

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 788, DE 2017

Aprova o texto da Convenção Internacional para a Segurança de Contêineres, de 1972, adotada durante Conferência Internacional realizada em Londres, Reino Unido, em 2 de dezembro de 1972, revisado e consolidado com as emendas adotadas por meio das Resoluções MSC.20(59) e A.737(18), bem como o texto das emendas a essa Convenção, adotadas por meio das Resoluções MSC.310(88) e MSC.355(92).

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado MAURO MARIANI

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 788, de 2017, que “Aprova o texto da Convenção Internacional para a Segurança de Contêineres, de 1972, adotada durante Conferência Internacional realizada em Londres, Reino Unido, em 2 de dezembro de 1972, revisado e consolidado com as emendas adotadas por meio das Resoluções MSC.20(59) e A.737(18), bem como o texto das emendas a essa Convenção, adotadas por meio das Resoluções MSC.310(88) e MSC.355(92)”. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 450, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

A Convenção em exame tem o seguinte conteúdo, conforme descrição produzida na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional:

“No preâmbulo, as Partes Contratantes reconhecem a necessidade de manter um alto nível de segurança para a vida humana no manuseio, empilhamento e transporte de contêineres e decidem estabelecer requisitos estruturais para garantir a segurança no manuseio, empilhamento e transporte de contêineres durante as operações normais.

Assim, no Artigo I, elas se comprometem a implementar as disposições da Presente Convenção, bem como seus anexos.

O Artigo II estabelece a definição da Convenção:

1. Contêiner significa um artigo de equipamento de transporte:
 - a. De caráter permanente e suficientemente forte para ser usado por diversas vezes;
 - b. Projetado para facilitar o transporte de produtos;
 - c. Projetado para ser seguro ou prontamente manuseado, tendo encaixes de canto para esses fins;
 - d. De um tamanho tal que a área abrangida pelos quatro cantos externos inferiores seja de:
 - i. No mínimo 14 metros quadrados (150 pés quadrados) ou
 - ii. No mínimo 7 metros quadrados (75 pés quadrados), se for preparado com encaixes de canto superiores.
2. Encaixe de canto significa um arranjo de aberturas e faces na parte superior ou na parte inferior de um contêiner, para fins de manuseio, empilhamento ou segurança;
3. Administração significa o Governo de uma Parte Contratante
4. Aprovado significa aprovado pela Administração.
5. Aprovação significa a decisão de uma Administração de que o tipo de projeto ou um contêiner é seguro;

6. Transporte internacional significa transporte entre pontos de partida e destino situados no território de dois países, em que pelo menos um dos quais se aplica a presente Convenção.

7. Carga significa quaisquer produtos, bens, manufaturas, mercadorias e artigos carregados em contêineres.

8. Contêiner novo significa o contêiner cuja construção foi iniciada na data da vigência da presente Convenção, ou após essa data;

9. Contêiner existente significa um contêiner que não seja novo;

10. Proprietário significa o proprietário, ou arrendatário o fiador, segundo dispõem as leis nacionais ou os acordos entre as Partes Contratantes.

11. Tipo de contêiner significa o tipo de projeto aprovado pela Administração.

12. Contêiner tipo-série significa qualquer contêiner fabricado de acordo com o tipo de projeto aprovado.

13. Protótipo significa um contêiner que represente aqueles fabricados ou a serem fabricados em um tipo de projeto série.

14. Peso bruto operacional máximo ou “Relação” ou “R” significa o peso combinado máximo permitido do contêiner e de sua carga.

15. Tara significa o peso do contêiner vazio, incluído o material auxiliar, fixado ao mesmo com caráter permanente.

16. Carga útil permitida ou “P” significa a diferença entre o peso bruto operacional máximo e a tara.

Nos termos do Artigo III, a presente Convenção aplica-se a contêineres novos e existentes usados no transporte internacional, exceto os contêineres projetados exclusivamente para transporte aéreo.

De acordo com o Artigo IV, cada Governo deverá estabelecer um método eficiente para o teste, inspeção e aprovação de contêineres, de acordo com os critérios estabelecidos na presente Convenção.

O Artigo V estabelece que a aprovação sob a autoridade de uma das Partes, concedida na conformidade da presente Convenção, deverá ser aceita pelas outras Partes Contratantes para todos os propósitos da presente Convenção. Além disso, uma Parte Contratante não está autorizada a impor outros testes ou exigências

de segurança estrutural sobre os contêineres abrangidos pela presente Convenção, estabelecido, no entanto, que nada na presente Convenção deverá impedir a aplicação das disposições das regras ou da legislação nacional, ou de acordos internacionais, no caso de prescrição de exigências ou testes adicionais de segurança para contêineres especialmente destinados ao transporte de mercadorias perigosas, ou para contêineres que transportam granéis líquidos, ou ainda para contêineres transportados por via aérea.

O Artigo VI trata do Controle e determina que os contêineres aprovados deverão submeter-se ao controle, no território das Partes Contratantes, de funcionários autorizados.

O Artigo VII discorre sobre a assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão da presente Convenção: ela foi aberta para assinatura até 15 de janeiro de 1973, e subsequentemente, de 1º de fevereiro a de 1973 a 31 de dezembro de 1973. Após essas datas, deve permanecer aberta para adesão por qualquer Estado Membro das Nações Unidas.

Nos termos do Artigo VIII A Convenção entrou em vigor doze meses após a data de depósito do décimo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão.

O Artigo IX especifica os procedimentos para emenda da Convenção: ela pode ser emendada de acordo com a proposta de uma Parte Contratante. A Emenda deverá ser considerada na Organização Marítima Internacional e será adotada por uma maioria de dois terços dos presentes e votantes no Comitê de Segurança Marítima da Organização. Caso adotada, deverá ser comunicada pelo Secretário-Geral a todas as Partes Contratantes e entrará em vigor doze meses depois da data em que foi aceita pelos dois terços das Partes Contratantes.

Emendas também podem ser propostas por meio de uma Conferência, a pedido de uma Parte Contratante, pedido este aceito por pelo menos um terço das Partes Contratantes. Nesse caso, a Conferência será convocada pelo Secretário-Geral.

Quanto aos Anexos, na conformidade do Artigo X, as emendas propostas por uma Parte Contratante deverão ser consideradas na Organização a pedido da Parte interessada. Caso uma emenda seja adotada por dois terços da maioria dos presentes e votantes no Comitê de Segurança Marítima da Organização,

a emenda deverá ser comunicada pelo Secretário-Geral a todas as Partes Contratantes, para sua aceitação.

Nos termos do Artigo XI, a denúncia poderá ser efetuada mediante o depósito de um instrumento junto ao Secretário-Geral.

O Artigo XII trata do término da Comissão, o qual ocorrerá caso o número de Partes Contratantes for inferior a cinco durante qualquer período de doze meses consecutivos.

A solução de controvérsias, nos termos do Artigo XIII, será realizada primeiramente por negociação entre as Partes, poderá ser submetida a um tribunal de arbitragem composto da seguinte forma: cada Parte indicará um árbitro. Os dois árbitros indicados deverão indicar um terceiro árbitro, que deverá ser o Presidente.

O Artigo XIV estabelece os casos e a forma pela qual as reservas serão permitidas.

O Artigo XV determina que o Secretário-Geral deverá notificar todos os Estados Partes sobre assinaturas, ratificações, aceitações, aprovações e adesões; datas de entrada em vigor da presente Convenção; data da entrada em vigor de emendas à presente Convenção; denúncias e término da Convenção.

O Artigo XVI estabelece que o original da Convenção deverá ser depositado junto ao Secretário Geral, que enviará cópias autenticadas a todos os Estados referidos no Artigo VII.

O Anexo I estabelece as regras para testes, inspeção, aprovação e manutenção de contêineres. O Anexo II, por sua vez, estabelece as exigências de segurança estrutural e testes dos contêineres.

Por tratar de matéria análoga, foi apensada à proposição a Mensagem nº 451, de 2016, que submete à análise do Congresso Nacional o texto das Resoluções MSC.31 0(88) e MSC.355(92), com emendas à Convenção Internacional para a Segurança de Contêineres, de 1972 (CSC)".

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Segundo a própria Exposição de Motivos que acompanha a Mensagem nº 450, encaminhada ao Congresso Nacional, “a Convenção tem como propósito estabelecer requisitos estruturais padronizados, a fim de garantir a segurança de manuseio, empilhamento e transporte de contêineres durante sua operação normal. O Brasil tomou-se signatário da Convenção em 3 de abril de 1992 e, após essa data, o documento sofreu duas emendas, adotadas pela Organização Marítima Internacional por meio das Resoluções MSC.20(59) e A.737(18). Tais emendas encontram-se incorporadas ao texto consolidado da Convenção”.

A existência de regras claras e estritas acerca dos contêineres é fundamental para a segurança e eficiência do transporte internacional de cargas. Hoje, calcula-se que no planeta existam mais de 33 milhões de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés)¹.

Vale assinalar que o “*contêiner nada mais é do que uma caixa de aço criada para transportar materiais diversos. A ideia inicial surgiu em 1937, o que faz o contêiner uma ferramenta relativamente nova se comparada com o mercado internacional de mercadorias, onde temos registros de movimentações comerciais no oitavo milênio a.C. com a rota da seda. Apenas em 1966, as primeiras cargas internacionais foram transportadas em contêineres, saindo dos Estados Unidos em direção a Europa. A partir daí houve uma revolução na logística internacional e na maneira de transportar cargas.*

Com contêineres se torna possível o melhor aproveitamento de espaço dentro de um navio, já que eles possuem tamanhos padrão, e podem ser empilhados. Os tamanhos mais comuns de contêineres são de 10, 20, e 40 pés, e o termo de medida TEU, em inglês Twenty feet Equivalent Unit, é relacionado ao tamanho de um contêiner de 20 pés. Atualmente o transporte internacional acontece basicamente de três maneiras, granel líquido, granel

¹ <https://www.logisticadescomplicada.com/conteneur-historia-e-custos/>

solido, e mercadorias diversas, estas sendo transportadas em sua grande maioria em contêineres.

O contêiner além de proporcionar uma agilidade no transporte, também provê proteção às cargas, evitando com que elas tomem chuva, ou sofram danos em sua movimentação, além de possuir um número de identificação facilitando o rastreio e controle.

Outro benefício obtido com o transporte em contêiner é a multimodalidade, que nada mais é que utilizar dois modais em uma mesma cadeia de transporte. Isso ocorre quando uma carga sai de um navio e entra diretamente em um trem por meio de guindastes. Esse processo faz com que os operadores logísticos ganhem tempo e dinheiro em suas operações viabilizando cada vez mais o transporte de cargas².

Além de consolidar o alinhamento de nosso País às melhores práticas no que diz respeito a testes, inspeção, aprovação e manutenção de contêineres, a adoção dos termos da Convenção pela legislação pátria dar-se-á de maneira tal que permita a adequação de sua terminologia técnica àquela que é empregada nas Normas Brasileiras Regulamentadoras relativas ao assunto, adotadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Assim, o voto é pela APROVAÇÃO do Projeto de Decreto Legislativo nº 788, de 2017.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado **MAURO MARIANI**

Relator

2017-17800

² <http://www.vivacomex.com.br/a-importancia-do-container/>