirido da aludida empresa que, revestindo a condição de pessoa jurídica brasileira (organizada no País, segundo a lei brasileira e com a direção e gerência confiadas a brasileiros, segundo afirma) há décadas exerce aquela atividade para a qual se constituiu sem objeção, antes com o apoio do Poder Público do Brasil.

Para convencer de que a Lei em elaboração há de contemplá-la com ressalva, ou padecerá de inconstitucionalidade, referida empresa colheu muito respeitável Parecer do eminente Professor José Frederico Marques.

A alegação fere tema jurídico dos que mais suscitam controvérsia na doutrina e na jurisprudência.

Ainda mais temerária qualquer conclusão que afirme ou recuse o direito adquirido, na espécie, quando o Grupo de Trabalho elaborador do anteprojeto de lei argumenta com interesse da Segurança Nacional, pressuposto que, se verdadeiro, enseja desdobramento da discussão com base na Teoria americana."

Concluindo pela apresentação das 3 emendas aprovadas, por unanimidade, pela Douta Comissão:

"EMENDA Nº 1 — CCJ

Dê-se ao "caput" do art. 9º a seguinte redação:

"O transporte doméstico de **container**, em todo o território nacional, só poderá ser realizado por empresa brasileira de reconhecida idoneidade técnica, comercial e financeira, dirigida por brasileiros e cujo capital social seja em pelo menos dois terços, pertencente a brasileiros e representado por ações nominativas."

EMENDA Nº 2 — CCJ

Substitua-se o parágrafo único do art. 9º pelo seguinte:

"Parágrafo único. As empresas que, na data desta lei, venham explorando regularmente o transporte doméstico de **container**, deverão satisfazer, no prazo de dois anos, os requisitos estabelecidos neste artigo."

EMENDA Nº 3 — CCJ

Suprima-se no art. 10, *in fine*, e no § 2º do art. 14, as expressões:

"... parágrafo único do..."

5. Com a opinião pedida, volta o projeto à Comissão de Transporte, onde o nobre Senador Evelásio Vieira, após declarar que entendemos, entretanto, que o prazo constante da Emenda nº 2 — CCJ — deve ser reduzido para seis meses, pois este período é suficiente para que as empresas que exploram regularmente o transporte doméstico de **container** venham a satisfazer os requisitos do artigo 9º do projeto. Para isso, propomos a subemenda à Emenda nº 2 — CCJ.

Segue a seguinte Subemenda à Emenda nº 2 — CCJ:

"Parágrafo Único. As empresas que, na data desta Lei, venham explorando regularmente o transporte doméstico de **container**, deverão satisfazer, no prazo de seis meses, os requisitos estabelecidos neste artigo."

6. E, nesta sua peripetia, chega a proposição à Comissão de Finanças, onde o nobre Senador Roberto Saturnino apresentou parecer, aprovando o projeto e as emendas da douta Comissão de Constituição e Justiça, com a Subemenda da igualmente douta Comissão de Transporte; e aberto o debate, submetido a voto este parecer, concluiu a Comissão, por cinco votos contra quatro, pela rejeição da Subemenda da Comissão de Transporte, aprovados por unanimidade, o projeto e as Emendas da CCJ. Fui, assim, designado para redigir o vencido.

Parecer

"O projeto, elaborado por um grupo de trabalho no Poder Executivo, é perfeito, o que foi reconhecido por todas as Comissões

por onde passou, tanto na Câmara como no Senado. Se a proposição se apresentasse, e de menor expressão, seria quanto ao uso em lei de expressões em língua estrangeira, por mais que sabidas a repetição internacionalmente. A polêmica surgiu após o estudo na Comissão de Constituição e Justiça, onde o Relator achou por bem resguardar os interesses ou direitos adquiridos das empresas estrangeiras. Diz, alias, em seu parecer, o nobre Senador Helvidio Nunes:

"Permito-me entender e propor que se faça **despiciendo** o debate **in casu**, admitindo ser mais aconselhável solução de acordo com a índole do Direito brasileiro, contrária à exacerbação de preconceitos, bem assim das repercussões que, na órbita jurídica e na área econômica, decorrerão de disposição que faça parar de súbito o funcionamento de empresa nacional, com vultoso ativo posto no País, em atividade que emprega pessoal brasileiro e não traduz, comprovadamente, ofensa à ordem pública.

Das alternativas oferecidas em Nota anexa, do Ministério dos Transportes, extrai a sugestão de que se propicie àquelas empresas o ajustamento, em prazo razoável, ao requisito de capital predominantemente brasileiro, sem restrições abruptas."

Veja-se que com a honestidade que caracteriza toda sua ação parlamentar, toda sua vida, o ilustre Senador piauiense diz que a sugestão que adotou é do próprio Ministério dos Transportes, o que vale dizer do Poder Executivo. E ficou assente nas Comissões Técnicas do Senado que se deveria resguardar o direito das empresas estrangeiras em ação no Território nacional; apenas, enquanto na Comissão de Justiça deu-se-lhe prazo de atuação por mais dois anos, a Comissão de Transportes fixou-se em seis meses, e membros da Comissão de Finanças chegaram a sugerir o prazo intermediário de um ano.

A maioria da Comissão, entretanto, preferiu o prazo da Comissão de Constituição e Justiça, e andou acertadamente. O projeto de iniciativa do Poder Executivo, elogiado **urbi et orbi**, e aprovado sem emenda na Câmara, só teve aquele debate aberto ante a representação de uma empresa estrangeira; e é o Poder Executivo através o Ministério dos Transportes, que estudou demoradamente a matéria, que sugeriu o prazo de dois anos. Dir-se-á que é muito como a muitos parece pouco seis meses. A nacionalização desse tipo de transporte não tem o alcance, nem a magnitude do monopólio do petróleo; e quando este foi estabelecido ficou reconhecido às refinarias existentes a continuação do seu trabalho, vedado apenas a ampliação (art. 43 da Lei nº 2.004). Por que negar-se o prazo de dois anos? O prazo curto pode acarretar a supressão da atividade da empresa, com prejuízo para o serviço de transportes. Assim, a Comissão de Finanças recusa a subemenda da Comissão de Transportes, aprovando o projeto e as emendas da Comissão de Constituição e Justiça.

Sala das Comissões, em 6 de novembro de 1975. — Amaral Peixoto, Presidente — Ruy Santos, Relator — Helvídio Nunes — Roberto Saturnino, vencido — Heitor Dias — Mauro Benevides, vencido — Dirceu Cardoso, vencido — Saldanha Derzi — Alexandre Costa, vencido — Fausto Castelo Branco.

VOTO EM SEPARADO DO SR. SENADOR ROBERTO SATURNINO

Em exame o projeto de lei de iniciativa do Poder Executivo, que dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive, intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

Na Câmara dos Deputados, a matéria obteve aprovação do Plenário, após tramitar pelas Comissões de Constituição e Justiça, de Transportes e de Finanças.

No Senado, a proposição foi examinada, em profundidade, pela Comissão de Constituição e Justiça, que apresentou três emendas aprovadas pela Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, com subemenda à Emenda nº 2.





Em seu parecer, na Comissão de Transportes, o ilustre Senador Vieira enfocou todos os ângulos da questão, alterando apenas, na Emenda nº 2 — CCJ, o prazo de adaptação das empresas de transporte doméstico de **container** aos requisitos do artigo 9º do projeto, isto é, reduzindo-o de dois anos para seis meses.

Sob o aspecto financeiro, competência regimental desta Comissão de Finanças, cabe-nos ressaltar que a implantação de nova sistemática de transporte no território brasileiro, visando o incremento da exportação de manufaturados, não pode deixar de resultar na melhoria significativa da receita das nossas transações.

O projeto busca regular a atividade da empresa transportadora intermodal, qual seja, aquela que se serve de duas ou mais modalidades de transporte de mercadorias, visando a evitar o manuseio da carga.

São previstos novos estímulos ao desenvolvimento desse tipo de transporte, com o aperfeiçoamento dos já existentes.

Disciplina o projeto as atividades do transportador, do expedidor, do transitário e do comissário de transporte, além de reger a constituição de empresas transportadoras.

O **container** possibilitou ao País considerável redução no custo dos fretes, além de economizar o tempo dispendido por parte das transportadoras.

Sem dúvida, o projeto regula de forma atualizada a atividade transportadora de carga, protegendo e incentivando as empresas genuinamente nacionais.

Em face do exposto, opinamos pela aprovação do Projeto e das Emendas nºs 1, 2, com submenda da Comissão de Transportes; e 3 da Comissão de Constituição e Justiça.

Sala das Comissões, em 6 de novembro de 1975. — **Roberto Saturnino.**

Publicados no DCN (Seção II) de 15-11-75

Lote: 49
Caixa: 109
PL N° 2388/1974
91



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

Projeto de Lei nº 2388-C, de 1974



"Emendas do Senado ao Projeto de Lei nº 2388-C, de 1974, que "dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

AUTOR :

RELATOR: Dep. Djalma Bessa

RELATÓRIO

O Projeto nº 2388-C de 1974 de iniciativa do Presidente da República volta à Câmara dos Deputados por haver recebido 3 Emendas, no Senado Federal.

A Emenda nº 1 é aditiva e objetiva acrescentar ao art. 9º in fine a expressão: "dirigida por brasileiros e cujo capital social seja em pelo menos dois terços pertencentes a brasileiros e representado por ações nominativas".

A Emenda nº 2 é Substitutiva do parágrafo único do art. 9º e tem esta redação:

"Parágrafo único - As empresas que, na data desta lei, venham explorando o transporte doméstico de container, deverão satisfazer, no prazo de 18 (dezoito) meses, os requisitos estabelecidos neste artigo"

A Emenda nº 3 é modificativa, mais de redação, em decorrência da aprovação da emenda 2 substitutiva do parágrafo único do art. 9º.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

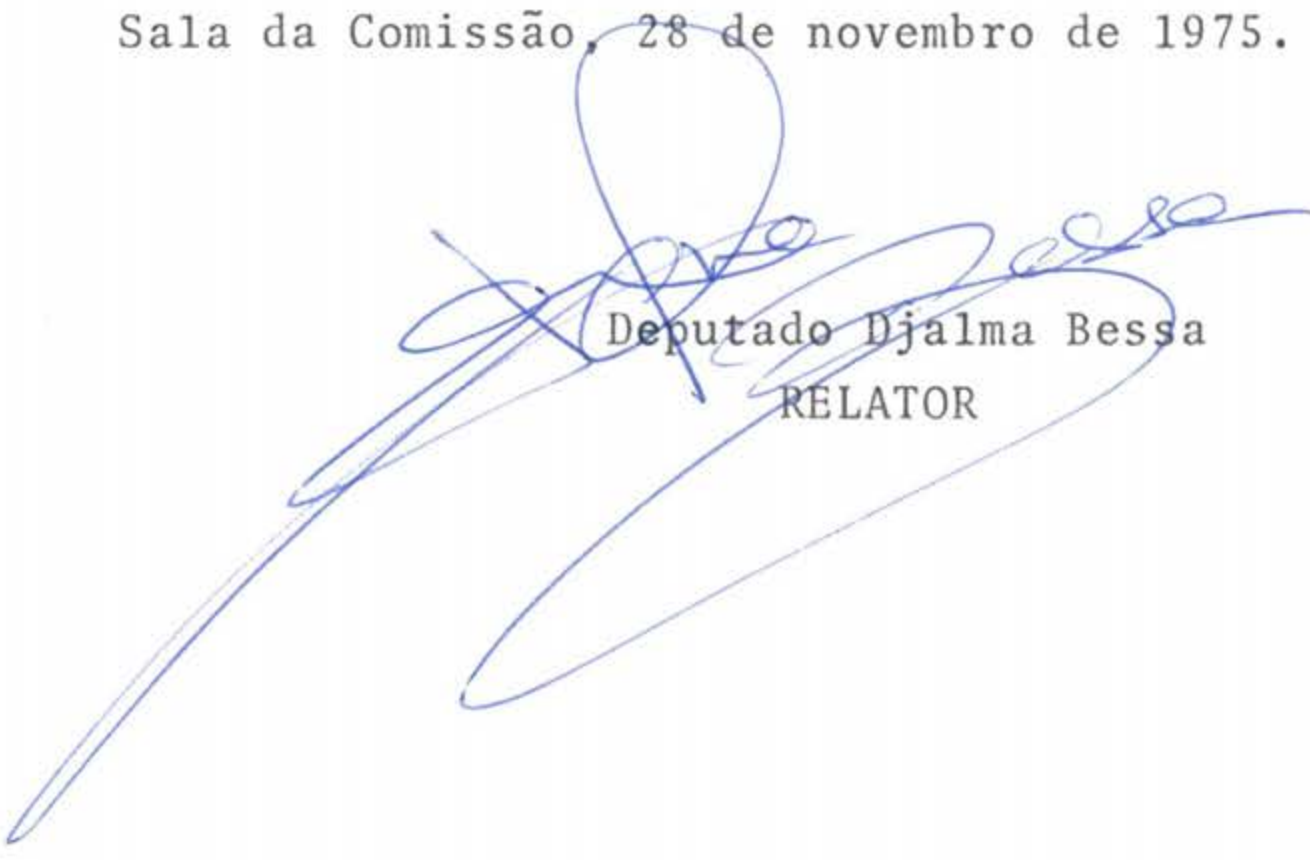


Objetiva o art. 10 in fine, e o § 2º do art. 14 para suprimir o termo "parágrafo único do "....

As Emendas são constitucionais, legais e jurídicas e de boa técnica legislativa.

É o Parecer.

Sala da Comissão, 28 de novembro de 1975.


Deputado Djalma Bessa
RELATOR



CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

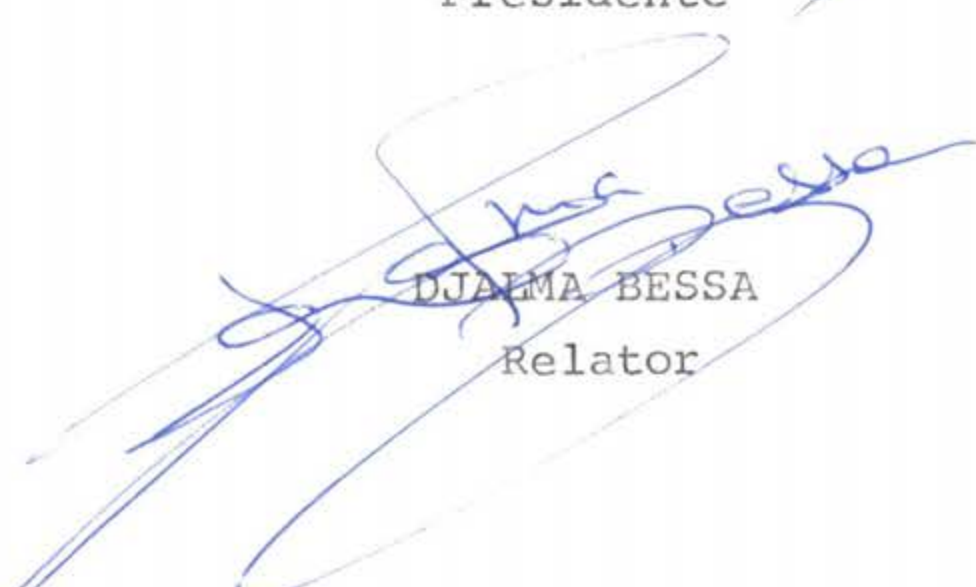
PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça, em reunião de sua Turma "A", realizada em 28/11/75, opinou, unanimemente, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa das Emendas do Senado ao Projeto nº 2 388-C/74, nos termos do parecer do Relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados: Luiz Braz, Presidente; Djalma Bessa, Relator; Antônio Morimoto, Celso Barros, Cleverson Teixeira, Gomes da Silva, João Gilberto, Luiz Henrique, Nogueira da Gama, Tarcísio Delgado e Walter Silva.

Sala das Sessões, em 28 de novembro de 1975.


LUIZ BRAZ
Presidente


DJALMA BESSA
Relator

anb/



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRANSPORTES



EMENDAS DO SENADO FEDERAL AO PROJETO DE LEI Nº 2.388-B, de 1974, que "dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências".

Autor: Poder Executivo
Relator: Deputado HENRIQUE PRETTI

O Projeto de Lei nº 2.388-B/74 dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de cargas, é decorrente da Mensagem nº 636/74, do Poder Executivo.

Foi a matéria examinada pelas Comissões de Constituição e Justiça, Transportes e a de Finanças, desta Casa, dando-lhe, unanimemente, pareceres favoráveis. Tendo sido também aprovado pelo plenário desta Câmara.

Remetido ao Senado Federal, lá, ao ser apreciado pelas Comissões Técnicas e pelo plenário, recebeu várias Emendas, tendo sido aprovado com as Emendas de nºs 1, 3 e 5.

A Emenda nº 1 dá nova redação ao "caput" do art. 9; a de nº 3 suprime no art. 10, "in fine", e no § 2º do art. 14, as expressões: "... parágrafo único de ...", a de nº 5 modifica o parágrafo único do art. 9 do citado Projeto de Lei.

O Projeto de Lei em foco, conforme me reporte em meu Relatório anterior, vem ao encontro de altos interesses nacionais, principalmente para o incremento de nossa exportação e a implantação de normas para o disciplinamento desta moderna técnica de transportes através de "con-



ainers" pelo sistema intermodal, já consagrada internacionalmente.

O crescimento dinâmico do Brasil exige, cada vez mais, maior racionalidade nos diversos sistemas transportadores.

A proposição em exame, modifica a Lei nº 4.907 de 17 de dezembro de 1965. A transformação de "côfres de cargas" para "containers", visa, tão somente, dar uniformidade a conceituação internacionalmente adotada e que estão sendo aplicadas em Leis e Convenções com a finalidade de obter-se uniformidade de regras e normas jurídicas.

Não entraremos no mérito das Emendas apresentadas e aprovadas pelo Senado Federal, pois as mesmas não modificam o que busca o Projeto ou seja: regular a atividade da empresa transportadora intermodal, do transportador, do expedidor, do transitário e do Comissário de transporte, regendo ainda a constituição de empresas transportadoras.

V O T O

Em face do exposto opinamos pela aprovação das EMENDAS DO SENADO FEDERAL ao Projeto de Lei nº 2.388-B, de 1974.

Sala da Comissão, em 01 de dezembro de 1975.


HENRIQUE PRETTI

Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS



PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS

PROJETO DE LEI N. 17, da Câmara dos Deputados- N. 2.338-B/75

"Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidade de carga, e dá outras providências"

Relator: Deputado NUNES ROCHA

R E L A T Ó R I O

A presente proposição tendo tramitado pela Câmara, onde foi aprovada, enviada ao Senado ali recebeu emendas de autoria dos eminentes Senadores VASCONCELLOS TORRES, RUY SANTOS e da CCJ. Apreciadas tais alterações pela Alta Câmara, foram as mesmas transformadas nos números 1, 2 e 3, sendo que a de n.2, corresponde à de n. 5 do eminente Senador RUY SANTOS, verificando-se a rejeição da de n. 4, de autoria do eminente Senador VASCONCELLOS TORRES. A emenda n. 2 que estampa a emenda n. 5 de autoria do Senador Ruy Santos, modifica a redação do § único do artigo 9 do Projeto, com a seguinte: "Parágrafo único- As empresas que, na data desta lei, venham explorando o transporte doméstico de container deverão satisfazer, no prazo de 18 (dezoito) meses os requisitos estabelecidos neste artigo"

As emendas da CCJ, visam ajustar as alterações ao corpo da proposição.

É evidente que é da competência desta Comissão conhecer da matéria em foco, uma vez que a mesma visa alterar a sistemática de transporte nacional, lógico que



CÂMARA DOS DEPUTADOS

fls. 2



- que aprimorando-a, sendo de reconhecer-se, no entanto, tratar-se de sistema de serviços com preponderante papel na circulação de riquezas, e por conseguinte, com implicações de ordem financeira .

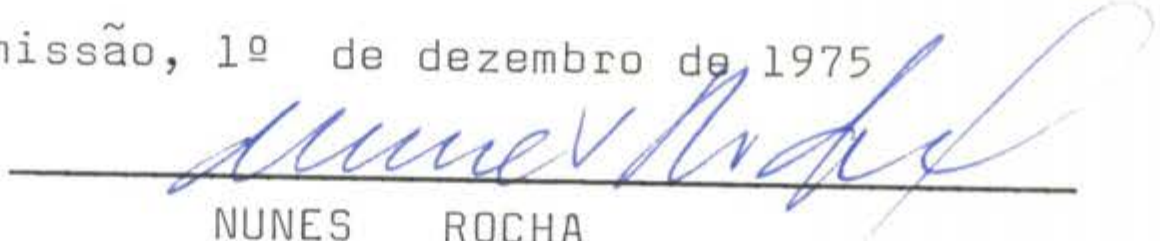
É o relatório.

V O T O

Face a tais considerações o nosso parecer e no sentido de aprovação das emendas ns. 1, 2 et 3 do Senado que consubstanciam a matéria ora em exâme, segundo se vê das fls. 26 e 27 do processo e referentes à redação final oferecida pelo Senado.

É o nosso voto.

Sala da Comissão, 1º de dezembro de 1975


NUNES ROCHA

Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS



3 PROJETO DE LEI Nº 2.388-C, de 1974

EMENDAS DO SENADO AO PROJETO DE LEI Nº 2.388-B, de 1974, que "dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências"; tendo parecer, da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa. Pendente de pareceres das Comissões de Transportes e de Finanças.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Ardo. Ex. 28.11.75

Paulo Barros

Senhor Presidente:

Nos termos regimentais, requero urgência para a tramitação do Projeto de Lei nº 2.388-C/74.

Sala das Sessões, em 28 de novembro de 1975

Paulo Barros
Pela liderança da AREF-MB



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE REDAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 2.388-C/1974

REDAÇÃO FINAL DO PROJETO DE LEI Nº 2.388-D/1974



Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - O transporte de mercadorias, internacional ou nacional, quando efetuado em unidades de carga, será regulado por esta lei.

DA CARGA UNITIZADA E DAS UNIDADES DE CARGA

Art. 2º - Para os efeitos desta lei, denominam-se:

I - Carga unitizada: um ou mais volumes acondicionados em uma unidade de carga;

II - Unidade de carga: os equipamentos de transportes adequados à unitização de mercadorias a serem transportadas, passíveis de completa manipulação, durante o percurso e em todos os meios de transporte utilizados.

Parágrafo único - São consideradas unidades de carga os containers em geral, os pallets, as pré-lingadas e outros quaisquer equipamentos de transportes que atendam aos fins acima indicados e que venham a ser definidos em regulamento.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



DO CONTAINER

Art. 3º - O container, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador.

Parágrafo único - A conceituação de container não abrange veículos, acessórios ou peças de veículos e embalagens, mas compreende seus acessórios e equipamentos específicos, tais como trailers, boogies, racks, ou prateleiras, berços ou módulos, desde que utilizados como parte integrante do container.

Art. 4º - O container deve satisfazer as condições técnicas e de segurança previstas pelas convenções internacionais existentes, pelas normas legais ou regulamentares nacionais, inclusive controle fiscal, e atender as especificações estabelecidas por organismos especializados.

Art. 5º - As unidades de carga a que se refere o parágrafo único do Art. 2º, e seus acessórios e equipamentos específicos mencionados no parágrafo único do Art. 3º, podem ser de propriedade do transportador ou do seu agente, do importador, do exportador ou de pessoa jurídica cuja atividade de se relacione com a atividade de transporte.

DAS MODALIDADES DE TRANSPORTE

Art. 6º - Transporte nacional ou doméstico é aquele em que o ponto de embarque da mercadoria e o destino estão situados em território brasileiro.

Art. 7º - Transporte internacional é aquele em que o ponto de embarque de mercadoria e o destino estão situados em países diferentes.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Art. 8º - Quanto à forma, o transporte pode ser:

I - Modal - quando a mercadoria é transportada utilizando-se apenas um meio de transporte;

II - Segmentado - quando se utilizam veículos diferentes e são contratados separadamente os vários serviços e os diferentes transportadores que terão a seu cargo a condução da mercadoria do ponto de expedição até o destino final;

III - Sucessivo - quando a mercadoria, para alcançar o destino final, necessitar ser transbordada para prosseguimento em veículo da mesma modalidade de transporte;

IV - Intermodal - quando a mercadoria é transportada utilizando-se duas ou mais modalidades de transporte.

Parágrafo único - A coleta e a movimentação de mercadorias para unitização, bem como as operações depois da sua entrega no local de destino estabelecido no contrato de transporte, não caracterizam transporte intermodal, nem dele fazem parte.

Art. 9º - O transporte doméstico de container, em todo o território nacional, só poderá ser realizado por empresa brasileira de reconhecida idoneidade técnica, comercial e financeira, dirigida por brasileiros e cujo capital social seja, em pelo menos dois terços, pertencente a brasileiros e representado por ações nominativas.

Parágrafo único - As empresas que, na data desta lei, venham explorando o transporte doméstico de container, deverão satisfazer, no prazo de 18 (dezoito) meses, os requisitos estabelecidos neste artigo.

DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES EM CONTAINER

Art. 10 - O transporte em container em todo o território nacional, vazio ou com mercadorias nacionais ou estrangeiras, só poderá ser feito por empresas brasileiras



CÂMARA DOS DEPUTADOS



de transporte rodoviário, ferroviário, de navegação aérea ou marítima, conforme definido no Art. 9º.

Parágrafo único - As empresas transportadoras são responsáveis pelos dispositivos de segurança, pela inviolabilidade dos lacres, selos e sinetes, bem como pelas mercadorias contidas no container, durante o período em que estiver sob sua responsabilidade.

Art. 11 - O container estrangeiro e seus acessórios específicos só poderão ser utilizados no transporte de mercadorias do comércio do País uma única vez e no seu deslocamento entre o ponto em que for esvaziado até o ponto onde for receber mercadoria em exportação, ou de seu reembarque para o exterior.

Parágrafo único - Quando de interesse para a economia nacional e por período transitório, poderá o Poder Executivo autorizar a utilização do container estrangeiro no comércio interno.

Art. 12 - O Poder Executivo disporá, em Regulamento, sobre o tratamento aplicável aos containers e demais unidades de carga a que se refere o Art. 2º, no que concerne ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados.

Art. 13 - As mercadorias em exportação ou importação podem ser transportadas em container de qualquer nacionalidade, respeitadas, entretanto, as normas fiscais e as prescrições estabelecidas pelas leis e regulamentos brasileiros de transportes.

DO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE INTERMODAL

Art. 14 - O conhecimento de transporte inter-



CÂMARA DOS DEPUTADOS



modal, emitido no Brasil, obedecerá às disposições desta lei, qualquer que seja o ponto fixado para o recebimento ou entrega de mercadoria, a nacionalidade do exportador, do importador ou da pessoa no mesmo interessada.

§ 1º - A expedição do conhecimento de transporte intermodal não impedirá a empresa transportadora de emitir documentos referentes a outros serviços que seja necessário utilizar, de acordo com as leis e regulamentos em vigor.

§ 2º - Somente poderá emitir conhecimento de transporte intermodal, no comércio exterior brasileiro, empresa transportadora nacional, definida no Art. 9º, legalmente autorizada a operar no transporte intermodal.

§ 3º - O Poder Executivo disciplinará as condições para emissão de conhecimento de transporte intermodal no comércio interno.

Art. 15 - Pela emissão de um conhecimento de transporte intermodal, a empresa transportadora:

I - obriga-se a executar ou fazer executar o transporte da mercadoria do local em que a recebe até o local designado para sua entrega ao importador, ao consignatário ou à pessoa para quem o conhecimento de transporte intermodal tenha sido devidamente endossado;

II - assume plena responsabilidade pela execução de todos os serviços necessários ao transporte, bem como pelos atos ou omissões das pessoas que, como seus agentes ou prepostos, intervierem na sua execução.

Art. 16 - O conhecimento de transporte intermodal, assinado pelo transportador, deve obrigatoriamente conter:

I - o número de ordem e a indicação "negociável" ou "não negociável" na via original, podendo ser emitidas outras vias, não negociáveis;



CÂMARA DOS DEPUTADOS



II - o nome ou denominação e o endereço do transportador, do exportador, do importador ou do consignatário, quando não emitido ao portador;

III - a data e o lugar da emissão;

IV - o lugar do recebimento da mercadoria e o lugar para a entrega;

V - a natureza das mercadorias, seu acondicionamento, marcas e números para sua identificação, lançados de forma bem legível pelo exportador, na embalagem ou no próximo volume, se a mercadoria não for embalada;

VI - o número de volumes ou de peças e o seu peso bruto;

VII - a declaração do valor da mercadoria, caso haja esta exigência por parte do embarcador;

VIII - as condições de competência judiciária ou arbitral;

IX - as condições do contrato de transporte;

X - os valores dos fretes e taxas, se houver, de cada modalidade de transporte utilizado, com a indicação "pago" no ato do embarque ou "a pagar" no destino;

XI - outras cláusulas que as partes acordarem, desde que não contrariem a legislação.

§ 1º - A empresa transportadora poderá recusar o transporte ou lançar reservas no conhecimento de transportes intermodal, quando julgar inexata a descrição da mercadoria, feita pelo exportador.

§ 2º - O exportador indenizará a empresa transportadora por todas as perdas e danos resultantes da inveracidade ou inadequação dos elementos que lhe compete lançar no conhecimento de transporte intermodal. O direito da empresa transportadora a tal indenização não a eximirá das responsabilidades e obrigações previstas nesta lei e no conhecimento de transporte intermodal.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Art. 17 - A retirada ou recebimento da mercadoria descrita no conhecimento de transporte intermodal será considerada como prova de sua efetiva entrega pela empresa transportadora ao importador, ao consignatário ou a quem legalmente nomeado, para esse fim, no local da descarga ou de destino.

DA RESPONSABILIDADE LEGAL

Art. 18 - No caso de sofrer avaria um container contendo mercadorias de importação ou exportação, será lavrado "Termo de Avaria", assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação vigente.

Art. 19 - A empresa transportadora será responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega.

Parágrafo único - A mercadoria que não for entregue pela empresa transportadora no prazo máximo de 90 dias, a contar da data fixada no contrato de transporte, será considerada como perdida, sujeitando a empresa às indenizações cabíveis.

Art. 20 - A empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

I - erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário;

II - cumprimento de instruções emanadas de autoridades competentes ou de pessoa que tenha poderes para tanto;

III - ausência ou inadequação da embalagem;

IV - vício próprio da mercadoria;

V - manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadorias ou do container executados diretamente pelo



CÂMARA DOS DEPUTADOS



importador, consignatário ou seus prepostos;

VI - estar a mercadoria em container que não esteja sob controle do transportador e que não possua documentação em ordem;

VII - greves, lock-out ou dificuldades opostas aos serviços de transporte, de caráter parcial ou total, por qualquer causa; ou

VIII - explosão nuclear ou qualquer acidente decorrente do uso da energia nuclear.

Parágrafo único - Apesar das isenções de responsabilidades previstas neste artigo, a empresa transportadora contratante será responsável pela eventual agravação das perdas ou danos, quando fatores de sua responsabilidade concorram para causá-los.

Art. 21 - Na ocorrência de litígio resultante de um transporte intermodal, o foro para dirimir o pleito será o situado no local estabelecido em cláusula constante do conhecimento de transporte.

Parágrafo único - É facultado ao transportador e ao proprietário da mercadoria dirimir seus pleitos recorrendo à arbitragem.

A PRESCRIÇÃO E NULIDADE

Art. 22 - As empresas transportadoras que participam da execução de contratos de transporte intermodal, de acordo com as condições previstas neste artigo, são solidariamente responsáveis perante o exportador ou importador. A reclamação relativa ao contrato de transporte poderá ser dirigida pelo exportador ou pelo importador a qualquer dos transportadores.

§ 1º - No caso de perda ou dano ocorridos durante o transporte, o exportador ou o importador podem acio-



CÂMARA DOS DEPUTADOS



nar diretamente a empresa que contratou o transporte ou aquela responsável pela mercadoria quando do evento.

§ 2º - Quando não ficar comprovado em que estágio a perda ou dano teve lugar, cabe à empresa contratante do transporte pagar a indenização devida, com direito a ação regressiva contra os demais participantes do transporte, para se ressarcir do valor da quota-parte da indenização proporcional à participação de cada um no frete total recebido pelo transporte integral.

§ 3º - A indenização devida pelo transportador será feita na base do valor consignado na fatura comercial.

Art. 23 - O direito de reclamação contra o exportador quanto a perdas e danos prescreve em um ano, a contar da data da descarga ou daquela em que as mercadorias deveriam ser entregues.

Art. 24 - Estipulações que contrariem as disposições desta lei, no todo ou em parte, serão consideradas nulas.

DOS INCENTIVOS

Art. 25 - Não haverá incidência de sobretaxa de peso ou cubagem para o transporte de container, carregado ou vazio.

Art. 26 - Os containers e seus acessórios específicos, em sua condição de equipamento de transporte, gozarão dos seguintes favores:

I - isenção das Taxas de Melhoramentos dos Portos;

II - isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante;



CÂMARA DOS DEPUTADOS



III - isenção das Taxas de Armazenagem, durante o período a ser determinado em regulamento, e das taxas portuárias exceto a Tabela C (Capatazias).

§ 1º - Excedido o prazo a que se refere o item III do presente artigo, as taxas devidas serão cobradas com uma redução mínima de 10%.

§ 2º - As taxas a que se referem os itens I, II e III deste artigo incidirão, entretanto, sobre as mercadorias transportadas nos containers, atendidos os prazos estabelecidos na legislação portuária em vigor.

§ 3º - Não se incluem na isenção prevista neste artigo os acessórios e equipamentos específicos de containers importados para o transporte doméstico de mercadorias, ressalvados aqueles que forem admitidos em regime aduaneiro especial.

Art. 27 - O container vazio, quando das operações de embarque e de desembarque, ficará isento do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante, da Taxa de Melhoramento dos Portos e das demais taxas portuárias que não correspondam à real contraprestação de serviços, reduzindo-se em 50% (cinquenta por cento) os valores da Tabela C - Capatazias - bem assim das demais tabelas que correspondam à real contraprestação de serviços.

Art. 28 - A remuneração do pessoal da estiva ou da capatazia, quando utilizado na movimentação dos containers cheios será na base do peso bruto total; quando vazios será na base de 50% (cinquenta por cento) da tara dos containers.

DAS MERCADORIAS PERIGOSAS

Art. 29 - O exportador, ao entregar para embarque mercadorias perigosas (inflamáveis, explosivos, corro



CÂMARA DOS DEPUTADOS



sivos ou agressivos), deve obrigatoriamente informar o perigo que as mesmas oferecem, indicando as precauções que devem ser tomadas.

Parágrafo único - As mercadorias perigosas entregues pelo embarcador sem o cumprimento do disposto neste artigo, podem ser descarregadas, tornadas inofensivas ou destruídas a qualquer momento e lugar, sem indenização ao exportador ou outro interessado. Pelos prejuízos causados ao veículo transportador, decorrente do atraso com a adoção dessas providências, é responsável o expedidor ou embarcador.

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 30 - O Poder Executivo, na concessão de favores e benefícios a containers estrangeiros e no exame dos acordos ou convenções internacionais, levará sempre em consideração a aplicação dos princípios de reciprocidade.

Art. 31 - O prazo do transporte será fixado por comum acordo entre o exportador ou importador e a empresa transportadora e lançado no conhecimento de transporte intermodal, ou documento que o substitua.

Art. 32 - A entrega do conhecimento de transporte, devidamente preenchido, prova a existência de um contrato de transporte bem como o recebimento da mercadoria pela empresa transportadora.

Art. 33 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas a Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, ressalvado o disposto no parágrafo único deste artigo; a Lei nº 5.395, de 23 de fevereiro de 1968, e demais disposições em contrário.

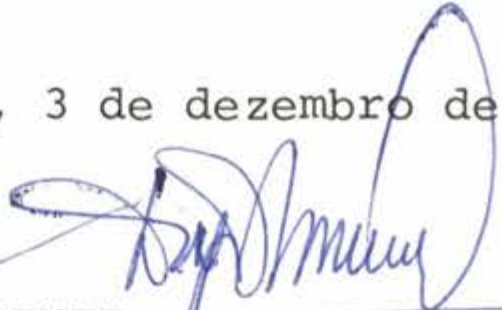


CÂMARA DOS DEPUTADOS



Parágrafo único - As disposições da Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, referentes ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados permanecerão em vigor até a expedição, pelo Poder Executivo, do regulamento desta lei.

COMISSÃO DE REDAÇÃO, 3 de dezembro de 1975.


PRESIDENTE


Relator


Altair



Brasília, 11 de dezembro de 1975.

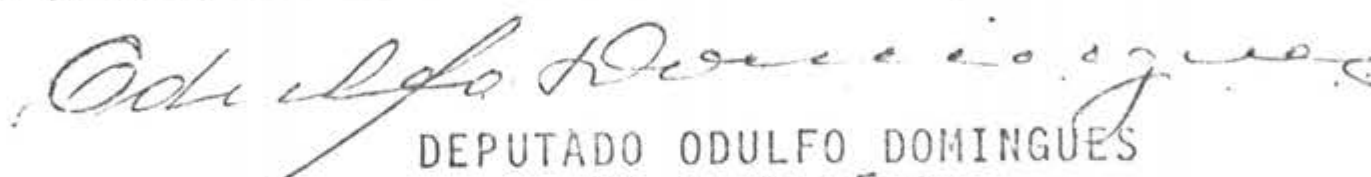
Nº
Comunica remessa do Projeto de Lei
nº 2.388-D, de 1974.

Senhor Secretário,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência, para que se digne levar ao conhecimento do Senado Federal, que a Câmara dos Deputados aprovou as emendas dessa Casa do Congresso Nacional ao Projeto de Lei nº 2.388-D, de 1974, que "dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências", submetido à apreciação do Congresso Nacional nos termos do Art. 51 da Constituição da República.

Outrossim, comunico a Vossa Excelência que a referida proposição foi, nesta data, enviada à sanção.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência protestos de estima e consideração.


DEPUTADO ODULFO DOMINGUES
1º Secretário

A Sua Excelência o Senhor Senador DINARTE MARIZ,
Primeiro Secretário do Senado Federal.

Avulsas as emendas do
Senado; a votação fi-
nal. Em 10.12.75



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.388-C, de 1974

Emendas do Senado ao Projeto de Lei n.º 2.388-B, de 1974, que “dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências”; tendo parecer, da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa. Pendente de pareceres das Comissões de Transportes e de Finanças.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º O transporte de mercadorias, internacional ou nacional, quando efetuado em unidades de carga será regulado por esta lei.

Da Carga Unitizada e das Unidades de Carga

Art. 2.º Para os efeitos desta lei, denominam-se:

I — **Carga unitizada**: um ou mais volumes acondicionados em uma unidade de carga;

II — **Unidade de carga**: os equipamentos de transportes adequados à unitização de mercadorias a serem transportadas, passíveis de completa manipulação, durante o percurso e em todos os meios de transporte utilizados.

Parágrafo único. São consideradas unidades de carga os **containers** em geral, os **pallets**, as pré-lingadas e outros quaisquer equipamentos de transportes que atendam aos fins acima indicados e que venham a ser definidos em regulamento.

Do “Container”

Art. 3.º O **container**, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador.

Parágrafo único. A conceituação de **container** não abrange veículos, acessórios ou peças de veículos e embalagens, mas compreende seus acessórios e equipamentos específicos, tais como **trailers**, **boogies**, **racks**, ou prateleiras, berços ou módulos, desde que utilizados como parte integrante do **container**.

Art. 4.º O **container** deve satisfazer as condições técnicas e de segurança previstas pelas convenções internacionais existentes, pelas normas legais ou regulamentares nacionais, inclusive controle fiscal, e atender as especificações estabelecidas por organismos especializados.

Art. 5.º As unidades de carga a que se refere o parágrafo único do art. 2.º, e seus acessórios e equipamentos específicos mencionados no parágrafo único do art. 3.º, podem ser de propriedade do transportador ou do seu agente, do importador, do exportador ou de pessoa jurídica cuja atividade se relacione com a atividade de transporte.

Das Modalidades de Transporte

Art. 6.º Transporte nacional ou doméstico é aquele em que o ponto de embarque da mercadoria e o destino estão situados em território brasileiro.



Art. 7.º Transporte internacional é aquele em que o ponto de embarque de mercadorias e o destino estão situados em países diferentes.

Art. 8.º Quando à forma, o transporte pode ser:

I — **Modal**: quando a mercadoria é transportada utilizando-se apenas um meio de transporte;

II — **Segmentado**: quando se utilizam veículos diferentes e são contratados separadamente os vários serviços e os diferentes transportadores que terão a seu cargo a condução da mercadoria do ponto de expedição até o destino final;

III — **Sucessivo**: quando a mercadoria, para alcançar o destino final, necessitar ser transbordada para prosseguimento em veículo da mesma modalidade de transporte;

IV — **Intermodal**: quando a mercadoria é transportada utilizando-se duas ou mais modalidades de transporte.

Parágrafo único. A coleta e a movimentação de mercadorias para unitização, bem como as operações depois da sua entrega no local de destino estabelecido no contrato de transporte, não caracterizam transporte intermodal, nem dele fazem parte.

Art. 9.º O transporte doméstico de **container**, em todo o território nacional, só poderá ser realizado por empresa brasileira, com idoneidade técnica, comercial e financeira.

Parágrafo único. Considera-se empresa brasileira para a exploração comercial, movimentação e transporte de carga unitizada, aquela cujo capital, na proporção mínima de dois terços, pertença a brasileiros e seja representado por ações nominativas.

Dos Serviços de Transportes em Container

Art. 10. O transporte em **container** em todo o território nacional, vazio ou com mercadorias nacionais ou estrangeiras, só poderá ser feito por empresas brasileiras de transporte rodoviário, ferroviário, de navegação aérea ou marítima, conforme definido no parágrafo único do Art. 9.º.

Parágrafo único. As empresas transportadoras são responsáveis pelos dispositivos de segurança, pela inviolabilidade dos lacres, selos e sinetes, bem como pelas mercadorias contidas no **container**, durante o período em que estiver sob sua responsabilidade.

Art. 11. O **container** estrangeiro e seus acessórios específicos só poderão ser utili-

zados no transporte de mercadorias do comércio do País uma única vez e no seu deslocamento entre o ponto em que for esvaziado até o ponto onde for receber mercadoria em exportação, ou de seu reembarque par o exterior.

Parágrafo único. Quando de interesse para a economia nacional e por período transitório, poderá o Poder Executivo autorizar a utilização do **container** estrangeiro no comércio interno.

Art. 12. O Poder Executivo disporá, em Regulamento, sobre o tratamento aplicável aos **containers** e demais unidades de carga a que se refere o art. 2.º, no que concerne ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados.

Art. 13. As mercadorias em exportação ou importação podem ser transportadas em **container** de qualquer nacionalidade, respeitadas, entretanto, as normas fiscais e as prescrições estabelecidas pelas leis e regulamentos brasileiros de transportes.

Do Conhecimento de Transporte Intermodal

Art. 14. O conhecimento de transporte intermodal, emitido no Brasil, obedecerá às disposições desta lei, qualquer que seja o ponto fixado para o recebimento ou entrega de mercadoria, a nacionalidade do exportador, do importador ou da pessoa no mesmo interessada.

§ 1.º A expedição do conhecimento de transporte intermodal não impedirá a empresa transportadora de emitir documentos referentes a outros serviços que seja necessário utilizar, de acordo com as leis e regulamentos em vigor.

§ 2.º Somente poderá emitir conhecimento de transporte intermodal, no comércio exterior brasileiro, empresa transportadora nacional, definida no parágrafo único do art. 9.º, legalmente autorizada a operar no transporte intermodal.

§ 3.º O Poder Executivo disciplinará as condições para emissão de conhecimento de transporte intermodal no comércio interno.

Art. 15. Pela emissão de um conhecimento de transporte intermodal, a empresa transportadora:

I — Obriga-se a executar ou fazer executar o transporte da mercadoria do local em que a recebe até o local designado para sua entrega ao importador, ao consignatário ou à pessoa para quem o conhecimento de transporte intermodal tenha sido devidamente endossado;



II — Assume plena responsabilidade pela execução de todos os serviços necessários ao transporte, bem como pelos atos ou omissões das pessoas que, como seus agentes ou prepostos, intervierem na sua execução.

Art. 16. O conhecimento de transporte intermodal, assinado pelo transportador, deve obrigatoriamente conter:

I — o número de ordem e a indicação “negociável” ou “não negociável” na via original, podendo ser emitidas outras vias, não negociáveis;

II — o nome ou denominação e o endereço do transportador, do exportador, do importador ou do consignatário, quando não emitido ao portador;

III — a data e o lugar da emissão;

IV — o lugar do recebimento da mercadoria e o lugar para a entrega;

V — a natureza das mercadorias, seu acondicionamento, marcas e números para sua identificação, lançados de forma bem legível pelo exportador, na embalagem ou no próprio volume, se a mercadoria não for embalada;

VI — o número de volumes ou de peças e o seu peso bruto;

VII — a declaração do valor da mercadoria, caso haja esta exigência por parte do embarcador;

VIII — as condições de competência judiciária ou arbitral;

IX — As condições do contrato de transporte;

X — Os valores dos fretes e taxas, se houver, de cada modalidade de transporte utilizado, com a indicação “pago” no ato do embarque ou “a pagar” no destino;

XI — Outras cláusulas que as partes acordarem, desde que não contrariem a legislação.

§ 1.º A empresa transportadora poderá recusar o transporte ou lançar reservas no conhecimento de transportes intermodal, quando julgar inexata a descrição da mercadoria, feita pelo exportador.

§ 2.º O exportador indenizará a empresa transportadora por todas as perdas e danos resultantes da inveracidade ou inadequação dos elementos que lhe compete lançar no conhecimento de transporte intermodal. O direito da empresa transportadora a tal indenização não a eximirá das responsabilidades e obrigações previstas nesta lei e no conhecimento de transporte intermodal.

Art. 17. A retirada ou recebimento da mercadoria descrita no conhecimento de transporte intermodal será considerada como prova de sua efetiva entrega pela empresa transportadora ao importador, ao consignatário ou a quem legalmente nomeado, para esse fim, no local da descarga ou de destino.

Da Responsabilidade Legal

Art. 18. No caso de sofrer avaria um **container** contendo mercadorias de importação ou exportação, será lavrado “Termo de Avaria”, assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação vigente.

Art. 19. A empresa transportadora será responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega.

Parágrafo único. A mercadoria que não for entregue pela empresa transportadora no prazo máximo de 90 dias, a contar da data fixada no contrato de transporte, será considerada como perdida, sujeitando a empresa às indenizações cabíveis.

Art. 20. A empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

I — Erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário;

II — Cumprimento de instruções emanadas de autoridades competentes ou de pessoa que tenha poderes para tanto;

III — Ausência ou inadequação da embalagem;

IV — Vício próprio da mercadoria;

V — Manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadorias ou do **container** executados diretamente pelo importador, consignatário ou seus prepostos;

VI — Estar a mercadoria em **container** que não esteja sob controle do transportador e que não possua documentação em ordem;

VII — Greves, **lock-out** ou dificuldades opostas aos serviços de transporte, de caráter parcial ou total, por qualquer causa; ou

VIII — Explosão nuclear ou qualquer acidente decorrente do uso da energia nuclear.

Parágrafo único. Apesar das isenções de responsabilidades previstas neste artigo, a empresa transportadora contratante será responsável pela eventual agravação das perdas ou danos, quando fatores de sua responsabilidade concorram para causa-los.



Art. 21. Na ocorrência de litígio resultante de um transporte intermodal, o foro para dirimir o pleito será o situado no local estabelecido em cláusula constante do conhecimento de transporte.

Parágrafo único. É facultado ao transportador e ao proprietário da mercadoria dirimir seus pleitos recorrendo a arbitragem.

A Prescrição e Nulidade

Art. 22. As empresas transportadoras que participam da execução de contratos de transporte intermodal, de acordo com as condições previstas neste artigo, são solidariamente responsáveis perante o exportador ou importador. A reclamação relativa ao contrato de transporte poderá ser dirigida pelo exportador ou pelo importador a qualquer dos transportadores.

§ 1.º No caso de perda ou dano ocorridos durante o transporte, o exportador ou o importador podem acionar diretamente a empresa que contratou o transporte ou aquela responsável pela mercadoria quando do evento.

§ 2.º Quando não ficar comprovado em que estágio a perda ou dano teve lugar, cabe à empresa contratante do transporte pagar a indenização devida, com direito a ação regressiva contra os demais participantes do transporte, para se ressarcir do valor da quota-parte da indenização proporcional à participação de cada um no frete total recebido pelo transporte integral.

§ 3.º A indenização devida pelo transportador será feita na base do valor consignado na fatura comercial.

Art. 23. O direito de reclamação contra o exportador quanto a perdas e danos prescreve em um ano, a contar da data da descarga ou daquela em que as mercadorias deveriam ser entregues.

Art. 24. Estipulações que contrariem as disposições desta lei, no todo ou em parte, serão consideradas nulas.

Dos Incentivos

Art. 25. Não haverá incidência de sobre-taxa de peso ou cubagem para o transporte de **containers** carregado ou vazio.

Art. 26. Os **containers** e seus acessórios específicos, em sua condição de equipamento de transporte, gozarão dos seguintes favores:

I — Isenção das Taxas de Melhoramentos dos Portos;

II — Isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante;

III — Isenção das Taxas de Armazenagem, durante o período a ser determinado em regulamento, e das taxas portuárias exceto a Tabela "C" (Capatazias).

§ 1.º Excedido o prazo a que se refere o item III do presente artigo, as taxas devidas serão cobradas com uma redução mínima de 10%.

§ 2.º As taxas a que se referem os itens I, II e III deste artigo incidirão, entretanto, sobre as mercadorias transportadas nos **containers**, atendidos os prazos estabelecidos na legislação portuária em vigor.

§ 3.º Não se incluem na isenção prevista neste artigo os acessórios e equipamentos específicos de **containers** importados para o transporte doméstico de mercadorias, ressalvados aqueles que forem admitidos em regime aduaneiro especial.

Art. 27. O **container** vazio, quando das operações de embarque e de desembarque, ficará isento do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante, da Taxa de Melhoramento dos Portos e das demais taxas portuárias que não correspondam à real contraprestação de serviços, reduzindo-se em 50% (cinquenta por cento) os valores da Tabela "C" — Capatazias, bem assim das demais tabelas que correspondam à real contraprestação de serviços.

Art. 28. A remuneração do pessoal da estiva ou da capatazia, quando utilizado na movimentação dos **containers** cheios será na base do peso bruto total; quando vazios será na base de 50% (cinquenta por cento) da taxa dos **containers**.

Das Mercadorias Perigosas

Art. 29. O exportador, ao entregar para embarque mercadorias perigosas (inflamáveis, explosivos, corrosivos ou agressivos), deve obrigatoriamente informar o perigo que as mesmas oferecem, indicando as precauções que devem ser tomadas.

Parágrafo único. As mercadorias perigosas entregues pelo embarcador sem o cumprimento do disposto neste artigo, podem ser descarregadas, tornadas inofensivas ou destruídas a qualquer momento e lugar, sem indenização ao exportador ou outro interessado. Pelos prejuízos causados ao veículo transportador, decorrente do atraso com a adoção dessas providências, é responsável o expedidor ou embarcador.

Das Disposições Gerais

Art. 30. O Poder Executivo, na concessão de favores e benefícios a **containers** estrangeiros e no exame dos acordos ou convenções internacionais, levará sempre em

consideração a aplicação dos princípios de reciprocidade.

Art. 31. O prazo do transporte será fixado por comum acordo entre o exportador ou importador e a empresa transportadora e lançado no conhecimento de transporte intermodal, ou documento que o substitua.

Art. 32. A entrega do conhecimento de transporte, devidamente preenchido, prova a existência de um contrato de transporte bem como o recebimento da mercadoria pela empresa transportadora.

Art. 33. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas a Lei n.º 4.907, de 17 de dezembro de 1965, ressalvado o disposto no parágrafo único deste artigo; a Lei n.º 5.395, de 23 de fevereiro de 1968, e demais disposições em contrário.

Parágrafo único. As disposições da Lei n.º 4.907, de 17 de dezembro de 1965, referentes ao Imposto de Importação e ao Imposto sobre Produtos Industrializados permanecerão em vigor até a expedição, pelo Poder Executivo, do Regulamento desta lei.

Câmara dos Deputados, em 23 de abril de 1975. — **Célio Borja**.

EMENDAS DO SENADO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

que “dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências”.

N.º 1

(Corresponde à Emenda n.º 1-CCJ)

Dê-se ao **caput** do art. 9.º a seguinte redação:

“Art. 9.º O transporte doméstico de **container**, em todo o território nacional, só poderá ser realizado por empresa brasileira de reconhecida idoneidade técnica, comercial e financeira, dirigida por brasileiros e cujo capital social seja em pelo menos dois terços, pertencente a brasileiros e representado por ações nominativas.”

N.º 2

(Corresponde à Emenda n.º 5 de Plenário)

Dê-se ao parágrafo único do art. 9.º a seguinte redação:

“Parágrafo único. As empresas que, na data desta lei, venham explorando o transporte doméstico de **container**, deverão satisfazer, no prazo de 18 (de-

zoito) meses, os requisitos estabelecidos neste artigo.”

N.º 3

(Corresponde à Emenda n.º 3-CCJ)

Suprima-se no art. 10, **in fine**, e no § 2.º do art. 14 as expressões:

“... parágrafo único do...”

Senado Federal, em 26 de novembro de 1975. — Senador **José de Magalhães Pinto**, Presidente.

SINOPSE

PROJETO DE LEI DA CÂMARA N.º 17, DE 1975

(N.º 2.388-B/75, CD)

Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

Lido no expediente da sessão de 25-4-75 e publicado no DCN (Seção II) de 26-4-75.

Distribuído às Comissões de Transportes e Finanças.

Em 14-11-75, foram lidos os seguintes pareceres:

— N.º 654/75, da Comissão de Transportes, relatado pelo Senhor Senador Evelásio Vieira, sugerindo audiência da Comissão de Constituição e Justiça.

— N.º 655/75, da Comissão de Constituição e Justiça, relatado pelo Senhor Senador Helvídio Nunes, favorável com as Emendas n.ºs 1, 2 e 3-CCJ.

— N.º 656/75, da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, relatado pelo Senhor Senador Evelásio Vieira, favorável ao projeto e às Emendas n.ºs 1, 2 com subemenda; e 3-CCJ.

— N.º 657/75, da Comissão de Finanças, relatado pelo Senhor Senador Ruy Santos, pela aprovação do projeto com a recusa da subemenda da Comissão de Transportes, aprovando as emendas da Comissão de Constituição e Justiça.

Em 20-11-75, é encerrada a discussão do projeto após a leitura das Emendas de Plenário n.ºs 4, do Senhor Senador Vasconcelos Torres, e 5, do Senhor Senador Ruy Santos. As Comissões de Constituição e Justiça e de Transportes, para se pronunciarem sobre as emendas de Plenário.

Em 25-11-75, é aprovado o Requerimento n.º 537, do Senhor Senador Ruy Santos, de urgência especial para o projeto. Passando-se à sua apreciação, é emitido pelo Senhor Senador Helvídio Nunes o parecer da CCJ





Sobre as Emendas n.ºs 4 e 5, de plenário, que conclui pela constitucionalidade e juridicidade das mesmas, sendo lido, também, o parecer da Comissão de Transportes (n.º 716 — CT), contrário às emendas. Aprovado o projeto com as Emendas n.ºs 1 e 3-CCJ, de pareceres favoráveis.

É lido o Requerimento n.º 540, de autoria do Senhor Senador Ruy Santos, de preferência para a Emenda n.º 5, de Plenário, a fim de ser votada antes da subemenda da Comissão de Transportes, oferecida a Emenda n.º 2-CCJ.

Anunciada a votação do Requerimento n.º 540, e dado o mesmo como aprovado, quando o Senhor Senador Franco Montoro requer verificação de votação sendo constatada a falta de **quorum**, ficando interrompida a votação da matéria.

Em 25-11-75, é incluído em Ordem do Dia da próxima sessão para votação em turno único.

Em 26-11-75, é aprovado o Requerimento n.º 540, lido na sessão anterior, de preferência para a Emenda n.º 5, de plenário.

Aprovada a Emenda n.º 5, de plenário, ficando, em consequência, prejudicadas a Emenda n.º 2-CCJ e subemenda a ela oferecida.

Rejeitada a Emenda n.º 4, de plenário.
A Comissão de Redação.

Em 26-11-75, é lido o Parecer n.º 720/75, da Comissão de Redação, relatado pelo Senhor Senador José Lindoso, oferecendo a redação final das emendas do Senado oferecidas ao projeto.

É aprovada a redação final.

A Câmara dos Deputados com o Ofício n.º SM/639, de 26-11-75.

PARECER DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

I e II — Relatório e Voto do Relator

O Projeto n.º 2.388-C, de 1974, de iniciativa do Presidente da República volta à Câ-

mara dos Deputados por haver recebido 3 emendas, no Senado Federal.

A Emenda n.º 1 é aditiva e objetiva acrescentar ao art. 9.º, *in fine*, a expressão: "dirigida por brasileiros e cujo capital social seja em pelo menos dois terços pertencentes a brasileiros e representado por ações nominativas".

A Emenda n.º 2 é substitutiva do parágrafo único do art. 9.º e tem esta redação:

"Parágrafo único. As empresas que, na data desta lei, venham explorando o transporte doméstico de **container**, deverão satisfazer, no prazo de 18 (dezoito) meses, os requisitos estabelecidos neste artigo."

A Emenda n.º 3 é modificativa, mais de redação, em decorrência da aprovação da Emenda n.º 2, substitutiva do parágrafo único do art. 9.º

Objetiva o art. 10, *in fine*, e o § 2.º do art. 14 suprimir o termo "parágrafo único do"...

As emendas são constitucionais, legais e jurídicas e de boa técnica legislativa.

É o parecer.

Sala da Comissão, 28 de novembro de 1975. — **Djalma Bessa**, Relator.

III — Parecer da Comissão

A Comissão de Constituição e Justiça, em reunião de sua Turma "A", realizada em 28 de novembro de 1975, opinou, unanimemente, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa das Emendas do Senado ao Projeto n.º 2.388-C/74, nos termos do parecer do Relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados: Luiz Braz, Presidente; Djalma Bessa, Relator; Antônio Morimoto, Celso Barros, Cleverson Teixeira, Gomes da Silva, João Gilberto, Luiz Henrique, Nogueira da Gama, Tarcísio Delgado e Walter Silva.

Sala das Sessões, em 28 de novembro de 1975. — **Luiz Braz**, Presidente — **Djalma Bessa**, Relator.



Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - O transporte de mercadorias, internacional ou nacional, quando efetuado em unidades de carga, será regulado por esta lei.

DA CARGA UNITIZADA E DAS UNIDADES DE CARGA

Art. 2º - Para os efeitos desta lei, denominam-se:

I - Carga unitizada: um ou mais volumes acondicionados em uma unidade de carga;

II - Unidade de carga: os equipamentos de transportes adequados à unitização de mercadorias a serem transportadas, passíveis de completa manipulação, durante o percurso e em todos os meios de transporte utilizados.

Parágrafo único - São consideradas unidades de carga os containers em geral, os pallets, as pré-lingadas e outros quaisquer equipamentos de transportes que atendam aos fins acima indicados e que venham a ser definidos em regulamento.

DO CONTAINER

Art. 3º - O container, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador.

Parágrafo único - A conceituação de container não abrange veículos, acessórios ou peças de veículos e embalagens, mas compreende seus acessórios e equipamentos específicos, tais como trailers, boogies, racks, ou prateleiras, berços ou módulos, desde que utilizados como parte integrante do container.

Art. 4º - O container deve satisfazer as condições técnicas e de segurança previstas pelas convenções internacionais existentes, pelas normas legais ou regulamentares nacionais, inclusive controle fiscal, e atender as especificações estabelecidas por organismos especializados.

Art. 5º - As unidades de carga a que refere o pará



2.

grafo único do Art. 2º, e seus acessórios e equipamentos específicos mencionados no parágrafo único do Art. 3º, podem ser de propriedade do transportador ou do seu agente, do importador, do exportador ou de pessoa jurídica cuja atividade se relacione com a atividade de transporte.

DAS MODALIDADES DE TRANSPORTE

Art. 6º - Transporte nacional ou doméstico é aquele em que o ponto de embarque da mercadoria e o destino estão situados em território brasileiro.

Art. 7º - Transporte internacional é aquele em que o ponto de embarque de mercadoria e o destino estão situados em países diferentes.

Art. 8º - Quanto à forma, o transporte pode ser:

I - Modal - quando a mercadoria é transportada utilizando-se apenas um meio de transporte;

II - Segmentado - quando se utilizam veículos diferentes e são contratados separadamente os vários serviços e os diferentes transportadores que terão a seu cargo a condução da mercadoria do ponto de expedição até o destino final;

III - Sucessivo - quando a mercadoria, para alcançar o destino final, necessitar ser transbordada para prosseguimento em veículo da mesma modalidade de transporte;

IV - Intermodal - quando a mercadoria é transportada utilizando-se duas ou mais modalidades de transporte.

Parágrafo único - A coleta e a movimentação de mercadorias para unitização, bem como as operações depois da sua entrega no local de destino estabelecido no contrato de transporte, não caracterizam transporte intermodal, nem dele fazem parte.

Art. 9º - O transporte doméstico de container, em todo o território nacional, só poderá ser realizado por empresa brasileira de reconhecida idoneidade técnica, comercial e financeira, dirigida por brasileiros e cujo capital social seja, em pelo menos dois terços, pertencente a brasileiros e representado por ações nominativas.

Parágrafo único - As empresas que, na data desta lei, venham explorando o transporte doméstico de container, deverão satisfazer, no prazo de 18 (dezoito) meses, os requisitos estabelecidos neste artigo.

DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES EM CONTAINER

Art. 10 - O transporte em container em todo o território nacional, vazio ou com mercadorias nacionais ou estrangei



3.

ras, sã poderão ser feito por empresas brasileiras de transporte rodoviário, ferroviário, de navegação aérea ou marítima, conforme definido no Art. 9º.

Parágrafo único - As empresas transportadoras são responsáveis pelos dispositivos de segurança, pela inviolabilidade dos lacres, selos e sinetes, bem como pelas mercadorias contidas no container, durante o período em que estiver sob sua responsabilidade.

Art. 11 - O container estrangeiro e seus acessórios específicos sã poderão ser utilizados no transporte de mercadorias do comércio do País uma única vez e no seu deslocamento entre o ponto em que for esvaziado até o ponto onde for receber mercadoria em exportação, ou de seu reembarque para o exterior.

Parágrafo único - Quando de interesse para a economia nacional e por período transitório, poderá o Poder Executivo autorizar a utilização do container estrangeiro no comércio interno.

Art. 12 - O Poder Executivo disporá, em Regulamento, sobre o tratamento aplicável aos containers e demais unidades de carga a que se refere o Art. 2º, no que concerne ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados.

Art. 13 - As mercadorias em exportação ou importação podem ser transportadas em container de qualquer nacionalidade, respeitadas, entretanto, as normas fiscais e as prescrições estabelecidas pelas leis e regulamentos brasileiros de transportes.

DO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE INTERMODAL

Art. 14 - O conhecimento de transporte intermodal, emitido no Brasil, obedecerá às disposições desta lei, qualquer que seja o ponto fixado para o recebimento ou entrega de mercadoria, a nacionalidade do exportador, do importador ou da pessoa no mesmo interessada.

§ 1º - A expedição do conhecimento de transporte intermodal não impedirá a empresa transportadora de emitir documentos referentes a outros serviços que seja necessário utilizar, de acordo com as leis e regulamentos em vigor.

§ 2º - Somente poderá emitir conhecimento de transporte intermodal, no comércio exterior brasileiro, empresa transportadora nacional, definida no Art. 9º, legalmente autorizada a operar no transporte intermodal.

§ 3º - O Poder Executivo disciplinará as condições para emissão de conhecimento de transporte intermodal no comércio interno.



4.

Art. 15 - Pela emissão de um conhecimento de transporte intermodal, a empresa transportadora:

I - obriga-se a executar ou fazer executar o transporte da mercadoria do local em que a recebe até o local designado para sua entrega ao importador, ao consignatário ou à pessoa para quem o conhecimento de transporte intermodal tenha sido devidamente endossado;

II - assume plena responsabilidade pela execução de todos os serviços necessários ao transporte, bem como pelos atos ou omissões das pessoas que, como seus agentes ou prepostos, intervierem na sua execução.

Art. 16 - O conhecimento de transporte intermodal, assinado pelo transportador, deve obrigatoriamente conter:

I - o número de ordem e a indicação "negociável" ou "não negociável" na via original, podendo ser emitidas outras vias, não negociáveis;

II - o nome ou denominação e o endereço do transportador, do exportador, do importador ou do consignatário, quando não emitido ao portador;

III - a data e o lugar da emissão;

IV - o lugar do recebimento da mercadoria e o lugar para a entrega;

V - a natureza das mercadorias, seu acondicionamento, marcas e números para sua identificação, lançados de forma bem legível pelo exportador, na embalagem ou no próximo volume, se a mercadoria não for embalada;

VI - o número de volumes ou de peças e o seu peso bruto;

VII - a declaração do valor da mercadoria, caso haja esta exigência por parte do embarcador;

VIII - as condições de competência judiciária ou arbitral;

IX - as condições do contrato de transporte;

X - os valores dos fretes e taxas, se houver, de cada modalidade de transporte utilizado, com a indicação "pago" no ato do embarque ou "a pagar" no destino;

XI - outras cláusulas que as partes acordarem, desde que não contrariem a legislação.

§ 1º - A empresa transportadora poderá recusar o



transporte ou lançar reservas no conhecimento de transportes intermodal, quando julgar inexata a descrição da mercadoria, feita pelo exportador.

§ 2º - O exportador indenizará a empresa transportadora por todas as perdas e danos resultantes da inveracidade ou inadequação dos elementos que lhe compete lançar no conhecimento de transporte intermodal. O direito da empresa transportadora a tal indenização não a eximirá das responsabilidades e obrigações previstas nesta lei e no conhecimento de transporte intermodal.

Art. 17 - A retirada ou recebimento da mercadoria descrita no conhecimento de transporte intermodal será considerada como prova de sua efetiva entrega pela empresa transportadora ao importador, ao consignatário ou a quem legalmente nomeado, para esse fim, no local da descarga ou de destino.

DA RESPONSABILIDADE LEGAL

Art. 18 - No caso de sofrer avaria um container contendo mercadorias de importação ou exportação, será lavrado "Termo de Avaria", assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação vigente.

Art. 19 - A empresa transportadora será responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega.

Parágrafo único - A mercadoria que não for entregue pela empresa transportadora no prazo máximo de 90 dias, a contar da data fixada no contrato de transporte, será considerada como perdida, sujeitando a empresa às indenizações cabíveis.

Art. 20 - A empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

I - erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário;

II - cumprimento de instruções emanadas de autoridades competentes ou de pessoa que tenha poderes para tanto;

III - ausência ou inadequação da embalagem;

IV - vício próprio da mercadoria;

V - manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadorias ou do container executados diretamente pelo importador, consignatário ou seus prepostos;

VI - estar a mercadoria em container que não esteja sob controle do transportador e que não possua documentação em or



6.

dem;

VII - greves, lock-out ou dificuldades opostas aos serviços de transporte, de caráter parcial ou total, por qualquer causa; ou

VIII - explosão nuclear ou qualquer acidente decorrente do uso da energia nuclear.

Parágrafo único - Apesar das isenções de responsabilidade previstas neste artigo, a empresa transportadora contratante será responsável pela eventual agravação das perdas ou danos, quando fatores de sua responsabilidade concorram para causá-los.

Art. 21 - Na ocorrência de litígio resultante de um transporte intermodal, o foro para dirimir o pleito será o situado no local estabelecido em cláusula constante do conhecimento de transporte.

Parágrafo único - É facultado ao transportador e ao proprietário da mercadoria dirimir seus pleitos recorrendo à arbitragem.

A PRESCRIÇÃO E NULIDADE

Art. 22 - As empresas transportadoras que participam da execução de contratos de transporte intermodal, de acordo com as condições previstas neste artigo, são solidariamente responsáveis perante o exportador ou importador. A reclamação relativa ao contrato de transporte poderá ser dirigida pelo exportador ou pelo importador a qualquer dos transportadores.

§ 1º - No caso de perda ou dano ocorridos durante o transporte, o exportador ou o importador podem acionar diretamente a empresa que contratou o transporte ou aquela responsável pela mercadoria quando do evento.

§ 2º - Quando não ficar comprovado em que estágio a perda ou dano teve lugar, cabe à empresa contratante do transporte pagar a indenização devida, com direito a ação regressiva contra os demais participantes do transporte, para se ressarcir do valor da quota-parte da indenização proporcional à participação de cada um no frete total recebido pelo transporte integral.

§ 3º - A indenização devida pelo transportador será feita na base do valor consignado na fatura comercial.

Art. 23 - O direito de reclamação contra o exportador quanto a perdas e danos prescreve em um ano, a contar da data da descarga ou daquela em que as mercadorias deveriam ser entregues.



Art. 24 - Estipulações que contrariem as disposições desta lei, no todo ou em parte, serão consideradas nulas.

DOS INCENTIVOS

Art. 25 - Não haverá incidência de sobretaxa de peso ou cubagem para o transporte de container, carregado ou vazio.

Art. 26 - Os containers e seus acessórios específicos, em sua condição de equipamento de transporte, gozarão dos seguintes favores:

I - isenção das Taxas de Melhoramentos dos Portos;

II - isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante;

III - isenção das Taxas de Armazenagem, durante o período a ser determinado em regulamento, e das taxas portuárias exceto a Tabela C (Capatazias).

§ 1º - Excedido o prazo a que se refere o item III do presente artigo, as taxas devidas serão cobradas com uma redução mínima de 10%.

§ 2º - As taxas a que se referem os itens I, II e III deste artigo incidirão, entretanto, sobre as mercadorias transportadas nos containers, atendidos os prazos estabelecidos na legislação portuária em vigor.

§ 3º - Não se incluem na isenção prevista neste artigo os acessórios e equipamentos específicos de containers importados para o transporte doméstico de mercadorias, ressalvados aqueles que forem admitidos em regime aduaneiro especial.

Art. 27 - O container vazio, quando das operações de embarque e de desembarque, ficará isento do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante, da Taxa de Melhoramento dos Portos e das demais taxas portuárias que não correspondam à real contraprestação de serviços, reduzindo-se em 50% (cinquenta por cento) os valores da Tabela C - Capatazias - bem assim das demais tabelas que correspondam à real contraprestação de serviços.

Art. 28 - A remuneração do pessoal da estiva ou da capatazia, quando utilizado na movimentação dos containers cheios será na base do peso bruto total; quando vazios será na base de 50% (cinquenta por cento) da tara dos containers.

DAS MERCADORIAS PERIGOSAS

Art. 29 - O exportador, ao entregar para embarque mercadorias perigosas (inflamáveis, explosivos, corrosivos ou agressivos), deve obrigatoriamente informar o perigo que as mesmas



8.

oferecem, indicando as precauções que devem ser tomadas.

Parágrafo único - As mercadorias perigosas entregues pelo embarcador sem o cumprimento do disposto neste artigo, podem ser descarregadas, tornadas inofensivas ou destruídas a qualquer momento e lugar, sem indenização ao exportador ou outro interessado. Pelos prejuízos causados ao veículo transportador, decorrente do atraso com a adoção dessas providências, é responsável o expedidor ou embarcador.

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 30 - O Poder Executivo, na concessão de favores e benefícios a containers estrangeiros e no exame dos acordos ou convenções internacionais, levará sempre em consideração a aplicação dos princípios de reciprocidade.

Art. 31 - O prazo do transporte será fixado por comum acordo entre o exportador ou importador e a empresa transportadora e lançado no conhecimento de transporte intermodal, ou documento que o substitua.

Art. 32 - A entrega do conhecimento de transporte, devidamente preenchido, prova a existência de um contrato de transporte bem como o recebimento da mercadoria pela empresa transportadora.

Art. 33 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas a Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, ressalvado o disposto no parágrafo único deste artigo; a Lei nº 5.395, de 23 de fevereiro de 1968, e demais disposições em contrário.

Parágrafo único - As disposições da Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, referentes ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados permanecerão em vigor até a expedição, pelo Poder Executivo, do regulamento desta lei.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, em 11 de dezembro de 1975.



MENSAGEM Nº 10/75

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA REPÚBLICA

O PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS tem a honra de enviar a Vossa Excelência, para os fins constitucionais, o incluso Projeto de Lei que "dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências", submetido à apreciação do Congresso Nacional nos termos do Art.51 da Constituição da República.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, EM 4 DE DEZEMBRO DE 1975.



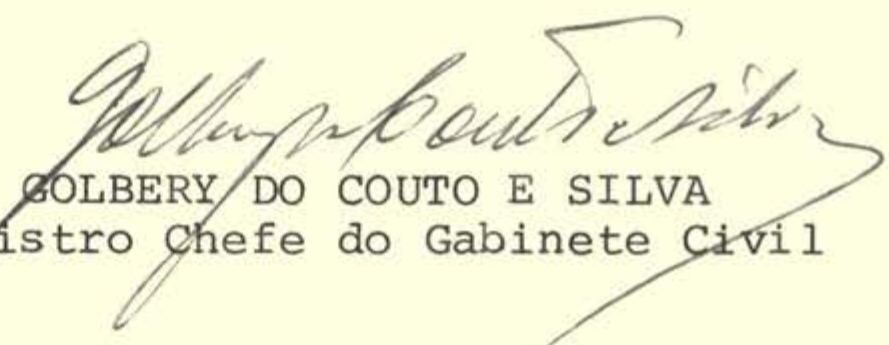
Aviso nº 436-SUPAR/75.

Em 11 de dezembro de 1975.

Excelentíssimo Senhor Primeiro Secretário:

Tenho a honra de encaminhar a essa Secretaria a Mensagem com a qual o Excelentíssimo Senhor Presidente da República restitui dois autógrafos do texto que se converteu na Lei nº 6.288, de 11 de dezembro de 1975.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência protestos de elevada estima e consideração.


GOLBERY DO COUTO E SILVA
Ministro Chefe do Gabinete Civil

A Sua Excelência o Senhor
Deputado ODULFO DOMINGUES
M.D. Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados
BRASÍLIA - DF.

Ciente. Encaminhado um dos autógrafos ao Senado Federal. Aqui -
ve-se. Em 12.12.75



MENSAGEM Nº 415

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS:

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que acabo de sancionar o projeto de lei que "dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências". Para o arquivo do Congresso Nacional, restituo, nesta oportunidade, dois autógrafos do texto ora convertido na Lei nº 6.288, de 11 de dezembro de 1975.

Brasília, em 11 de dezembro de 1975.

A handwritten signature in blue ink, which appears to be 'Ernesto Geisel', is written below the date line.



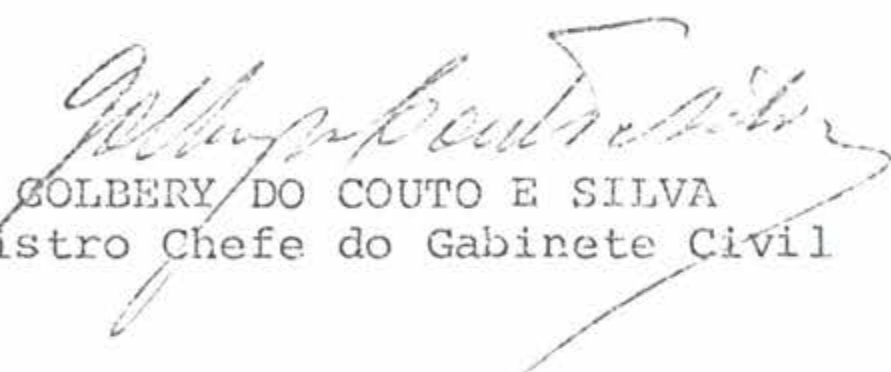
Aviso nº 436-SUPAR/75.

Em 11 de dezembro de 1975.

Excelentíssimo Senhor Primeiro Secretário:

Tenho a honra de encaminhar a essa Secretaria a Mensagem com a qual o Excelentíssimo Senhor Presidente da República restitui dois autógrafos do texto que se converteu na Lei nº 6.288, de 11 de dezembro de 1975.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência protestos de elevada estima e consideração.


GOLBERY DO COUTO E SILVA
Ministro Chefe do Gabinete Civil

A Sua Excelência o Senhor
Deputado ODULFO DOMINGUES
M.D. Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados
BRASÍLIA - DF.



MENSAGEM Nº 415

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS:

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que acabo de sancionar o projeto de lei que "dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências". Para o arquivo do Congresso Nacional, restituo, nesta oportunidade, dois autógrafos do texto ora convertido na Lei nº 6.288, de 11 de dezembro de 1975.

Brasília, em 11 de dezembro de 1975.



LEI N.º 6.288, de 11 de dezembro de 1975

Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º - O transporte de mercadorias, internacional ou nacional, quando efetuado em unidades de carga, será regulado por esta Lei:

DA CARGA UNITIZADA E DAS UNIDADES DE CARGA

Art. 2º - Para os efeitos desta Lei, denominam-se:

I - Carga unitizada: um ou mais volumes acondicionados em uma unidade de carga;

II - Unidade de Carga: os equipamentos de transportes adequados à unitização de mercadorias a serem transportadas, passíveis de completa manipulação, durante o percurso e em todos os meios de transporte utilizados.

Parágrafo único - São consideradas unidades de carga os containers em geral, os pallets, as pré-linguadas e outros quaisquer equipamentos de transportes que atendam aos fins acima indicados e que venham a ser definidos



em regulamento.

DO CONTAINER

Art. 3º - O container, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador.

Parágrafo único - A conceituação de container não abrange veículos, acessórios ou peças de veículos e embalagens, mas compreende seus acessórios e equipamentos específicos, tais como trailers, boogies, racks, ou prateleiras, berços ou módulos, desde que utilizados como parte integrante do container.

Art. 4º - O container deve satisfazer as condições técnicas e de segurança previstas pelas convenções internacionais existentes, pelas normas legais ou regulamentares nacionais, inclusive controle fiscal, e atender as especificações estabelecidas por organismos especializados.

Art. 5º - As unidades de carga a que refere o parágrafo único do Art. 2º, e seus acessórios e equipamentos específicos mencionados no parágrafo único do Art. 3º, podem ser de propriedade do transportador ou do seu agente, do importador, do exportador ou de pessoa jurídica cuja atividade se relacione com a atividade de transporte.

DAS MODALIDADES DE TRANSPORTE

Art. 6º - Transporte nacional ou doméstico é aquele em que o ponto de embarque da mercadoria e o destino estão situados em território brasileiro.

Art. 7º - Transporte internacional é aquele em



que o ponto de embarque de mercadoria e o destino estão situados em países diferentes.

Art. 8º - Quanto à forma, o transporte pode ser:

I - Modal - quando a mercadoria é transportada utilizando-se apenas um meio de transporte;

II - Segmentado - quando se utilizam veículos diferentes e são contratados separadamente os vários serviços e os diferentes transportadores que terão a seu cargo a condução da mercadoria do ponto de expedição até o destino final;

III - Sucessivo - quando a mercadoria, para alcançar o destino final, necessitar ser transbordada para prosseguimento em veículo da mesma modalidade de transporte;

IV - Intermodal - quando a mercadoria é transportada utilizando-se duas ou mais modalidades de transporte.

Parágrafo único - A coleta e a movimentação de mercadorias para unitização, bem como as operações depois da sua entrega no local de destino estabelecido no contrato de transporte, não caracterizam transporte intermodal, nem dele fazem parte.

Art. 9º - O transporte doméstico de container, em todo o território nacional, só poderá ser realizado por empresa brasileira de reconhecida idoneidade técnica, comercial e financeira, dirigida por brasileiros e cujo capital social seja, em pelo menos dois terços, pertencente a brasileiros e representado por ações nominativas.

Parágrafo único - As empresas que, na data desta Lei, venham explorando o transporte doméstico de contai



ner, deverão satisfazer, no prazo de 18 (dezoito) meses, os requisitos estabelecidos neste artigo.

DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES EM CONTAINER

Art. 10 - O transporte em container em todo o território nacional, vazio ou com mercadorias nacionais ou estrangeiras, so poderã ser feito por empresas brasileiras de transporte rodoviário, ferroviário, de navegação aérea ou marítima, conforme definido no Art. 9º.

Parágrafo único - As empresas transportado -- ras são responsáveis pelos dispositivos de segurança, pela inviolabilidade dos lacres, selos e sinetes, bem como pelas mer-- cadorias contidas no container, durante o período em que es-- tiver sob sua responsabilidade.

Art. 11 - O container estrangeiro e seus aces-- sórios específicos so poderão ser utilizados no transporte de mercadorias do comércio do País uma única vez e no seu des-- locamento entre o ponto em que for esvaziado até o ponto on-- de for receber mercadoria em exportação, ou de seu reembar-- que para o exterior.

Parágrafo único - Quando de interesse para a economia nacional e por período transitório, poderã o Poder Executivo autorizar a utilização do container estrangeiro no comércio interno.

Art. 12 - O Poder Executivo disporã, em Regu-- lamento, sobre o tratamento aplicável aos containers e demais unidades de carga a que se refere o Art. 2º, no que concerne ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos indus-- trializados.

Art. 13 - As mercadorias em exportação ou im



portação podem ser transportadas em container de qualquer na
cionalidade, respeitadas, entretanto, as normas fiscais e as
prescrições estabelecidas pelas leis e regulamentos brasileir
os de transportes.

DO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE INTERMODAL

Art. 14 - O conhecimento de transporte intermodal, emitido no Brasil, obedecerá às disposições desta Lei, qualquer que seja o ponto fixado para o recebimento ou entrega de mercadoria, a nacionalidade do exportador, do importador ou da pessoa no mesmo interessada.

§ 1º - A expedição do conhecimento de transporte intermodal não impedirá a empresa transportadora de emitir documentos referentes a outros serviços que seja necessário utilizar, de acordo com as leis e regulamentos em vigor.

§ 2º - Somente poderá emitir conhecimento de transporte intermodal, no comércio exterior brasileiro, empresa transportadora nacional, definida no Art. 9º, legalmente autorizada a operar no transporte intermodal.

§ 3º - O Poder Executivo disciplinará as condições para emissão de conhecimento de transporte intermodal no comércio interno.

Art. 15 - Pela emissão de um conhecimento de transporte intermodal, a empresa transportadora:

I - obriga-se a executar ou fazer executar o transporte da mercadoria do local em que a recebe até o local designado para sua entrega ao importador, ao consignatãrio ou à pessoa para quem o conhecimento de transporte intermodal tenha sido devidamente endossado;

II - assume plena responsabilidade pela execução de todos os serviços necessários ao transporte, bem como



pelos atos ou omissões das pessoas que, como seus agentes ou prepostos, intervierem na sua execução.

Art. 16 - O conhecimento de transporte intermodal, assinado pelo transportador, deve obrigatoriamente conter:

I - o número de ordem e a indicação "negociável" ou "não negociável" na via original, podendo ser emitidas outras vias, não negociáveis;

II - o nome ou denominação e o endereço do transportador, do exportador, do importador ou do consignatário, quando não emitido ao portador;

III - a data e o lugar da emissão;

IV - o lugar do recebimento da mercadoria e o lugar para a entrega;

V - a natureza das mercadorias, seu acondicionamento, marcas e números para sua identificação, lançados de forma bem legível pelo exportador, na embalagem ou no próprio volume, se a mercadoria não for embalada;

VI - o número de volumes ou de peças e o seu peso bruto;

VII - a declaração do valor da mercadoria, caso haja esta exigência por parte do embarcador;

VIII - as condições de competência judiciária ou arbitral;

IX - as condições do contrato de transporte;

X - os valores dos fretes e taxas, se houver, de cada modalidade de transporte utilizado, com a indicação "pago" no ato do embarque ou "a pagar" no destino;

XI - outras cláusulas que as parte acordarem, desde que não contrariem a legislação.



- 7 -

§ 1º - A empresa transportadora poderá recusar o transporte ou lançar reservas no conhecimento de transportes intermodal, quando julgar inexata a descrição da mercadoria, feita pelo exportador.

§ 2º - O exportador indenizará a empresa transportadora por todas as perdas e danos resultantes da inveracidade ou inadequação dos elementos que lhe compete lançar no conhecimento de transporte intermodal. O direito da empresa transportadora a tal indenização não a eximirá das responsabilidades e obrigações previstas nesta Lei e no conhecimento de transporte intermodal.

Art. 17 - A retirada ou recebimento da mercadoria descrita no conhecimento de transporte intermodal será considerada como prova de sua efetiva entrega pela empresa transportadora ao importador, ao consignatário ou a quem legalmente nomeado, para esse fim, no local da descarga ou de destino.

DA RESPONSABILIDADE LEGAL

Art. 18 - No caso de sofrer avaria um container contendo mercadorias de importação ou exportação, será lavrado "Termo de Avaria", assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação vigente.

Art. 19 - A empresa transportadora será responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega.

Parágrafo único - A mercadoria que não for entregue pela empresa transportadora no prazo máximo de 90 dias, a contar da data fixada no contrato de transporte, será considerada como perdida, sujeitando a empresa às indenizações ca



bíveis.

Art. 20 - A empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

I - erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário;

II - cumprimento de instruções emanadas de autoridades competentes ou de pessoa que tenha poderes para tanto;

III - ausência ou inadequação da embalagem;

IV - vício próprio da mercadoria;

V - manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadorias ou do container executados diretamente pelo importador, consignatário ou seus prepostos;

VI - estar a mercadoria em container que não esteja sob controle do transportador e que não possua documentação em ordem;

VII - greves, lock-out ou dificuldades opostas aos serviços de transporte, de caráter parcial ou total, por qualquer causa; ou

VIII - explosão nuclear ou qualquer acidente de corrente do uso da energia nuclear.

Parágrafo único - Apesar das isenções de responsabilidade previstas neste artigo, a empresa transportadora contratante será responsável pela eventual agravação das perdas ou danos, quando fatores de sua responsabilidade concorram para causá-los.

Art. 21 - Na ocorrência de litígio resultante de um transporte intermodal, o foro para dirimir o pleito



será o situado no local estabelecido em cláusula constante do conhecimento de transporte.

Parágrafo único - É facultado ao transportador e ao proprietário da mercadoria dirimir seus pleitos recorrendo à arbitragem.

DA PRESCRIÇÃO E NULIDADE

Art. 22 - As empresas transportadoras que participam da execução de contratos de transporte intermodal, de acordo com as condições previstas neste artigo, são solidariamente responsáveis perante o exportador ou importador. A reclamação relativa ao contrato de transporte poderá ser dirigida pelo exportador ou pelo importador a qualquer dos transportadores.

§ 1º - No caso de perda ou dano ocorridos durante o transporte, o exportador ou o importador podem acionar diretamente a empresa que contratou o transporte ou aquela responsável pela mercadoria quando do evento.

§ 2º - Quando não ficar comprovado em que estágio a perda ou dano teve lugar, cabe à empresa contratante do transporte pagar a indenização devida, com direito a ação regressiva contra os demais participantes do transporte, para se ressarcir do valor da quota-parte da indenização proporcional à participação de cada um no frete total recebido pelo transporte integral.

§ 3º - A indenização devida pelo transportador será feita na base do valor consignado na fatura comercial.

Art. 23 - O direito de reclamação contra o exportador quanto a perdas e danos prescreve em um ano, a contar da data da descarga ou daquela em que as mercadorias de-



veriam ser entregues.

Art. 24 - Estipulações que contrariem as disposições desta Lei, no todo ou em parte, serão consideradas nulas.

DOS INCENTIVOS

Art. 25 - Não haverá incidência de sobretaxa de peso ou cubagem para o transporte de container, carregado ou vazio.

Art. 26 - Os containers e seus acessórios específicos, em sua condição de equipamento de transporte, gozarão dos seguintes favores:

I - isenção das Taxas de Melhoramentos dos Portos;

II - isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante;

III - isenção das Taxas de Armazenagem, durante o período a ser determinado em regulamento, e das taxas portuárias exceto a Tabela C (Capatazias).

§ 1º - Excedido o prazo a que se refere o item III do presente artigo, as taxas devidas serão cobradas com uma redução mínima de 10%.

§ 2º - As taxas a que se referem os itens I, II e III deste artigo incidirão, entretanto, sobre as mercadorias transportadas nos containers, atendidos os prazos estabelecidos na legislação portuária em vigor.

§ 3º - Não se incluem na isenção prevista neste artigo os acessórios e equipamentos específicos de containers importados para o transporte doméstico de mercadorias, ressalvados aqueles que forem admitidos em regime aduaneiro especial.



- 11 -

Art. 27 - O container vazio, quando das operações de embarque e de desembarque, ficará isento do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante, da Taxa de Melhoramento dos Portos e das demais taxas portuárias que não correspondam à real contraprestação de serviços, reduzindo-se em 50% (cinquenta por cento) os valores da Tabela C - Capatazias - bem assim das demais tabelas que correspondam à real contraprestação de serviços.

Art. 28 - A remuneração do pessoal da estiva ou da capatazia, quando utilizado na movimentação dos containers cheios será na base do peso bruto total; quando vazios será na base de 50% (cinquenta por cento) da tara dos containers.

DAS MERCADORIAS PERIGOSAS

Art. 29 - O exportador, ao entregar para embarque mercadorias perigosas (inflamáveis, explosivos, corrosivos ou agressivos), deve obrigatoriamente informar o perigo que as mesmas oferecem, indicando as precauções que devem ser tomadas.

Parágrafo único - As mercadorias perigosas entregues pelo embarcador sem o cumprimento do disposto neste artigo, podem ser descarregadas, tornadas inofensivas ou destruídas a qualquer momento e lugar, sem indenização ao exportador ou outro interessado. Pelos prejuízos causados ao veículo transportador, decorrente do atraso com a adoção dessas providências, é responsável o expedidor ou embarcador.

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 30 - O Poder Executivo, na concessão de favores e benefícios a containers estrangeiros e no exame dos



- 12 -

acordos ou convenções internacionais, levará sempre em consi
deração a aplicação dos princípios de reciprocidade.

Art. 31 - O prazo do transporte será fixado por comum acordo entre o exportador ou importador e a empresa transportadora e lançado no conhecimento de transporte in
termodal, ou documento que o substitua.

Art. 32 - A entrega do conhecimento de trans
porte, devidamente preenchido, prova a existência de um contrato de transporte bem como o recebimento da mercadoria pela empresa transportadora.

Art. 33 - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas a Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, ressalvado o disposto no parágrafo único deste arti
go; a Lei nº 5.395, de 23 de fevereiro de 1968, e demais dis
posições em contrário.

Parágrafo único - As disposições da Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, referentes ao imposto de im
portação e ao imposto sobre produtos industrializados permanecerão em vigor até a expedição, pelo Poder Executivo, do re
gulamento desta Lei.

Brasília, em 11 de dezembro de 1975;
154º da Independência e 87º da República.

Ernesto Geisel



LEI N.º 6.288, de 11 de dezembro de 1975

Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º - O transporte de mercadorias, internacional ou nacional, quando efetuado em unidades de carga, será regulado por esta Lei:

DA CARGA UNITIZADA E DAS UNIDADES DE CARGA

Art. 2º - Para os efeitos desta Lei, denominam-se:

I - Carga unitizada: um ou mais volumes acondicionados em uma unidade de carga;

II - Unidade de Carga: os equipamentos de transportes adequados à unitização de mercadorias a serem transportadas, passíveis de completa manipulação, durante o percurso e em todos os meios de transporte utilizados.

Parágrafo único - São consideradas unidades de carga os containers em geral, os pallets, as pré-linguadas e outros quaisquer equipamentos de transportes que atendam aos fins acima indicados e que venham a ser definidos



em regulamento.

DO CONTAINER

Art. 3º - O container, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador.

Parágrafo único - A conceituação de container não abrange veículos, acessórios ou peças de veículos e embalagens, mas compreende seus acessórios e equipamentos específicos, tais como trailers, boogies, racks, ou prateleiras, berços ou módulos, desde que utilizados como parte integrante do container.

Art. 4º - O container deve satisfazer as condições técnicas e de segurança previstas pelas convenções internacionais existentes, pelas normas legais ou regulamentares nacionais, inclusive controle fiscal, e atender as especificações estabelecidas por organismos especializados.

Art. 5º - As unidades de carga a que refere o parágrafo único do Art. 2º, e seus acessórios e equipamentos específicos mencionados no parágrafo único do Art. 3º, podem ser de propriedade do transportador ou do seu agente, do importador, do exportador ou de pessoa jurídica cuja atividade se relacione com a atividade de transporte.

DAS MODALIDADES DE TRANSPORTE

Art. 6º - Transporte nacional ou doméstico é aquele em que o ponto de embarque da mercadoria e o destino estão situados em território brasileiro.

Art. 7º - Transporte internacional é aquele em



- 3 -

que o ponto de embarque de mercadoria e o destino estão situados em países diferentes.

Art. 8º - Quanto à forma, o transporte pode ser:

I - Modal - quando a mercadoria é transportada utilizando-se apenas um meio de transporte;

II - Segmentado - quando se utilizam veículos diferentes e são contratados separadamente os vários serviços e os diferentes transportadores que terão a seu cargo a condução da mercadoria do ponto de expedição até o destino final;

III - Sucessivo - quando a mercadoria, para alcançar o destino final, necessitar ser transbordada para prosseguimento em veículo da mesma modalidade de transporte;

IV - Intermodal - quando a mercadoria é transportada utilizando-se duas ou mais modalidades de transporte.

Parágrafo único - A coleta e a movimentação de mercadorias para unitização, bem como as operações depois da sua entrega no local de destino estabelecido no contrato de transporte, não caracterizam transporte intermodal, nem dele fazem parte.

Art. 9º - O transporte doméstico de container, em todo o território nacional, só poderá ser realizado por empresa brasileira de reconhecida idoneidade técnica, comercial e financeira, dirigida por brasileiros e cujo capital social seja, em pelo menos dois terços, pertencente a brasileiros e representado por ações nominativas.

Parágrafo único - As empresas que, na data desta Lei, venham explorando o transporte doméstico de contai



ner, deverão satisfazer, no prazo de 18 (dezoito) meses, os requisitos estabelecidos neste artigo.

DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES EM CONTAINER

Art. 10 - O transporte em container em todo o território nacional, vazio ou com mercadorias nacionais ou estrangeiras, sô poderá ser feito por empresas brasileiras de transporte rodoviário, ferroviário, de navegação aérea ou ma rítima, conforme definido no Art. 9º.

Parágrafo único - As empresas transportado - ras são responsáveis pelos dispositivos de segurança, pela in violabilidade dos lacres, selos e sinetes, bem como pelas mer - cadorias contidas no container, durante o período em que es - tiver sob sua responsabilidade.

Art. 11 - O container estrangeiro e seus aces - sórios específicos sô poderão ser utilizados no transporte de mercadorias do comércio do País uma única vez e no seu des - locamento entre o ponto em que for esvaziado até o ponto on - de for receber mercadoria em exportação, ou de seu reembar - que para o exterior.

Parágrafo único - Quando de interesse para a economia nacional e por período transitório, poderá o Poder Executivo autorizar a utilização do container estrangeiro no comércio interno.

Art. 12 - O Poder Executivo disporá, em Regu - lamento, sobre o tratamento aplicável aos containers e demais unidades de carga a que se refere o Art. 2º, no que concerne ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos indus - trializados.

Art. 13 - As mercadorias em exportação ou im



portação podem ser transportadas em container de qualquer na
cionalidade, respeitadas, entretanto, as normas fiscais e as
prescrições estabelecidas pelas leis e regulamentos brasileir
os de transportes.

DO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE INTERMODAL

Art. 14 - O conhecimento de transporte intermodal, emitido no Brasil, obedecerá às disposições desta Lei, qualquer que seja o ponto fixado para o recebimento ou entrega de mercadoria, a nacionalidade do exportador, do importador ou da pessoa no mesmo interessada.

§ 1º - A expedição do conhecimento de transporte intermodal não impedirá a empresa transportadora de emitir documentos referentes a outros serviços que seja necessário utilizar, de acordo com as leis e regulamentos em vigor.

§ 2º - Somente poderá emitir conhecimento de transporte intermodal, no comércio exterior brasileiro, empresa transportadora nacional, definida no Art. 9º, legalmente autorizada a operar no transporte intermodal.

§ 3º - O Poder Executivo disciplinará as condições para emissão de conhecimento de transporte intermodal no comércio interno.

Art. 15 - Pela emissão de um conhecimento de transporte intermodal, a empresa transportadora:

I - obriga-se a executar ou fazer executar o transporte da mercadoria do local em que a recebe até o local designado para sua entrega ao importador, ao consignatário ou à pessoa para quem o conhecimento de transporte intermodal tenha sido devidamente endossado;

II - assume plena responsabilidade pela execução de todos os serviços necessários ao transporte, bem como



- 6 -

pelos atos ou omissões das pessoas que, como seus agentes ou prepostos, intervierem na sua execução.

Art. 16 - O conhecimento de transporte intermodal, assinado pelo transportador, deve obrigatoriamente conter:

I - o número de ordem e a indicação "negociável" ou "não negociável" na via original, podendo ser emitidas outras vias, não negociáveis;

II - o nome ou denominação e o endereço do transportador, do exportador, do importador ou do consignatário, quando não emitido ao portador;

III - a data e o lugar da emissão;

IV - o lugar do recebimento da mercadoria e o lugar para a entrega;

V - a natureza das mercadorias, seu acondicionamento, marcas e números para sua identificação, lançados de forma bem legível pelo exportador, na embalagem ou no próprio volume, se a mercadoria não for embalada;

VI - o número de volumes ou de peças e o seu peso bruto;

VII - a declaração do valor da mercadoria, caso haja esta exigência por parte do embarcador;

VIII - as condições de competência judiciária ou arbitral;

IX - as condições do contrato de transporte;

X - os valores dos fretes e taxas, se houver, de cada modalidade de transporte utilizado, com a indicação "pago" no ato do embarque ou "a pagar" no destino;

XI - outras cláusulas que as parte acordarem, desde que não contrariem a legislação.



- 7 -

§ 1º - A empresa transportadora poderá recusar o transporte ou lançar reservas no conhecimento de transportes intermodal, quando julgar inexata a descrição da mercadoria, feita pelo exportador.

§ 2º - O exportador indenizará a empresa transportadora por todas as perdas e danos resultantes da inveracidade ou inadequação dos elementos que lhe compete lançar no conhecimento de transporte intermodal. O direito da empresa transportadora a tal indenização não a eximirá das responsabilidades e obrigações previstas nesta Lei e no conhecimento de transporte intermodal.

Art. 17 - A retirada ou recebimento da mercadoria descrita no conhecimento de transporte intermodal será considerada como prova de sua efetiva entrega pela empresa transportadora ao importador, ao consignatário ou a quem legalmente nomeado, para esse fim, no local da descarga ou de destino.

DA RESPONSABILIDADE LEGAL

Art. 18 - No caso de sofrer avaria um container contendo mercadorias de importação ou exportação, será lavrado "Termo de Avaria", assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação vigente.

Art. 19 - A empresa transportadora será responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega.

Parágrafo único - A mercadoria que não for entregue pela empresa transportadora no prazo máximo de 90 dias, a contar da data fixada no contrato de transporte, será considerada como perdida, sujeitando a empresa às indenizações ca



bíveis.

Art. 20 - A empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

I - erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário;

II - cumprimento de instruções emanadas de autoridades competentes ou de pessoa que tenha poderes para tanto;

III - ausência ou inadequação da embalagem;

IV - vício próprio da mercadoria;

V - manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadorias ou do container executados diretamente pelo importador, consignatário ou seus prepostos;

VI - estar a mercadoria em container que não esteja sob controle do transportador e que não possua documentação em ordem;

VII - greves, lock-out ou dificuldades opostas aos serviços de transporte, de caráter parcial ou total, por qualquer causa; ou

VIII - explosão nuclear ou qualquer acidente de corrente do uso da energia nuclear.

Parágrafo único - Apesar das isenções de responsabilidade previstas neste artigo, a empresa transportadora contratante será responsável pela eventual agravação das perdas ou danos, quando fatores de sua responsabilidade concorram para causá-los.

Art. 21 - Na ocorrência de litígio resultante de um transporte intermodal, o foro para dirimir o pleito



- 9 -

será o situado no local estabelecido em cláusula constante do conhecimento de transporte.

Parágrafo único - É facultado ao transportador e ao proprietário da mercadoria dirimir seus pleitos recorrendo à arbitragem.

DA PRESCRIÇÃO E NULIDADE

Art. 22 - As empresas transportadoras que participam da execução de contratos de transporte intermodal, de acordo com as condições previstas neste artigo, são solidariamente responsáveis perante o exportador ou importador. A reclamação relativa ao contrato de transporte poderá ser dirigida pelo exportador ou pelo importador a qualquer dos transportadores.

§ 1º - No caso de perda ou dano ocorridos durante o transporte, o exportador ou o importador podem acionar diretamente a empresa que contratou o transporte ou aquela responsável pela mercadoria quando do evento.

§ 2º - Quando não ficar comprovado em que estágio a perda ou dano teve lugar, cabe à empresa contratante do transporte pagar a indenização devida, com direito a ação regressiva contra os demais participantes do transporte, para se ressarcir do valor da quota-parte da indenização proporcional à participação de cada um no frete total recebido pelo transporte integral.

§ 3º - A indenização devida pelo transportador será feita na base do valor consignado na fatura comercial.

Art. 23 - O direito de reclamação contra o exportador quanto a perdas e danos prescreve em um ano, a contar da data da descarga ou daquela em que as mercadorias de-



- 10 -

veriam ser entregues.

Art. 24 - Estipulações que contrariem as disposições desta Lei, no todo ou em parte, serão consideradas nulas.

DOS INCENTIVOS

Art. 25 - Não haverá incidência de sobretaxa de peso ou cubagem para o transporte de container, carregado ou vazio.

Art. 26 - Os containers e seus acessórios específicos, em sua condição de equipamento de transporte, gozarão dos seguintes favores:

I - isenção das Taxas de Melhoramentos dos Portos;

II - isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante;

III - isenção das Taxas de Armazenagem, durante o período a ser determinado em regulamento, e das taxas portuárias exceto a Tabela C (Capatazias).

§ 1º - Excedido o prazo a que se refere o item III do presente artigo, as taxas devidas serão cobradas com uma redução mínima de 10%.

§ 2º - As taxas a que se referem os itens I, II e III deste artigo incidirão, entretanto, sobre as mercadorias transportadas nos containers, atendidos os prazos estabelecidos na legislação portuária em vigor.

§ 3º - Não se incluem na isenção prevista neste artigo os acessórios e equipamentos específicos de containers importados para o transporte doméstico de mercadorias, ressalvados aqueles que forem admitidos em regime aduaneiro especial.



Art. 27 - O container vazio, quando das operações de embarque e de desembarque, ficará isento do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante, da Taxa de Melhoramento dos Portos e das demais taxas portuárias que não correspondam à real contraprestação de serviços, reduzindo-se em 50% (cinquenta por cento) os valores da Tabela C - Capatazias - bem assim das demais tabelas que correspondam à real contraprestação de serviços.

Art. 28 - A remuneração do pessoal da estiva ou da capatazia, quando utilizado na movimentação dos containers cheios será na base do peso bruto total; quando vazios será na base de 50% (cinquenta por cento) da tara dos containers.

DAS MERCADORIAS PERIGOSAS

Art. 29 - O exportador, ao entregar para embarque mercadorias perigosas (inflamáveis, explosivos, corrosivos ou agressivos), deve obrigatoriamente informar o perigo que as mesmas oferecem, indicando as precauções que devem ser tomadas.

Parágrafo único - As mercadorias perigosas entregues pelo embarcador sem o cumprimento do disposto neste artigo, podem ser descarregadas, tornadas inofensivas ou destruídas a qualquer momento e lugar, sem indenização ao exportador ou outro interessado. Pelos prejuízos causados ao veículo transportador, decorrente do atraso com a adoção dessas providências, é responsável o expedidor ou embarcador.

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 30 - O Poder Executivo, na concessão de favores e benefícios a containers estrangeiros e no exame dos



- 12 -

acordos ou convenções internacionais, levará sempre em consi
deração a aplicação dos princípios de reciprocidade.

Art. 31 - O prazo do transporte será fixado por comum acordo entre o exportador ou importador e a empresa transportadora e lançado no conhecimento de transporte in
termodal, ou documento que o substitua.

Art. 32 - A entrega do conhecimento de trans
porte, devidamente preenchido, prova a existência de um contrato de transporte bem como o recebimento da mercadoria pela empresa transportadora.

Art. 33 - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas a Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, ressalvado o disposto no parágrafo único deste arti
go; a Lei nº 5.395, de 23 de fevereiro de 1968, e demais dis
posições em contrário.

Parágrafo único - As disposições da Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, referentes ao imposto de im
portação e ao imposto sobre produtos industrializados permanecerão em vigor até a expedição, pelo Poder Executivo, do re
gulamento desta Lei.

Brasília, em 11 de dezembro de 1975;
1549 da Independência e 879 da República.

Egmont Góes



Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências.

Sancionada
Em 11 dez 78
Guil

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - O transporte de mercadorias, internacional ou nacional, quando efetuado em unidades de carga, será regulado por esta lei.

DA CARGA UNITIZADA E DAS UNIDADES DE CARGA

Art. 2º - Para os efeitos desta lei, denominam-se:

I - Carga unitizada: um ou mais volumes acondicionados em uma unidade de carga;

II - Unidade de carga: os equipamentos de transportes adequados à unitização de mercadorias a serem transportadas, passíveis de completa manipulação, durante o percurso e em todos os meios de transporte utilizados.

Parágrafo único - São consideradas unidades de carga os containers em geral, os pallets, as pré-lingadas e outros quaisquer equipamentos de transportes que atendam aos fins acima indicados e que venham a ser definidos em regulamento.

DO CONTAINER

Art. 3º - O container, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador.

Parágrafo único - A conceituação de container não abrange veículos, acessórios ou peças de veículos e embalagens, mas compreende seus acessórios e equipamentos específicos, tais como trailers, boogies, racks, ou prateleiras, berços ou módulos, desde que utilizados como parte integrante do container.

Art. 4º - O container deve satisfazer as condições técnicas e de segurança previstas pelas convenções internacionais existentes, pelas normas legais ou regulamentares nacionais, inclusive controle fiscal, e atender as especificações estabelecidas por organismos especializados.

Art. 5º - As unidades de carga a que refere o parágrafo

G



2.

grafo único do Art. 2º, e seus acessórios e equipamentos específicos mencionados no parágrafo único do Art. 3º, podem ser de propriedade do transportador ou do seu agente, do importador, do exportador ou de pessoa jurídica cuja atividade se relacione com a atividade de transporte.

DAS MODALIDADES DE TRANSPORTE

Art. 6º - Transporte nacional ou doméstico é aquele em que o ponto de embarque da mercadoria e o destino estão situados em território brasileiro.

Art. 7º - Transporte internacional é aquele em que o ponto de embarque de mercadoria e o destino estão situados em países diferentes.

Art. 8º - Quanto à forma, o transporte pode ser:

I - Modal - quando a mercadoria é transportada utilizando-se apenas um meio de transporte;

II - Segmentado - quando se utilizam veículos diferentes e são contratados separadamente os vários serviços e os diferentes transportadores que terão a seu cargo a condução da mercadoria do ponto de expedição até o destino final;

III - Sucessivo - quando a mercadoria, para alcançar o destino final, necessitar ser transbordada para prosseguimento em veículo da mesma modalidade de transporte;

IV - Intermodal - quando a mercadoria é transportada utilizando-se duas ou mais modalidades de transporte.

Parágrafo único - A coleta e a movimentação de mercadorias para unitização, bem como as operações depois da sua entrega no local de destino estabelecido no contrato de transporte, não caracterizam transporte intermodal, nem dele fazem parte.

Art. 9º - O transporte doméstico de container, em todo o território nacional, só poderá ser realizado por empresa brasileira de reconhecida idoneidade técnica, comercial e financeira, dirigida por brasileiros e cujo capital social seja, em pelo menos dois terços, pertencente a brasileiros e representado por ações nominativas.

Parágrafo único - As empresas que, na data desta lei, venham explorando o transporte doméstico de container, deverão satisfazer, no prazo de 18 (dezoito) meses, os requisitos estabelecidos neste artigo.

DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES EM CONTAINER

Art. 10 - O transporte em container em todo o território nacional, vazio ou com mercadorias nacionais ou estrangei



ras, sô poderá ser feito por empresas brasileiras de transporte rodoviário, ferroviário, de navegação aérea ou marítima, conforme definido no Art. 9º.

Parágrafo único - As empresas transportadoras são responsáveis pelos dispositivos de segurança, pela inviolabilidade dos lacres, selos e sinetes, bem como pelas mercadorias contidas no container, durante o período em que estiver sob sua responsabilidade.

Art. 11 - O container estrangeiro e seus acessórios específicos sô poderão ser utilizados no transporte de mercadorias do comércio do País uma única vez e no seu deslocamento entre o ponto em que for esvaziado até o ponto onde for receber mercadoria em exportação, ou de seu reembarque para o exterior.

Parágrafo único - Quando de interesse para a economia nacional e por período transitório, poderá o Poder Executivo autorizar a utilização do container estrangeiro no comércio interno.

Art. 12 - O Poder Executivo disporá, em Regulamento, sobre o tratamento aplicável aos containers e demais unidades de carga a que se refere o Art. 2º, no que concerne ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados.

Art. 13 - As mercadorias em exportação ou importação podem ser transportadas em container de qualquer nacionalidade, respeitadas, entretanto, as normas fiscais e as prescrições estabelecidas pelas leis e regulamentos brasileiros de transportes.

DO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE INTERMODAL

Art. 14 - O conhecimento de transporte intermodal, emitido no Brasil, obedecerá às disposições desta lei, qualquer que seja o ponto fixado para o recebimento ou entrega de mercadoria, a nacionalidade do exportador, do importador ou da pessoa no mesmo interessada.

§ 1º - A expedição do conhecimento de transporte intermodal não impedirá a empresa transportadora de emitir documentos referentes a outros serviços que seja necessário utilizar, de acordo com as leis e regulamentos em vigor.

§ 2º - Somente poderá emitir conhecimento de transporte intermodal, no comércio exterior brasileiro, empresa transportadora nacional, definida no Art. 9º, legalmente autorizada a operar no transporte intermodal.

§ 3º - O Poder Executivo disciplinará as condições para emissão de conhecimento de transporte intermodal no comércio interno.



Art. 15 - Pela emissão de um conhecimento de transporte intermodal, a empresa transportadora:

I - obriga-se a executar ou fazer executar o transporte da mercadoria do local em que a recebe até o local designado para sua entrega ao importador, ao consignatário ou à pessoa para quem o conhecimento de transporte intermodal tenha sido devidamente endossado;

II - assume plena responsabilidade pela execução de todos os serviços necessários ao transporte, bem como pelos atos ou omissões das pessoas que, como seus agentes ou prepostos, intervierem na sua execução.

Art. 16 - O conhecimento de transporte intermodal, assinado pelo transportador, deve obrigatoriamente conter:

I - o número de ordem e a indicação "negociável" ou "não negociável" na via original, podendo ser emitidas outras vias, não negociáveis;

II - o nome ou denominação e o endereço do transportador, do exportador, do importador ou do consignatário, quando não emitido ao portador;

III - a data e o lugar da emissão;

IV - o lugar do recebimento da mercadoria e o lugar para a entrega;

V - a natureza das mercadorias, seu acondicionamento, marcas e números para sua identificação, lançados de forma bem legível pelo exportador, na embalagem ou no próprio volume, se a mercadoria não for embalada;

VI - o número de volumes ou de peças e o seu peso bruto;

VII - a declaração do valor da mercadoria, caso haja esta exigência por parte do embarcador;

VIII - as condições de competência judiciária ou arbitral;

IX - as condições do contrato de transporte;

X - os valores dos fretes e taxas, se houver, de cada modalidade de transporte utilizado, com a indicação "pago" no ato do embarque ou "a pagar" no destino;

XI - outras cláusulas que as partes acordarem, desde que não contrariem a legislação.

§ 1º - A empresa transportadora poderá recusar o



transporte ou lançar reservas no conhecimento de transportes intermodal, quando julgar inexata a descrição da mercadoria, feita pelo exportador.

§ 2º - O exportador indenizará a empresa transportadora por todas as perdas e danos resultantes da inveracidade ou inadequação dos elementos que lhe compete lançar no conhecimento de transporte intermodal. O direito da empresa transportadora a tal indenização não a eximirá das responsabilidades e obrigações previstas nesta lei e no conhecimento de transporte intermodal.

Art. 17 - A retirada ou recebimento da mercadoria descrita no conhecimento de transporte intermodal será considerada como prova de sua efetiva entrega pela empresa transportadora ao importador, ao consignatário ou a quem legalmente nomeado, para esse fim, no local da descarga ou de destino.

DA RESPONSABILIDADE LEGAL

Art. 18 - No caso de sofrer avaria um container contendo mercadorias de importação ou exportação, será lavrado "Termo de Avaria", assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação vigente.

Art. 19 - A empresa transportadora será responsável pelas perdas ou danos às mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega.

Parágrafo único - A mercadoria que não for entregue pela empresa transportadora no prazo máximo de 90 dias, a contar da data fixada no contrato de transporte, será considerada como perdida, sujeitando a empresa às indenizações cabíveis.

Art. 20 - A empresa transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

I - erro ou negligência do exportador ou embarcador, bem como do destinatário;

II - cumprimento de instruções emanadas de autoridades competentes ou de pessoa que tenha poderes para tanto;

III - ausência ou inadequação da embalagem;

IV - vício próprio da mercadoria;

V - manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadorias ou do container executados diretamente pelo importador, consignatário ou seus prepostos;

VI - estar a mercadoria em container que não esteja sob controle do transportador e que não possua documentação em or



6.

dem;

VII - greves, lock-out ou dificuldades opostas aos serviços de transporte, de caráter parcial ou total, por qualquer causa; ou

VIII - explosão nuclear ou qualquer acidente decorrente do uso da energia nuclear.

Parágrafo único - Apesar das isenções de responsabilidade previstas neste artigo, a empresa transportadora contratante será responsável pela eventual agravação das perdas ou danos, quando fatores de sua responsabilidade concorram para causá-los.

Art. 21 - Na ocorrência de litígio resultante de um transporte intermodal, o foro para dirimir o pleito será o situado no local estabelecido em cláusula constante do conhecimento de transporte.

Parágrafo único - É facultado ao transportador e ao proprietário da mercadoria dirimir seus pleitos recorrendo à arbitragem.

DA PRESCRIÇÃO E NULIDADE

Art. 22 - As empresas transportadoras que participam da execução de contratos de transporte intermodal, de acordo com as condições previstas neste artigo, são solidariamente responsáveis perante o exportador ou importador. A reclamação relativa ao contrato de transporte poderá ser dirigida pelo exportador ou pelo importador a qualquer dos transportadores.

§ 1º - No caso de perda ou dano ocorridos durante o transporte, o exportador ou o importador podem acionar diretamente a empresa que contratou o transporte ou aquela responsável pela mercadoria quando do evento.

§ 2º - Quando não ficar comprovado em que estágio a perda ou dano teve lugar, cabe à empresa contratante do transporte pagar a indenização devida, com direito a ação regressiva contra os demais participantes do transporte, para se ressarcir do valor da quota-parte da indenização proporcional à participação de cada um no frete total recebido pelo transporte integral.

§ 3º - A indenização devida pelo transportador será feita na base do valor consignado na fatura comercial.

Art. 23 - O direito de reclamação contra o exportador quanto a perdas e danos prescreve em um ano, a contar da data da descarga ou daquela em que as mercadorias deveriam ser entregues.



Art. 24 - Estipulações que contrariem as disposições desta lei, no todo ou em parte, serão consideradas nulas.

DOS INCENTIVOS

Art. 25 - Não haverá incidência de sobretaxa de peso ou cubagem para o transporte de container, carregado ou vazio.

Art. 26 - Os containers e seus acessórios específicos, em sua condição de equipamento de transporte, gozarão dos seguintes favores:

I - isenção das Taxas de Melhoramentos dos Portos;

II - isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante;

III - isenção das Taxas de Armazenagem, durante o período a ser determinado em regulamento, e das taxas portuárias exceto a Tabela C (Capatazias).

§ 1º - Excedido o prazo a que se refere o item III do presente artigo, as taxas devidas serão cobradas com uma redução mínima de 10%.

§ 2º - As taxas a que se referem os itens I, II e III deste artigo incidirão, entretanto, sobre as mercadorias transportadas nos containers, atendidos os prazos estabelecidos na legislação portuária em vigor.

§ 3º - Não se incluem na isenção prevista neste artigo os acessórios e equipamentos específicos de containers importados para o transporte doméstico de mercadorias, ressalvados aqueles que forem admitidos em regime aduaneiro especial.

Art. 27 - O container vazio, quando das operações de embarque e de desembarque, ficará isento do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante, da Taxa de Melhoramento dos Portos e das demais taxas portuárias que não correspondam à real contraprestação de serviços, reduzindo-se em 50% (cinquenta por cento) os valores da Tabela C - Capatazias - bem assim das demais tabelas que correspondam à real contraprestação de serviços.

Art. 28 - A remuneração do pessoal da estiva ou da capatazia, quando utilizado na movimentação dos containers cheios será na base do peso bruto total; quando vazios será na base de 50% (cinquenta por cento) da tara dos containers.

DAS MERCADORIAS PERIGOSAS

Art. 29 - O exportador, ao entregar para embarque mercadorias perigosas (inflamáveis, explosivos, corrosivos ou agressivos), deve obrigatoriamente informar o perigo que as mesmas



oferecem, indicando as precauções que devem ser tomadas.

Parágrafo único - As mercadorias perigosas entregues pelo embarcador sem o cumprimento do disposto neste artigo, podem ser descarregadas, tornadas inofensivas ou destruídas a qualquer momento e lugar, sem indenização ao exportador ou outro interessado. Pelos prejuízos causados ao veículo transportador, decorrente do atraso com a adoção dessas providências, é responsável o expedidor ou embarcador.

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 30 - O Poder Executivo, na concessão de favores e benefícios a containers estrangeiros e no exame dos acordos ou convenções internacionais, levará sempre em consideração a aplicação dos princípios de reciprocidade.

Art. 31 - O prazo do transporte será fixado por comum acordo entre o exportador ou importador e a empresa transportadora e lançado no conhecimento de transporte intermodal, ou documento que o substitua.

Art. 32 - A entrega do conhecimento de transporte, devidamente preenchido, prova a existência de um contrato de transporte bem como o recebimento da mercadoria pela empresa transportadora.

Art. 33 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas a Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, ressalvado o disposto no parágrafo único deste artigo; a Lei nº 5.395, de 23 de fevereiro de 1968, e demais disposições em contrário.

Parágrafo único - As disposições da Lei nº 4.907, de 17 de dezembro de 1965, referentes ao imposto de importação e ao imposto sobre produtos industrializados permanecerão em vigor até a expedição, pelo Poder Executivo, do regulamento desta lei.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, em 4 de dezembro de 1975.

Ofício 575 00.7.27

Brasília, 20 de dezembro de 1974



Senhor Primeiro Secretário,

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência um autógrafo do Projeto de Lei nº 2388/74, que "dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências", sancionado pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência protestos de apreço.


Odolfo Domingues
Primeiro Secretário

A Sua Excelência o Senhor
Senador Cláudio Lóris
Primeiro Secretário do Senado Federal

Vra

OBSERVAÇÕES

DOCUMENTOS ANEXADOS: