



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 788-B, DE 2017

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 450/2016

Aviso nº 527/2016 – C. Civil

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); tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. MAURO MARIANI); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. MARCELO ARO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

II - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado 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).

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estarão sujeitos à aprovação legislativa do Congresso Nacional quaisquer alterações que possam resultar em revisão da referida Convenção, assim consolidada e alterada, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 11 de outubro de 2017.

Deputado **Nelson Pellegrino**
Presidente em exercício

MENSAGEM N.º 450, DE 2016
(Do Poder Executivo)

Aviso nº 527/2016 - C. Civil

Convenção Internacional para a Segurança de Contêineres, de 1972, adotada durante Conferência Internacional realizada em Londres, Reino Unido, em 2 de dezembro de 1972.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)

APRECIACÃO:

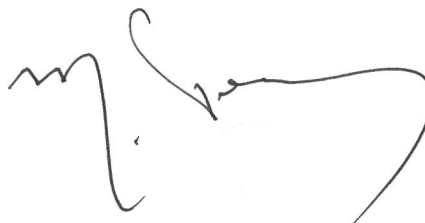
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Mensagem nº 450

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores, da Defesa, da Indústria, Comércio Exterior e Serviços e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, 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.

Brasília, 17 de agosto de 2016.

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke at the end.

09064.000012/2015-59

EMI nº 00195/2016 MRE MD MDIC MTPA

	PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA Secretaria-Geral Secretaria de Administração Diretoria de Recursos Logísticos Coordenação de Documentação
	DOCUMENTO ASSINADO ELETRONICAMENTE CONFERE COM O ORIGINAL João Batista Santos Ferreira Brasília-DF 01/07/16 H 18:02

Brasília, 1 de Julho de 2016

Excelentíssimo Senhor Vice-presidente da República, No Exercício do Cargo de Presidente da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha 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.

2. 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 tornou-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 encaminhado pela presente Exposição de Motivos.

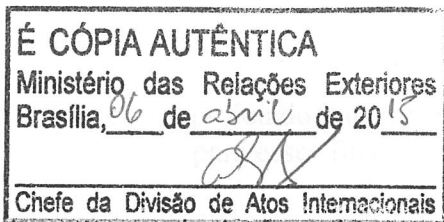
3. A consolidação ora encaminhada, além de incorporar as referidas emendas, aperfeiçoa tradução no texto originalmente aprovado e faz a adequação de sua terminologia técnica àquela empregada nas Normas Brasileiras Regulamentadoras relativas ao assunto, adotadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), bem como promove a harmonização de seu vocabulário com as demais Convenções sobre segurança marítima.

4. À luz do exposto e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o Artigo 84, inciso VIII, combinado com o Artigo 49, inciso I, da Constituição Federal, submetemos a Vossa Excelência o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autenticadas da Convenção e de seus anexos consolidados.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: José Serra, Maurício Quintella Malta Lessa, Raul Belens Jungmann Pinto, Marcos Antonio Pereira

SAG-APOIO
Digitalizado



Convenção Internacional para a Segurança de Contêineres, 1972

Preâmbulo

AS PARTES CONTRATANTES,

RECONHECENDO a necessidade de manter um alto nível de segurança para a vida humana no manuseio, empilhamento e transporte de contêineres;

ATENTAS para a necessidade de facilitar o transporte internacional de contêineres;

RECONHECENDO, neste contexto, as vantagens de se formalizarem requisitos internacionais comuns de segurança ;

CONSIDERANDO que estes objetivos podem ser melhor alcançados com a conclusão de uma convenção;

DECIDIRAM estabelecer requisitos estruturais para garantir a segurança no manuseio, empilhamento e transporte de contêineres durante as operações normais e, com este fim,

ACORDARAM o seguinte:

Artigo I

Obrigações gerais conforme a presente Convenção.

As Partes Contratantes se incumbem de implementar as disposições da presente Convenção, bem como os seus anexos, que devem constituir parte integrante da presente Convenção.

Artigo II

Definição

Para fins da presente Convenção, a menos que haja disposições em contrário:

- 1 *Contêiner* significa um artigo de equipamento de transporte:
 - (a) de caráter permanente e suficientemente forte para ser usado por diversas vezes;
 - (b) projetado especialmente para facilitar o transporte de produtos, por uma ou mais modalidades de transporte, sem recarregamento intermediário;

- (c) projetado para ser seguro e/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:
 - (1) no mínimo 14 metros quadrados (150 pés quadrados) ou
 - (2) no mínimo 7 metros quadrados (75 pés quadrados), se for preparado com encaixes de canto superiores

O termo *contêiner* não inclui veículos nem embalagens; entretanto, os contêineres carregados em chassis estão incluídos.

2 *Encaixes de canto* significa um arranjo de aberturas e faces na parte superior e/ou na parte inferior de um contêiner, para fins de manuseio, empilhamento e/ou segurança.

3 *Administração* significa o Governo de uma Parte Contratante, sob cuja autoridade os contêineres são aprovados.

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, conforme os termos da presente Convenção.

6 *Transporte internacional* significa transporte entre pontos de partida e destino situados no território de dois países, em que pelo menos em um dos quais se aplica a presente Convenção. A presente Convenção também se aplica quando uma parte de uma operação de transporte entre dois países é conduzida em um país ao qual esta Convenção se aplica,

7 *Carga* significa quaisquer produtos, bens, produtos manufaturados, mercadorias e artigos de qualquer tipo, 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, segundo dispõe a lei nacional da Parte Contratante, ou arrendatário ou fiador, se um acordo entre as partes dispuser sobre o exercício da responsabilidade do proprietário quanto à manutenção e inspeção do contêiner pelo arrendatário ou fiador.

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*” (“*rating*”) 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 máxima permitida* ou *P* significa a diferença entre o peso bruto operacional máximo e a tara.

Artigo III

Aplicação

1 A presente Convenção aplica-se a contêineres novos e existentes usados no transporte internacional, exceto os contêineres projetados exclusivamente para transporte aéreo.

2 Cada contêiner novo deverá ser aprovado de acordo com as disposições, tanto para testes de tipo quanto para teste individual, conforme consta do Anexo I.

3 Cada contêiner existente deverá ser aprovado de acordo com as disposições relevantes para a aprovação de contêineres existentes, estabelecidas no Anexo I, dentro de 5 anos a partir da data de entrada em vigor da presente Convenção.

Artigo IV

Teste, Inspeção, Aprovação e Manutenção

1 Para a vigência das disposições do Anexo I, cada Administração deverá estabelecer um método eficiente para o teste, inspeção e aprovação de contêineres, de acordo com os critérios estabelecidos na presente Convenção, considerando, entretanto, que a Administração possa confiar tais testes, inspeção e aprovação às organizações devidamente autorizadas por ela.

2 A Administração que confiar tais testes, inspeção e aprovação dos contêineres a uma organização deverá informar ao Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional (doravante denominada “A Organização”) para comunicação às Partes Contratantes.

3 A petição para aprovação poderá ser feita à Administração de qualquer Parte Contratante.

4 Cada contêiner deverá ser mantido em condições seguras de acordo com as disposições do Anexo I.

5 Se um contêiner aprovado não atender, de fato, às exigências dos Anexos I e II, a Administração competente deverá tomar as medidas que julgar necessárias para que o contêiner passe a atender a tais exigências, ou para retirar a aprovação.

Artigo V

Aceitação da Aprovação

1 A aprovação sob a autoridade de uma das Partes Contratantes, concedida conforme os termos da presente Convenção, deverá ser aceita pelas outras Partes Contratantes para todos os

propósitos da presente Convenção. Deverá ser considerada pelas outras Partes Contratantes como tendo a mesma vigência de uma aprovação emitida por elas.

2 Uma Parte Contratante não deverá impor quaisquer 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, prescrevendo 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 termo *mercadorias perigosas (ou produtos perigosos)* deverá ter o significado determinado por acordos internacionais.

Artigo VI

Controle

1 Cada contêiner aprovado conforme o Artigo III deverá submeter-se ao controle, no território das Partes Contratantes, dos funcionários devidamente autorizados por tais Partes Contratantes. Este controle deverá ser limitado à verificação de que o contêiner tenha afixado uma Placa de Aprovação de Segurança válida, conforme exige a presente Convenção, a menos que haja razão suficiente para acreditar-se que as condições do contêiner causarão riscos óbvios à segurança. Nesse caso, o funcionário responsável pelo controle deverá atuar somente quando for necessário garantir a recuperação do contêiner até que o mesmo esteja em condições seguras para continuar operando.

2 Quando o contêiner mostrar-se inseguro, como resultado de um defeito já existente por ocasião da sua aprovação, a Administração responsável por tal aprovação deverá ser informada pela Parte Contratante que tiver detectado o defeito.

Artigo VII

Assinatura, Ratificação, Aceitação, Aprovação e Adesão

1 A presente Convenção deverá ser aberta para assinatura até 15 de janeiro de 1973 no Escritório das Nações Unidas em Genebra, e subseqüentemente, de 1º de fevereiro de 1973 a 31 de dezembro de 1973 inclusive, na sede da Organização em Londres, por todos os Estados Membros das Nações Unidas ou de quaisquer agências especializadas, ou da Agência Internacional de Energia Atômica, ou Partes do Estatuto da Corte Internacional de Justiça, e por qualquer outro Estado convidado pela Assembléia-Geral das Nações Unidas para tornar-se uma Parte da presente Convenção.

2 A presente Convenção está sujeita à ratificação, aceitação ou aprovação pelos Estados signatários.

3 A presente Convenção deverá permanecer aberta para adesão por qualquer Estado a que se refere o parágrafo 1, acima.

4 Instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão deverão ser depositados junto ao Secretário-Geral da Organização (doravante chamado "Secretário-Geral").

Artigo VIII

Entrada em vigor

1 A presente Convenção deverá entrar em vigor doze meses após a data de depósito do décimo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão.

2 Para cada Estado que ratificar, aceitar, aprovar ou aderir à presente Convenção depois do depósito do décimo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, a presente Convenção deverá entrar em vigor doze meses depois da data de depósito, por esse Estado, do instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão.

3 Qualquer Estado que se tornar uma Parte da presente Convenção após a vigência de uma emenda deverá, desde que não haja qualquer manifestação de intenção em contrário por parte deste Estado:

- (a) ser considerado uma Parte da Convenção, conforme emendada; e
- (b) ser considerado uma Parte da Convenção, não emendada, em relação a qualquer Parte da Convenção não vinculada à emenda;

Artigo IX

Procedimento para emendar qualquer parte ou partes da presente Convenção

1 A presente Convenção pode ser emendada de acordo com a proposta de uma Parte Contratante, por meio de quaisquer procedimentos especificados neste Artigo.

2 Emenda após consideração na Organização:

- (a) A pedido da Parte Contratante, qualquer emenda proposta por ele à presente Convenção deverá ser considerada na Organização. Se adotada por uma maioria de dois terços dos presentes e votantes no Comitê de Segurança Marítima da Organização, para o qual todas as Partes Contratantes deverão ter sido convidadas a participar e votar, essa emenda será comunicada a todos os Membros da Organização e a todas as Partes Contratantes, no mínimo seis meses antes de sua consideração pela Assembléia da Organização. Qualquer Parte Contratante que não for um Membro da Organização deverá ser autorizada a participar e votar quando a emenda for considerada pela Assembléia.
- (b) Se adotada por uma maioria de dois terços dos presentes e votantes na Assembléia, e se essa maioria incluir dois terços das Partes Contratantes presentes e votantes, a emenda deverá ser comunicada pelo Secretário-Geral a todas as Partes Contratantes, para sua aceitação.
- (c) Essa emenda deverá entrar em vigor doze meses depois da data em que foi aceita pelos dois terços das Partes Contratantes. A emenda vigorará no que diz respeito a todas as Partes Contratantes, exceto àquelas que declararem não aceitá-la, antes da sua vigência.

3 Emenda feita por uma Conferência:

A pedido de uma Parte Contratante, aceito por pelo menos um terço das Partes Contratantes, será convocada pelo Secretário-Geral, uma conferência, para a qual os Estados referidos no Artigo VII deverão ser convidados.

Artigo X

Procedimento especial para emendar os Anexos

1 Qualquer emenda aos Anexos, proposta por uma Parte Contratante, deverá ser considerada na Organização a pedido da Parte interessada.

2 Se adotada por dois terços da maioria dos presentes e votantes no Comitê de Segurança Marítima da Organização, para o qual todas as Partes Contratantes deverão ser convidadas a participar e votar, e se essa maioria incluir uma maioria de dois terços das Partes Contratantes presentes e votantes, tal emenda deverá ser comunicada pelo Secretário-Geral a todas as Partes Contratantes, para sua aceitação.

3 Essa emenda deverá entrar em vigor em data a ser determinada pelo Comitê de Segurança Marítima, à época de sua adoção, a menos que, em data anteriormente determinada, ao mesmo tempo, pelo Comitê de Segurança Marítima, um quinto ou cinco das Partes Contratantes, o número que for menor, notificarem o Secretário-Geral de sua objeção à emenda. A determinação do Comitê de Segurança Marítima das datas referidas neste parágrafo, deverá ser feita por uma maioria de dois terços dos presentes e votantes, cuja maioria deverá incluir uma maioria de dois terços das Partes Contratantes presentes e votantes.

4 Ao entrar em vigor, qualquer emenda deverá, para todas as Partes Contratantes que não a objetaram, substituir e anular quaisquer disposições anteriores às quais a emenda se refere. Uma objeção feita por uma Parte Contratante não deverá estar relacionada com outras Partes Contratantes no que diz respeito à aceitação de contêineres aos quais a presente Convenção se aplica.

5 O Secretário-Geral deverá informar a todas as Partes Contratantes e Membros da Organização sobre qualquer pedido e comunicação referente a assunto compreendido neste Artigo, bem como a data em que qualquer emenda entrar em vigor.

6 No caso de uma emenda proposta aos Anexos ter sido considerada mas não adotada pelo Comitê de Segurança Marítima, qualquer Parte Contratante poderá requerer a convocação de uma conferência para a qual os Estados referidos no Artigo VII deverão ser convidados. Mediante recebimento de notificação de concordância por, no mínimo, um terço das outras Partes Contratantes, tal conferência deverá ser convocada pelo Secretário-Geral para considerar as emendas aos Anexos.

Artigo XI

Denúncia

1 Qualquer Parte Contratante pode denunciar a presente Convenção mediante o depósito de um instrumento junto ao Secretário-Geral. A denúncia deverá efetivar-se um ano após a data desse depósito junto ao Secretário-Geral.

2 Uma Parte Contratante que tiver comunicado uma objeção a uma emenda nos Anexos pode denunciar a presente Convenção e tal denúncia deverá efetivar-se na data em que a referida emenda entrar em vigor.

Artigo XII

Término

A presente Convenção deixará de vigorar se o número de Partes Contratantes for inferior a cinco por qualquer período de doze meses consecutivos.

Artigo XIII

Solução de Controvérsias

1 Qualquer controvérsia entre duas ou mais Partes Contratantes, referente à interpretação ou aplicação da presente Convenção, que não puder ser solucionada por negociação ou por outros meios, deverá, a pedido de uma das duas Partes, ser submetida a um tribunal de arbitragem composto da seguinte maneira: cada parte da controvérsia deverá indicar um árbitro e esses dois árbitros deverão indicar um terceiro árbitro, que deverá ser o Presidente. Se três meses depois do recebimento de um pedido, uma das partes tiver deixado de indicar um árbitro, ou se os árbitros tiverem deixado de eleger o Presidente, qualquer uma das partes poderá pedir ao Secretário-Geral para designar um árbitro ou o Presidente do tribunal de arbitragem.

2 A decisão do tribunal de arbitragem, estabelecida conforme as disposições do parágrafo 1, deverá estar relacionada com as partes da controvérsia.

3 O tribunal de arbitragem deverá determinar suas próprias regras de procedimento.

4 As decisões do tribunal de arbitragem, tanto em relação aos seus procedimentos e ao lugar de suas reuniões, quanto a qualquer controvérsia que surja, deverão ser tomadas através do voto da maioria.

5 Qualquer controvérsia que possa surgir entre as partes da controvérsia, no que diz respeito à interpretação e execução do arbítrio, poderá ser submetida por quaisquer das partes, para julgamento no tribunal de arbitragem que efetuou o arbítrio.

Artigo XIV

Reservas

1 Reservas à presente Convenção serão permitidas, exceto aquelas referentes às disposições dos Artigos I ao VI, XIII, ao presente Artigo e aos Anexos, com a condição de que essas reservas sejam comunicadas por escrito e, se forem comunicadas antes do depósito do instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, serão confirmadas nesse instrumento. O Secretário-Geral deverá comunicar tais reservas a todos os Estados referidos no Artigo VII.

2 Qualquer reserva feita de acordo com o parágrafo 1:

a) altera, para a Parte Contratante que fez a reserva, as disposições da presente Convenção à qual a reserva se refere, na extensão da reserva;

b) altera aquelas disposições, na mesma extensão para as outras Partes Contratantes nas suas relações com a Parte Contratante que fez a reserva.

3 Qualquer Parte Contratante que tenha formulado uma reserva, conforme o parágrafo 1, poderá retirá-la a qualquer momento, através de notificação ao Secretário-Geral.

Artigo XV

Notificação

Em aditamento às notificações e comunicações dispostas nos Artigos IX, X e XIV, o Secretário-Geral deverá notificar todos os Estados referidos no Artigo VII sobre o seguinte:

- a) assinaturas, ratificações, aceitações, aprovações e adesões, segundo o Artigo VII;
- b) datas de entrada em vigor da presente Convenção, de acordo com o Artigo VIII;
- c) data de entrada em vigor de emendas à presente Convenção, de acordo com os Artigos IX e X;
- d) denúncias, conforme o Artigo XI;
- e) término da presente Convenção, conforme o Artigo XII.

Artigo XVI

Textos autênticos

O original da presente Convenção, cujos textos em chinês, inglês, francês, russo e espanhol são igualmente autênticos, deverá ser depositado junto ao Secretário-Geral, que enviará cópias autenticadas a todos os Estados referidos no Artigo VII.

Em fé do que os Plenipotenciários abaixo-assinados, estando devidamente autorizados por seus respectivos Governos, assinaram a presente Convenção.

Concluído em Genebra no segundo dia do mês de dezembro de mil novecentos e setenta e dois.

Anexo I

Regras para testes, inspeção, aprovação e manutenção de contêineres

CAPÍTULO I

Regras comuns a todos os sistemas de aprovação

Regra 1

Placa de Aprovação de Segurança

- 1 (a) Uma Placa de Aprovação de Segurança, conforme as especificações estabelecidas no Apêndice deste Anexo, deverá ser permanentemente afixada em cada contêiner aprovado, num lugar bem visível, adjacente a qualquer outra placa de aprovação emitida para propósitos oficiais, onde não se estrague com facilidade.
- (b) Em cada contêiner, todas as marcações de peso bruto máximo deverão ser consistentes com a informação de peso bruto máximo na Placa de Aprovação de Segurança.
- (c) O proprietário do contêiner deverá remover a Placa de Aprovação de Segurança do contêiner se:
 - (i) o contêiner foi modificado de tal maneira que invalida a aprovação original e a informação contida na Placa de Aprovação de Segurança, ou
 - (ii) o contêiner está removido de serviço e não mais está sendo mantido de acordo com a Convenção, ou
 - (iii) a aprovação foi revogada pela Administração.
- 2 (a) A Placa deverá conter a seguinte informação, pelo menos nos idiomas inglês ou francês:

“APROVAÇÃO DE SEGURANÇA DA CSC”

País de aprovação e referência de aprovação

Data (mês e ano) de fabricação

Número de identificação do fabricante do contêiner ou, no caso de contêineres existentes, cujo número seja desconhecido, o número atribuído pela Administração.

Peso bruto operacional máximo (kg e lb)

Peso de empilhamento permissível para 1,8g (kg e lb)

Valor da carga para teste de rigidez transversal (kg e lb).

- (b) Deverá ser reservado, na placa, um espaço em branco para a inclusão dos valores (fatores) de resistência das paredes laterais e/ou das paredes das extremidades, de acordo com o parágrafo 3 desta Regra e Anexo II, testes 6 e 7. Um espaço em branco também deverá ser reservado na placa para indicar, se for o caso, a data (mês e ano) do primeiro exame de manutenção e dos exames posteriores.

3 Quando a Administração considerar que um novo contêiner atende às exigências da presente Convenção, em relação à segurança, e que os valores (fatores) de resistência das paredes laterais e/ou das paredes das extremidades são maiores ou menores do que aqueles estipulados no Anexo II, tais valores deverão ser indicados na Placa de Aprovação de Segurança.

4 A presença da Placa de Aprovação de Segurança não dispensa a obrigação de afixar rótulos ou outras informações que possam ser exigidas por outras regras em vigor.

Regra 2

Manutenção e exame

1 O proprietário do contêiner deverá responsabilizar-se pela sua manutenção em condições seguras.

2 (a) O proprietário de um contêiner aprovado deverá examiná-lo, ou tê-lo examinado de acordo com o procedimento prescrito ou aprovado pela Parte Contratante interessada, em intervalos compatíveis com as condições operacionais.

(b) A data (mês e ano), antes da qual um novo contêiner deverá ser submetido a seu primeiro exame, deverá ser marcada na Placa de Aprovação de Segurança.

(c) A data (mês e ano), antes da qual um contêiner deverá ser reexaminado, será claramente marcada no contêiner na Placa de Aprovação de Segurança, ou o mais próximo possível dela, de maneira aceitável para a Parte Contratante que prescreveu ou aprovou o procedimento particular de exame envolvido.

(d) O intervalo entre a data de fabricação e a data do primeiro exame não deverá exceder a cinco anos. Os exames posteriores de novos contêineres e o reexame dos contêineres existentes deverão ocorrer em intervalos de até 30 meses. Todos os exames deverão determinar se o contêiner tem defeitos que poderiam causar danos a qualquer pessoa.

3 (a) Como uma alternativa para o parágrafo 2º, a Parte Contratante interessada poderá aprovar um programa de exame contínuo, que considere satisfatório, mediante comprovação apresentada pelo proprietário de modo que tal programa proporcione um padrão de segurança não inferior ao estabelecido no parágrafo 2 acima.

(b) Para indicar que o contêiner está sendo operado de acordo com o programa de exame contínuo aprovado, uma marca mostrando as letras “ACEP” e a identificação da Parte Contratante que garantiu aprovação do programa deverá ser exibida na Placa de Aprovação de Segurança ou o mais perto dela possível.

(c) Todos os exames feitas com base neste programa deverão determinar se o contêiner tem algum defeito que possa colocar em risco a vida das pessoas. Elas deverão ser efetuadas juntamente com os reparos maiores, reformas ou no intercâmbio

aluguel/devolução (“on hire/off hire”) e, em nenhum caso, menos que uma vez a cada 30 meses.

4 Para o propósito desta Regra, a *Parte Contratante interessada* é a Parte Contratante do território onde o proprietário reside ou tem seu escritório central. Entretanto, no caso de o proprietário residir ou ter seu escritório central em um país cujo governo ainda não tenha tomado providências no sentido de prescrever ou aprovar um esquema de exame, o proprietário, até que se tome tais providências, poderá usar os procedimentos prescritos ou aprovados pela Administração de uma Parte Contratante que esteja preparada para atuar como a Parte Contratante interessada. O proprietário deverá sujeitar-se às condições para uso desses procedimentos determinados pela Administração em questão.

CAPÍTULO II

Regras para aprovação de novos contêineres por tipo de projeto

Regra 3

Aprovação de novos contêineres

Para serem aprovados quanto à segurança, conforme a presente Convenção, todos os novos contêineres deverão sujeitar-se às exigências estabelecidas no Anexo II.

Regra 4

Aprovação por tipo de projeto

No caso de contêineres para os quais tenha sido feita uma petição de aprovação, a Administração examinará projetos e fará testes presenciais de um contêiner – protótipo, de modo a garantir que os contêineres estejam de acordo com as exigências estabelecidas no Anexo II. Quando satisfeita, a Administração deverá notificar o requerente por escrito de que o contêiner atende às exigências da presente Convenção e esta notificação deverá credenciar o fabricante a afixar a Placa de Aprovação de Segurança em cada contêiner desta série do tipo de projeto.

Regra 5

Disposições para aprovação por tipo de projeto

- 1 Quando os contêineres forem fabricados em série de tipo de projeto, a petição de aprovação por tipo de projeto deverá ser dirigida à Administração, acompanhada de desenhos, uma especificação de projeto do tipo de contêiner a ser aprovado e outros dados que possam ser solicitados pela Administração.
- 2 O requerente deverá determinar os símbolos de identificação que serão atribuídos pelo fabricante ao tipo de contêiner, objeto da petição de aprovação.
- 3 A petição também deverá vir acompanhada da garantia de que o fabricante:
 - (a) colocará à disposição da Administração todos os modelos de contêineres que esta desejar examinar;
 - (b) informará à Administração qualquer mudança no projeto ou especificação e aguardará sua aprovação antes de afixar a Placa de Aprovação de Segurança no contêiner;
 - (c) afixará a Placa de Aprovação de Segurança em cada contêiner em série aprovado e em nenhum outro;
 - (d) manterá um registro dos contêineres fabricados de acordo com o tipo de projeto aprovado. Este registro deverá conter, no mínimo, os números de identificação do fabricante, datas de entrega e os nomes e endereços de clientes para quem os contêineres são entregues.
- 4 A aprovação poderá ser concedida pela Administração aos contêineres que constituem uma versão modificada de um tipo de projeto aprovado, se a Administração julgar que tais

modificações não afetam a validade dos testes efetuados no decorrer da aprovação do tipo de projeto.

5 A Administração não deverá autorizar um fabricante a afixar a Placa de Autorização de Segurança baseando-se no tipo de projeto aprovado, a menos que o fabricante tenha criado um sistema de controle de produção que permita garantir que os contêineres por ele fabricados estão de acordo com o protótipo aprovado.

Regra 6

Exame durante a produção

A fim de garantir que os contêineres de uma série do mesmo tipo de projeto sejam fabricados de acordo com o projeto aprovado, a Administração examinará ou testará tantas unidades quantas achar necessário, em qualquer fase da produção dos referidos contêineres da série de tipo de projeto.

Regra 7

Notificação da Administração

O fabricante deverá notificar a Administração antes de começar a produzir cada nova série de contêineres, a serem fabricados de acordo com o tipo e modelo aprovados.

CAPÍTULO III

Regras para aprovação de novos
contêineres, por aprovação individual

Regra 8

Aprovação de contêineres individuais

A aprovação de contêineres individuais pode ser concedida quando a Administração, depois de exame e testes presenciais, tiver a certeza de que o contêiner atende às exigências da presente Convenção; a Administração, quando assim satisfeita, notificará o solicitante, por escrito, a respeito da aprovação e essa medida o credenciará a afixar a Placa de Aprovação de Segurança no referido contêiner.

CAPÍTULO IV

Regras para aprovação dos contêineres existentes e de novos contêineres não aprovados à época da fabricação

Regra 9

Aprovação dos contêineres existentes

1 Se, num prazo de cinco anos a contar da data da vigência da presente Convenção, o proprietário de um contêiner existente prestar as seguintes informações a uma Administração:

- (a) data e local de fabricação;
- (b) número de identificação do contêiner, se houver;
- (c) capacidade de peso bruto operacional máximo;
- (d)
 - (i) evidência de que esse tipo de contêiner tem operado com segurança no transporte marítimo e/ou fluvial por um período de, pelo menos, dois anos, ou
 - (ii) evidência, a critério da Administração, de que o contêiner foi fabricado de acordo com o tipo de projeto que tenha sido testado e julgado capaz de atender às condições técnicas estabelecidas no Anexo II, com exceção daquelas referentes aos testes de resistência das paredes das extremidades e das paredes laterais, ou
 - (iii) evidência de que o contêiner foi construído de acordo com os padrões que, na opinião da Administração, equivalem às condições técnicas estabelecidas no Anexo II, com exceção daquelas referentes aos testes de resistência das paredes das extremidades e das paredes laterais;
- (e) peso de empilhamento permitido para 1,8 g (kg e lb); e
- (f) quaisquer outros dados exigidos para a Placa de Aprovação de Segurança;

então, a Administração, após investigação, notificará o proprietário, por escrito, se a aprovação foi concedida. Em caso positivo, essa notificação credenciará o proprietário a afixar a Placa de Aprovação de Segurança após o contêiner ter sido examinado de acordo com o Regra 2. O exame desse contêiner e a afixação da mencionada placa deverão ocorrer até 1º de janeiro de 1985.

2 Os contêineres existentes que não tiverem sido qualificados conforme o parágrafo 1 deste Regra poderão ser apresentados para aprovação, de acordo com as disposições do Capítulo II ou do Capítulo III deste Anexo. Para tais contêineres, não se aplicam as exigências do Anexo II referentes aos testes de resistência das paredes das extremidades e/ou paredes laterais. A Administração pode, se estiver satisfeita que os contêineiros em questão tenham estado em serviço, abrir mão das exigências referentes à apresentação de desenhos e dos testes que não sejam os de resistência de içamento e do assoalho, como possa ser julgado apropriado.

Regra 10

Aprovação de novos contêineres não aprovados à época da fabricação

Se, em 6 de setembro de 1982, ou antes dessa data, o proprietário de um contêiner novo, não aprovado à época da sua fabricação, prestar as seguintes informações à Administração:

- (a) data e local de fabricação;
- (b) número de identificação do contêiner, se houver;
- (c) capacidade de peso bruto operacional máximo;
- (d) evidência, a critério da Administração, de que o contêiner foi fabricado de acordo com um tipo de projeto testado e julgado capaz de atender às condições técnicas estabelecidas no Anexo II;
- (e) peso de empilhamento permitido para 1,8g (kg e lb); e
- (f) quaisquer outros dados exigidos para a Placa de Aprovação de Segurança,

nesse caso, a Administração, após investigação, poderá aprovar o contêiner, não obstante os dispositivos do Capítulo II. Quando for concedida aprovação, essa aprovação deverá ser notificada, por escrito, ao proprietário do contêiner, o que o credenciará a afixar a Placa de Aprovação de Segurança após a realização do devido exame, de acordo com o Regra 2. O exame do contêiner, bem como a afiação da mencionada Placa, deverão ocorrer até 1º de janeiro de 1985.

CAPÍTULO V

Regras para aprovação de contêineres modificados

Regra 11

Aprovação de contêineres modificados

O proprietário de um contêiner aprovado que tenha sido modificado, de uma maneira que resultou em alterações estruturais, deverá notificar tais modificações à Administração ou a uma organização por ela aprovada devidamente. A Administração ou organização autorizada poderá requerer que o contêiner modificado seja novamente testado, como apropriado, antes da recertificação.

APÊNDICE

A Placa de Aprovação de Segurança, conforme modelo reproduzido abaixo, deverá ter a forma de uma placa retangular permanente, não corrosiva, à prova de fogo, medindo não menos do que 200mm x 100mm. As palavras "CSC SAFETY APPROVAL", com letras de, no mínimo 8mm de altura e as demais palavras e números com uma altura mínima de 5mm, deverão ser estampadas, gravadas ou indicadas na superfície da Placa, de qualquer outro modo permanente e legível.

CSC SAFETY APPROVAL	
1	[GB-L/749/2/7/75]
2	DATE MANUFACTURED
3	IDENTIFICATION No.
4	MAXIMUM GROSS WEIGHT..... kg lb
5	ALLOWABLE STACKING WEIGHT FOR 1.8g. kg lb
6	RACKING TEST LOAD VALUE..... kg lb
7	
8	
9	

Diagram dimensions: Width ≥ 200 mm, Height 100 mm.

- 1 País da aprovação ou referência da aprovação, conforme consta do exemplo da linha 1 (o país da aprovação deve ser indicado por meio do sinal distintivo usado para indicar o país de registro dos veículos que circulam no tráfego rodoviário internacional).
- 2 Data (mês e ano) de fabricação.
- 3 Número de identificação do contêiner ou, no caso dos contêineres existentes cujos números são desconhecidos, colocação do número concedido pela Administração.
- 4 Peso bruto operacional máximo (kg e lb).
- 5 Peso de empilhamento permitido para 1,8g (kg e lb).
- 6 Valor da carga no teste de rigidez transversal (kg e lb).
- 7 Resistência das paredes das extremidades, a ser indicada na placa somente se as paredes das extremidades forem projetadas para suportar um peso menor ou maior do que 0,4 vezes a carga útil máxima permitida, isto é, 0,4 P.
- 8 Resistência das paredes laterais, a ser indicada na placa somente se as paredes laterais forem projetadas para suportar um peso menor ou maior do que 0,6 vezes a carga útil máxima permitida, isto é, 0,6 P.

- 9 Data do primeiro exame de manutenção (mês e ano) para novos contêineres, e datas subsequentes dos exames de manutenção (mês e ano), se a placa for usada para esse fim.

Anexo II

Exigências de segurança estrutural e testes

Introdução

Ao se estabelecer as exigências deste Anexo, fica implícito que, em todas as fases da operação de contêineres, as forças resultantes do movimento, localização, empilhamento e peso do contêiner carregado, bem como as forças externas, não excederão a resistência de projeto do contêiner. Em particular, foram feitas as seguintes suposições:

- (a) o contêiner será de tal forma restringido, que não fique sujeito a forças excessivas, além daquelas para as quais foi projetado;
- (b) o contêiner terá sua carga acondicionada de acordo com as práticas comerciais, de modo a que a carga não imponha forças excessivas ao contêiner, além daquelas para as quais foi projetado.

Construção

1 Será considerado seguro o contêiner feito de qualquer material apropriado, que passe satisfatoriamente pelos testes a seguir, sem apresentar nenhuma deformação ou anormalidade permanente que o torne incapaz de ser usado para sua finalidade de projeto.

2 As dimensões, posicionamento e tolerância dos encaixes dos cantos serão verificados no que diz respeito aos sistemas de içamento e segurança com os quais funcionarão.

Cargas de testes e procedimentos de teste

Quando apropriados, conforme o projeto do contêiner, as seguintes cargas de teste e procedimentos de teste serão aplicados a todos os tipos de contêineres em teste.

1 IÇAMENTO

O contêiner, tendo a carga interna prescrita, será içado de tal forma que não seja aplicada nenhuma força de aceleração significativa. Depois de içado, o contêiner ficará suspenso ou suportado por cinco minutos, e depois arriado até o chão.

(A) *Içamento pelos encaixes de canto*

CARREGAMENTOS DE TESTE E FORÇAS APLICADAS	PROCEDIMENTOS DE TESTE
--	------------------------

Carregamento interno:

Uma carga distribuída uniformemente, de modo que o peso combinado do contêiner e da carga de teste seja igual a 2R. No caso de um contêiner-tanque, quando o peso de teste da carga interna mais a tara é menor que 2R, uma carga suplementar distribuída pelo comprimento do tanque deve ser aplicada ao contêiner.

Forças aplicadas externamente:

De tal modo a içar o peso combinado de 2R, da maneira prescrita (sob o título PROCEDIMENTOS DE TESTE)

(i) *Içamento pelos encaixes dos cantos da parte superior:*

contêineres com mais de 3.000mm (10 pés – nominal) de comprimento deverão ter forças de içamento aplicadas verticalmente em todos os quatro encaixes de canto da parte superior.

Contêineres com 3.000 mm (10 pés-nominal) de comprimento, ou menos, deverão ter forças de içamento aplicadas em todos os quatro encaixes de canto da parte superior, de modo que o ângulo entre cada mecanismo de içamento e a vertical seja de 30°.

(ii) *Içamento pelos encaixes dos cantos da parte inferior:*

Os contêineres terão forças de içamento aplicadas de tal forma que os mecanismos de içamento suportem apenas os encaixes de canto da parte inferior.

As forças de içamento deverão ser aplicadas em ângulos na horizontal de: 30° para contêineres com 12.000mm (40 pés-nominal) de comprimento, ou maiores;

37° para contêineres com 9.000mm (30 pés-nominal) de comprimento, ou maiores, mas não incluindo os de 12.000mm;

45° para contêineres de 6.000mm (20 pés-nominal) de comprimento, ou maiores, mas não incluindo os de 9.000mm

60° para contêineres com menos de 6.000mm de comprimento (20 pés-nominal).

(B) *Içamento por quaisquer outros métodos adicionais*

CARREGAMENTOS DE TESTE E FORÇAS APLICADAS	PROCEDIMENTOS DE TESTE
Carregamento interno: Uma carga distribuída uniformemente, de modo que o peso combinado do contêiner e da carga de teste seja igual a 1,25 R. No caso de um contêiner-tanque, quando o peso de teste da carga interna mais a tara é menor que 1,25R, uma carga suplementar distribuída pelo comprimento do tanque deve ser aplicada ao contêiner.	(i) <i>Içamento pelas entradas de içamento para garfos de empilhadeiras (fork-lift pockets):</i> O contêiner deverá ser colocado em barras as quais estão no mesmo plano horizontal, ficando uma barra centralizada dentro de cada entrada usada para içar o contêiner carregado. As barras serão da mesma largura dos garfos intencionados para serem usados no manuseio e deverão se projetar na entrada dos garfos 75% do comprimento das entradas dos garfos.
Forças aplicadas externamente: De tal modo a içar o peso combinado de 1,25 R, da maneira prescrita (sob o título PROCEDIMENTOS DE TESTE)	(ii) <i>Içamento pelos pontos de acoplamento para garras de movimentação (grapples-arm positions)</i> O contêiner será colocado em calços no mesmo plano horizontal, ficando cada um deles sob cada ponto de acoplamento. Esses calços terão o mesmo tamanho da área de içamento das garras a serem usadas.
	(iii) <i>Outros métodos:</i> Quando os contêineres são projetados para serem içados na condição de carregados por algum método não mencionado nos itens (A) ou (B) (i) e (ii), eles deverão também ser testados com o carregamento interno e forças aplicadas externamente, representativas das condições de aceleração adequadas para aquele método.

2 EMPILHAMENTO

1 Para as condições de transporte internacional em que as forças máximas verticais de aceleração variam significativamente de 1,8g, e quando o contêiner for efetivamente limitado a tais condições de transporte, a carga de empilhamento pode ser variada conforme a relação apropriada das forças de aceleração.

2 Na conclusão bem-sucedida desse teste, o contêiner pode ser calculado para o permissível peso de empilhamento estático sobreposto, que será indicado na Placa de Aprovação de Segurança sob o título: "ALLOWABLE STACKING WEIGHT FOR 1,8g (kg e lb)".

CARREGAMENTOS DE TESTE E FORÇAS APLICADAS

PROCEDIMENTOS DE TESTE

Carregamento interno:

Uma carga distribuída uniformemente, de tal modo que o peso combinado do contêiner e da carga de teste seja igual a 1,8 R. Contêineres-tanques poderão ser testados na condição de tara.

Forças aplicadas externamente:

De forma a sujeitar cada um dos quatro encaixes dos cantos da parte superior a uma força vertical para baixo, igual a $0,25 \times 1,8$ x o permissível peso de empilhamento estático superposto.

O contêiner, tendo a carga interna prescrita, será colocado em 4 calços nivelados que, por sua vez, serão apoiados em uma superfície rígida horizontal, ficando cada um sob cada encaixe de canto da parte inferior ou estrutura equivalente de canto. Os calços ficarão centralizados sob os encaixes e terão, aproximadamente, as mesmas dimensões planas desses.

Cada força exterior deverá ser aplicada em cada um dos encaixes de canto, através de um encaixe de canto, de teste, correspondente ou através de um calço com as mesmas dimensões planas.

O calço ou o encaixe de canto, de teste, deverá ser compensado em relação ao encaixe de canto da parte superior do contêiner por 25 mm (1 polegada) na lateral e 38 mm (1 ½ polegada) no sentido longitudinal.

3 CARGAS CONCENTRADAS

CARREGAMENTOS DE TESTE E FORÇAS APLICADAS	PROCEDIMENTOS DE TESTE
(a) no teto	
Carregamento interno:	As forças aplicadas externamente deverão ser aplicadas verticalmente de cima para baixo sobre a superfície externa da área mais frágil do teto do contêiner
Nenhum.	
Forças aplicadas externamente:	
Uma carga concentrada de 300 kg (660 lb) distribuída uniformemente sobre uma área de 600 mm x 300 mm (24 polegadas x 12 polegadas).	
(b) no assoalho	
Carregamento interno:	O teste deverá ser feito com o contêiner apoiado em quatro suportes de nível, colocados sob os quatro cantos inferiores, de tal maneira que a estrutura da base do contêiner possa fletir livremente.
Duas cargas concentradas, de 2.730 kg (6000 lb) cada uma, aplicadas ao assoalho do contêiner em uma área de contato de 142 cm ² (22 polegadas quadradas).	
Forças aplicadas externamente:	
Nenhuma.	Deve ser deslocado sobre a área total do assoalho do contêiner um dispositivo de teste carregado a um peso de 5.460 kg (12.000 libras) dividido em cada uma de duas superfícies, ou seja, 2.730 kg (6.000 libras) em cada superfície. Essas duas superfícies, quando carregadas, devem medir, no total, 284 cm ² (44 polegadas quadradas), ou seja, 142 cm ² (22 polegadas quadradas) cada uma, com uma largura de 180 mm (7 polegadas) e uma distância entre seus centros de 760 mm (30 polegadas).

4 RESISTÊNCIA TRANSVERSAL

CARREGAMENTOS DE TESTE E FORÇAS APLICADAS

PROCEDIMENTOS DE TESTE

Carregamento interno:

Nenhum

Forças aplicadas externamente:

De modo a exercer uma força lateral sobre as estruturas das extremidades do contêiner. As forças serão iguais àquelas para as quais o contêiner foi projetado.

O contêiner, na condição de tara, deverá ser colocado sobre quatro suportes de nível, cada um sob cada canto inferior e, para evitar qualquer movimento lateral e vertical, o contêiner deverá ser ajustado a dispositivos de fixação dispostos de modo que o esforço lateral só se exerça sobre os encaixes de canto inferiores, diagonalmente opostos àqueles sobre os quais as forças são aplicadas.

As forças aplicadas externamente serão aplicadas separadas ou simultaneamente sobre cada um dos encaixes de canto superiores, de um lado do contêiner, paralelamente à base e às superfícies das paredes das extremidades do contêiner. As forças deverão ser aplicadas primeiramente nos encaixes de canto superiores e depois em sentido contrário. No caso de contêineres em que cada extremidade é simétrica em relação a seu eixo vertical central, apenas um lado precisa ser testado; no caso de contêineres que têm extremidades assimétricas em relação a seus eixos centrais, as duas extremidades devem ser submetidas a teste.

5 ESFORÇOS LONGITUDINAIS (TESTE ESTÁTICO)

Ao se projetar e construir contêineres, deve-se levar em conta que eles poderão suportar, nos transportes terrestres, acelerações de 2g aplicadas horizontalmente em uma direção longitudinal.

CARREGAMENTOS DE TESTE E FORÇAS APLICADAS

PROCEDIMENTOS DE TESTE

Carregamento interno:

Uma carga uniformemente distribuída de tal forma que o peso total do contêiner, incluindo a carga de teste, seja igual ao peso bruto operacional máximo ou Relação ("rating") (R). No caso de contêiner-tanque, quando o peso da carga interna mais a tara for menor do que o peso bruto operacional máximo ou "rating" R, uma carga suplementar deverá ser aplicada ao contêiner.

O contêiner, com o carregamento interno prescrito, deve ser restrito longitudinalmente fixando-se os dois encaixes de canto inferiores, ou as estruturas de canto equivalentes, em uma extremidade, a pontos apropriados de apoio.

As forças aplicadas externamente deverão ser aplicadas primeiramente em direção aos pontos de apoio e, depois, em sentido contrário. Cada lado do contêiner deve ser submetido a teste.

Forças aplicadas externamente:

Forças longitudinais de magnitude igual a R aplicadas a cada lado do contêiner, em compressão ou em tração, isto é, a força total igual a 2 R na base do contêiner como um todo.

6 PAREDES DAS EXTREMIDADES

As paredes das extremidades deverão ser capazes de resistir a uma carga não inferior a 0,4 vezes a carga útil máxima permitida. Se, entretanto, as paredes das extremidades forem projetadas para resistir a uma carga menor ou maior que 0,4 vezes a carga útil máxima permitida, tal fator de força deverá ser indicado na Placa de Aprovação de Segurança, de acordo com o Anexo I, Regra 1.

CARREGAMENTOS DE TESTE E FORÇAS APLICADAS

PROCEDIMENTOS DE TESTE

Carregamento interno:

De modo a submeter a parte interna de um parede de extremidade a uma carga distribuída uniformemente de 0,4 P ou a qualquer outra carga para a qual o contêiner tenha sido projetado.

O carregamento interno prescrito deverá ser aplicado da seguinte maneira:

Ambas as extremidades de um contêiner deverão ser testadas exceto que, quando as extremidades forem idênticas apenas uma extremidade precisa ser testada. As paredes das extremidades de contêineres que não possuem lados abertos ou portas laterais podem ser testadas separada ou simultaneamente.

Forças aplicadas externamente:

Nenhuma.

As paredes das extremidades dos contêineres que possuem lados abertos ou portas laterais deverão ser testadas separadamente. Quando as extremidades são testadas separadamente, as reações às forças aplicadas as paredes das extremidades deverão ser limitadas à estrutura de base do contêiner.

7 PAREDES LATERAIS

As paredes laterais deverão ser capazes de resistir a uma carga não inferior a 0,6 vezes a carga útil máxima permitida. Se, entretanto, as paredes laterais forem projetadas para suportar uma carga menor ou maior que 0,6 vezes a carga útil máxima permitida, tal fator de força deverá ser indicado na Placa de Aprovação de Segurança de acordo com o Anexo I, Regra I.

CARREGAMENTOS DE TESTE E FORÇAS APLICADAS

PROCEDIMENTOS DE TESTE

Carregamento interno:

De modo a submeter a parte interna de uma parede lateral a uma carga distribuída uniformemente de 0,6 P ou a qualquer outra carga para a qual o contêiner tenha sido projetado.

Forças aplicadas externamente:

Nenhuma.

O carregamento interno prescrito deverá ser aplicado da seguinte maneira:

Ambos os lados do contêiner deverão ser testados, exceto que, quando ambos os lados forem idênticos, somente um lado precisa ser testado.

As paredes laterais devem ser submetidas a teste separadamente e as reações à carga interna do contêiner devem ser limitadas aos encaixes de canto ou às estruturas de canto correspondentes. Contêineres com abertura superior deverão ser testados nas condições de operação para as quais são projetados, por exemplo: com as partes superiores desmontáveis nos seus devidos lugares.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MENSAGEM N.º 451, DE 2016

(Do Poder Executivo)

Aviso nº 528/2016 - C. Civil

Convenção Internacional para a Segurança de Contêineres, de 1972, adotada durante Conferencia Internacional realizada em Londres, Reino Unido, em 2 de dezembro de 1972.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) MSC-450/2016.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

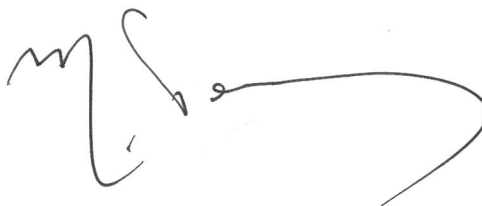
Art. 137, caput - RICD

Mensagem nº 451

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores, da Defesa, da Indústria, Comércio Exterior e Serviços e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o texto das Resoluções MSC.310(88) e MSC.355(92), com emendas à Convenção Internacional para a Segurança de Contêineres, de 1972 (CSC).

Brasília, 17 de agosto de 2016.

A handwritten signature in dark ink, consisting of a stylized 'M' followed by a long, sweeping horizontal stroke that curves upwards at the end.

09064.000002/2015-13

A.4

EMI nº 00196/2016 MRE MTPA MDIC MD



Brasília, 1 de Julho de 2016

Excelentíssimo Senhor Vice-presidente da República, No Exercício do Cargo de Presidente da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de mensagem que encaminha o texto das Resoluções MSC.310(88) e MSC.355(92), adotadas no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), com emendas à Convenção Internacional para a Segurança de Contêineres, 1972 (CSC).

2. A Convenção Internacional para a Segurança de Contêineres, 1972 (CSC), adotada em Londres, no Reino Unido, em 2 de dezembro de 1972, e assinada pelo Brasil em 3 de abril de 1992, tem como propósito estabelecer requisitos estruturais padronizados a fim de garantir a segurança do manuseio, empilhamento e transporte dos contêineres durante a sua operação normal.

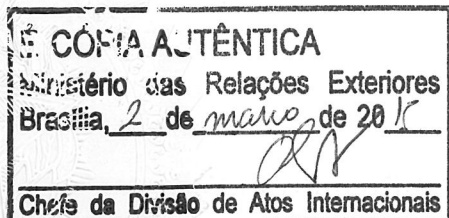
3. As emendas, adotadas pelas Resoluções MSC.310(88) e MSC. 355(92), atualizam o anexo da Convenção no que concerne a diversos aspectos técnicos acordados durante as Sessões do Comitê de Segurança Marítima da OMI, possibilitando ao Brasil atuar de acordo com as normas internacionais na matéria.

4. À luz do exposto e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o Artigo 84, inciso VIII, combinado com o Artigo 49, inciso I da Constituição Federal, submetemos a Vossa Excelência o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autênticas do texto das Resoluções

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: José Serra, Maurício Quintella Malta Lessa, Raul Belens Jungmann Pinto, Marcos Antonio Pereira

SAG-APOIO
Digitalizado



Anexo A (7), do Of nº 11/2014, da Sec-IMO à CCA-IMO

RESOLUÇÃO MSC.310(88)
(adotada em 3 de Dezembro de 2010)

ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA
CONTÊINERES SEGUROS (CSC), 1972

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA,

LEMBRANDO o Artigo 28(b) da Convenção da Organização Marítima Internacional relativo às funções do Comitê,

NOTANDO o artigo X Convenção Internacional para Contêineres Seguros, 1972 (doravante referida como "a Convenção", relativo ao procedimento especial para emendar os Anexos à Convenção,

TENDO CONSIDERADO, em sua octogésima-oitava sessão, emendas propostas à Convenção e acordo com o procedimento disposto nos parágrafos 1 e 2 do artigo X da Convenção,

1. ADOTA as emendas aos Anexos da Convenção, cujo texto é apresentado no Anexo à presente resolução;
2. DETERMINA, de acordo com o parágrafo 3 do artigo X da Convenção, que as ditas emendas deverão entrar em vigor em 01 de janeiro de 2012 a menos que, antes de 01 de julho de 2011, cinco ou mais Partes Contratantes notifiquem o Secretário-Geral de sua objeção às emendas;
3. REQUER ao Secretário-Geral, em cumprimento ao parágrafo 2 do artigo X da Convenção, encaminhar cópias certificadas da presente resolução e o texto das emendas contido no Anexo a todas as Partes Contratantes para sua aceitação;
4. REQUER AINDA ao Secretário-Geral informar todas as Partes Contratantes e Membros da Organização sobre qualquer pedido ou comunicação sob o artigo X da Convenção e sobre a data na qual as emendas entram em vigor.

ANEXO

EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA CONTÊINERES SEGUROS, 1972, COMO EMENDADA

ANEXO I REGRAS PARA TESTES, INSPEÇÃO, APROVAÇÃO E MANUTENÇÃO DE CONTÊINERES

Capítulo I Regras comuns a todos os sistemas de aprovação

Regra 1 – Placa de Aprovação de Segurança

- 1 Uma nova frase é adicionada no final do parágrafo 3 como segue:

"Onde os valores de empilhamento ou sustentação são menores que 192.000 kg ou 150 kN, respectivamente, o contêiner deverá ser considerado como de capacidade limitada para empilhamento ou sustentação e deverá ser distintamente marcado, como requerido pelas normas pertinentes.

Regra 2 – Manutenção e exame

- 2 Após o parágrafo 3 existente, novos parágrafos 4 e 5 são adicionados como segue e o parágrafo 4 existente é renumerado como parágrafo 6:

"4 Como um mínimo, programas aprovados devem ser revistos a cada dez anos para assegurar a sua continuada viabilidade. A fim de assegurar a uniformidade por todos os envolvidos na inspeção de contêineres e sua segurança operacional em curso, a Parte Contratante interessada deverá assegurar que os seguintes elementos são cobertos em cada programa periódico prescrito ou programa de exame contínuo aprovado:

- .1 métodos, escopo e critérios a serem usados durante os exames;
- .2 frequência de exames;
- .3 qualificações do pessoal para executar os exames;
- .4 sistema de guarda de registros e documentos que irão coletar:
 - .1 o número de série singular do proprietário para o contêiner;
 - .2 a data de realização do exame;
 - .3 identificação da pessoa competente que realizou o exame;
 - .4 o nome e a localização da organização onde o exame foi realizado;

.5 os resultados do exame; e

.6 no caso de um Esquema de Exame Periódico (PES), a Próxima Data de Exame (NED);

.5 um sistema para registrar e atualizar os números de identificação de todos os contêineres cobertos pelo esquema adequado de exame;

.6 métodos e sistemas para critérios de manutenção que cubram as características de projeto dos contêineres específicos;

.7 disposições para manter contêineres alugados, se diferentes daquelas usadas para contêineres próprios; e

.8 condições e procedimentos para adicionar contêineres a um programa já aprovado.

5 A Parte Contratante deverá realizar auditorias periódicas de programas aprovados para assegurar a conformidade com as disposições aprovadas pela Parte Contratante. A Parte Contratante deverá retirar qualquer aprovação quando as condições de aprovação não mais são cumpridas."

3 Após o parágrafo renumerado 6, um novo parágrafo 7 é inserido como segue:

"7 As Administrações deverão fazer as informações sobre Programas de Exame Contínuo aprovados publicamente disponíveis."

APÊNDICE

4 Após o parágrafo 9 existente, os novos parágrafos 10 e 11 são inseridos como segue:

"10 Capacidade de empilhamento com uma porta fora a ser indicada na placa somente se o contêiner é aprovado para operação com uma porta fora. A marcação deverá mostrar: MASSA DE EMPILHAMENTO ADMISSÍVEL UMA PORTA FORA PARA 1,8 g (... kg ... lbs). Essa marcação deverá ser exibida junto do valor do teste de sustentação (ver linha 5).

11 Capacidade de sustentação com uma porta fora a ser indicada na placa somente se o contêiner é aprovado para operação com uma porta fora. A marcação deverá mostrar: VALOR DA CARGA DE TESTE DE SUSTENTAÇÃO UMA PORTA FORA (... kg ... lbs). Essa marcação deverá ser exibida junto do valor do teste de empilhamento (ver linha 6)."

ANEXO II

REQUISITOS DE SEGURANÇA ESTRUTURAL E TESTES

Cargas de teste e procedimentos de teste

- 5 Após a seção 7 existente, uma nova seção 8 é inserida como segue:

"8 OPERAÇÃO COM UMA PORTA FORA

1 Contêineres com uma porta removida têm uma redução significativa em sua capacidade de suportar cargas de sustentação e, potencialmente, uma redução na resistência ao empilhamento. A remoção de uma porta em um contêiner em operação é considerada uma modificação do contêiner. Contêineres devem ser aprovados para operação com uma porta fora. Tal aprovação deve ser baseada em resultados de testes conforme disposto abaixo.

2 Ao completar com sucesso o teste de empilhamento o contêiner pode ser classificado para a massa de empilhamento superposta admissível, a qual deve ser indicada na Placa de Aprovação de Segurança imediatamente abaixo da linha 5: MASSA DE EMPILHAMENTO ADMISSÍVEL PARA 1,8 g (kg e lbs) UMA PORTA FORA

3 Ao completar com sucesso o teste de sustentação, a carga do teste de sustentação deve ser indicada na Placa de Aprovação de Segurança imediatamente abaixo da linha 6: VALOR DA CARGA DE TESTE DE SUSTENTAÇÃO (kg e lbs) UMA PORTA FORA

CARGAS DE TESTE E FORÇAS APLICADAS

PROCEDIMENTOS DE TESTE

Empilhamento

Carregamento interno:

Uma carga uniformemente distribuída tal que a massa combinada do contêiner e carga de teste seja igual a 1,8R.

Os procedimentos de teste devem ser como disposto em

2 EMPILHAMENTO

Forças aplicadas externamente:

De forma a sujeitar cada um dos quatro acessórios de cantos a uma força vertical para baixo igual a 0,25 x 1,8 x a massa superposta admissível de empilhamento estático.

Sustentação transversal

Carregamento interno:

Nenhum.

Os procedimentos de teste devem ser como disposto em

4 SUSTENTAÇÃO TRANSVERSAL

Forças aplicadas externamente:

De forma a sustentar as estruturas dos extremos do contêiner lateralmente. As forças deverão ser iguais àquelas para as quais o contêiner foi projetado."

"ANEXO III**CONTROLE E VERIFICAÇÃO****1 Introdução**

O artigo VI da Convenção se refere às medidas de controle que podem ser tomadas pelas Partes Contratantes. Tal controle deve ser limitado a comprovar que o contêiner leva uma Placa de Aprovação de Segurança válida, e um programa aprovado de exame contínuo (ACEP) ou uma marca da Data de Próximo Exame (NED) válida, a menos que haja evidência significativa para crer que a condição do contêiner é tal que possa criar um óbvio risco à segurança. Este Anexo provê orientação específica para possibilitar funcionários autorizados avaliarem a integridade de componentes estruturalmente sensíveis de contêineres e ajudá-los a decidir se um contêiner é seguro para continuar no transporte ou se ele deve ser interditado até uma medida remediadora ser tomada. Os critérios dados devem ser usados para fazer determinações de imediata retirada de serviço, e não devem ser usados como critérios de reparo ou de serviço sob um CSC-ACEP ou um esquema de exame periódico.

2 Medidas de controle

Funcionários autorizados devem considerar o seguinte:

- .1 deve ser exercido controle sobre os contêineres que criem um óbvio risco à segurança;
- .2 contêineres carregados e com danos iguais ou superiores aos critérios dispostos abaixo são supostos constituir perigo a uma pessoa. O funcionário autorizado deve interditar esses contêineres. Entretanto, o funcionário autorizado pode permitir o prosseguimento da movimentação do contêiner, se ele deve ser movido para o seu destino final sem ser içado do seu atual meio de transporte;
- .3 contêineres vazios com danos iguais ou superiores aos critérios dispostos abaixo são também supostos constituir perigo a uma pessoa. Contêineres vazios são tipicamente reposicionados para reparo num depósito selecionado pelo proprietário desde que possam ser movimentados com segurança; isto pode envolver uma movimentação doméstica ou internacional. Qualquer contêiner danificado sendo reposicionado deve ser manuseado e transportado com a devida atenção à sua deficiência estrutural;
- .4 funcionários autorizados devem notificar o proprietário do contêiner, locatário ou afiançado, conforme adequado, sempre que um contêiner é colocado sob controle;
- .5 as disposições lançadas neste Anexo não são exaustivas para todos os tipos de contêineres ou todas as deficiências ou combinações de deficiências possíveis;
- .6 danos a um contêiner podem parecer sérios sem criar um óbvio risco à segurança. Alguns danos tais como furos podem infringir requisitos alfandegários mas podem não ser estruturalmente significativos; e

- .7 sérios danos podem ser o resultado de um impacto significativo o qual poderia ser causado por manuseio inadequado do contêiner ou outros contêineres, ou movimento significativo da carga dentro do contêiner. Portanto, especial atenção deve ser dada a sinais de danos por impacto recente.

3 Treinamento de funcionários autorizados

A Parte Contratante exercendo o controle deve assegurar que funcionários autorizados designados para realizar essas avaliações e medidas de controle recebam o necessário treinamento. Esse treinamento deve envolver tanto instrução teórica como prática.

4 Componentes estruturalmente sensíveis e definição de deficiências estruturais sérias em cada um

4.1 Os seguintes componentes são estruturalmente sensíveis e devem ser examinados quanto a deficiências sérias:

Componente estruturalment e sensível	Deficiência estrutural séria
Trilho superior	Deformação local no trilho acima de 60 mm ou separação ou trincas ou rasgamento no material do trilho acima de 45 mm em comprimento. Nota: Em alguns projetos de contêineres-tanque o trilho superior não é um componente estrutural significativo.
Trilho do fundo	Deformação local perpendicular ao trilho acima de 100 mm ou separação ou trincas ou rasgamento no material do trilho acima de 75 mm em comprimento.
Travessão	Deformação local do travessão acima de 80 mm ou trincas ou rasgamento acima de 80 mm em comprimento.
Soleira	Deformação local da soleira acima de 100 mm ou trincas ou rasgamento acima de 100 mm em comprimento.
Colunas de canto	Deformação local da coluna acima de 50 mm ou trincas ou rasgamento acima de 50 mm em comprimento.
Acessórios de canto e intermediários (Fundidos)	Acessórios de canto faltando, quaisquer trincas ou rasgamento integrais no acessório, qualquer deformação do acessório que impeça a completa conexão de acessórios de sujeição ou içamento, qualquer deformação do acessório além de 5 mm de seu plano original, qualquer largura de abertura maior que 66 mm, qualquer comprimento de abertura maior que 127 mm, qualquer redução na espessura da chapa contendo a abertura do topo que a torne menor que 23 mm de espessura ou qualquer separação na solda de componentes unidos com mais de 50 mm de comprimento.
Estrutura de baixo	Dois ou mais membros cruzados adjacentes faltando ou destacados dos trilhos do fundo. Vinte por cento (20%) ou mais do número total de membros cruzados faltando ou destacados. Nota: Se o prosseguimento do transporte é permitido, é essencial que membros cruzados destacados sejam impedidos de cair soltos.
Barras de travamento	Uma ou mais barra de travamento interno não funciona. Nota: Alguns contêineres são projetados e aprovados (e assim registrado na Placa CSC) para operar com uma porta aberta ou removida.

4.2 O efeito de dois ou mais incidentes com danos no mesmo componente estruturalmente sensível, mesmo que cada um seja menor que na tabela acima, poderia ser igual ou maior que o efeito do dano único anotado na tabela. Em tais circunstâncias, o funcionário autorizado pode interditar o contêiner e buscar orientação adicional da Parte Contratante.

4.3 Para contêineres-tanque, a fixação da carcaça à moldura do contêiner deve também ser examinada quanto a qualquer deficiência estrutural séria prontamente visível comparável com a especificada na tabela. Se qualquer tal deficiência estrutural séria é achada em qualquer dessas fixações, o funcionário no controle deve interditar o contêiner.

4.4 Para contêineres de plataforma com molduras de extremidade dobráveis, o mecanismo de travamento da moldura de extremidade e os pinos de dobradiças em torno dos quais a moldura de extremidade gira são estruturalmente sensíveis e devem também ser inspecionados quanto a danos."

Anexo C (13), do Of nº 11/2014, da Sec-IMO à CCA-IMO

RESOLUÇÃO MSC.355(92)
(Adotada em 21 de Junho de 2013)

EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A
SEGURANÇA DE CONTÊINERES (CSC), 1972

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA,

LEMBRANDO o Artigo 28(b) da Convenção da Organização Marítima Internacional relativo às funções do Comitê,

NOTANDO o artigo X da Convenção Internacional para a Segurança de Contêineres, 1972 (doravante referida como "a Convenção", relativo ao procedimento especial para emendar os Anexos à Convenção,

TENDO CONSIDERADO, em sua nonagésima-segunda sessão, emendas propostas à Convenção de acordo com o procedimento disposto nos parágrafos 1 e 2 do artigo X da Convenção,

1. ADOTA as emendas aos anexos da Convenção, cujo texto é apresentado no anexo à presente resolução;
2. DETERMINA, de acordo com o parágrafo 3 do artigo X da Convenção, que as ditas emendas deverão entrar em vigor em 01 de julho de 2014 a menos que, antes de 01 de janeiro de 2014, cinco ou mais das Partes Contratantes notifiquem o Secretário-Geral de sua objeção às emendas;
3. REQUER ao Secretário-Geral, em cumprimento ao parágrafo 2 do artigo X da Convenção, encaminhar cópias certificadas da presente resolução e o texto das emendas contido no anexo a todas as Partes Contratantes para sua aceitação;
4. REQUER AINDA ao Secretário-Geral informar todas as Partes Contratantes e Membros da Organização sobre qualquer pedido e comunicação sob o artigo X da Convenção e sobre a data na qual as emendas entram em vigor.

* * *

- C-1 -

ANEXO

MINUTA DE EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SEGURANÇA DE CONTÊINERES (CSC), 1972

ANEXO I REGRAS PARA TESTES, INSPEÇÃO, APROVAÇÃO E MANUTENÇÃO DE CONTÊINERES

Capítulo I Regras comuns a todos os sistemas de aprovação

- 1 Após o título do capítulo 1, o seguinte texto é inserido:

"Disposições Gerais

As seguintes definições deverão ser aplicadas para o propósito deste anexo:

A letra *g* significa a aceleração padrão da gravidade; *g* é igual a 9.8 m/s².

A palavra *carga*, quando usada para descrever uma grandeza física à qual unidades podem ser atribuídas, significa massa.

Massa bruta operacional máxima ou Relação ("Rating") ou *R* significa a máxima soma admissível da massa do contêiner e sua carga. A letra *R* é expressa em unidades de massa. Onde os anexos são baseados em forças gravitacionais derivadas desse valor, aquela força, que é uma força inercial, é indicada como *Rg*.

Máxima carga útil admissível ou *P* significa a diferença entre a massa bruta operacional máxima ou Relação ("Rating") e a tara. A letra *P* é expressa em unidades de massa. Onde os anexos são baseados em forças gravitacionais derivadas desse valor, aquela força, que é uma força inercial, é indicada como *Pg*.

Tara significa a massa do contêiner vazio, incluindo equipamento auxiliar permanentemente montado."

Regra 1 – Placa de Aprovação de Segurança

- 2 O subparágrafo 1(b) da regra 1 é emendado como segue:

"(b) Em cada contêiner, todas as marcações de massa bruta operacional máxima deverão ser consistentes com a informação de massa bruta operacional máxima na Placa de Aprovação de Segurança.";

- 3 O subparágrafo 2(a) é emendado como segue:

"(a) A placa deverá conter as seguintes informações em pelo menos a língua Inglesa ou Francesa:

"APROVAÇÃO DE SEGURANÇA CSC"

País de aprovação e referência de aprovação

Data (mês e ano) de fabricação

Número de identificação do fabricante do contêiner ou, no caso de contêineres existentes para os quais esse número é desconhecido,

o número de lote dado pela Administração
Massa bruta operacional máxima (kg e lbs)
Carga de empilhamento admissível para 1,8g (kg e lbs)
Força de teste de sustentação transversal (newtons)";

- 4 No final do parágrafo 3, um novo texto é adicionado como segue:

" , na data ou antes do seu próximo exame programado ou antes de qualquer outra data aprovada pela Administração, desde que isto não seja após 01 de julho de 2015";

- 5 Após o parágrafo 4 existente, um novo parágrafo 5 é inserido como segue:

"5 Um contêiner cuja construção foi terminada antes de 01 de julho de 2014 pode reter a Placa de Aprovação de Segurança como permitido pela Convenção antes daquela data desde que não sejam feitas modificações estruturais naquele contêiner."

Capítulo IV

Regras para aprovação de contêineres existentes e contêineres novos não aprovados na época da fabricação

Regra 9 – Aprovação de contêineres existentes

- 6 Os subparágrafos 1(c) e 1(e) são emendados como segue:

"(c) capacitação para a massa bruta operacional máxima;"

"(e) carga de empilhamento admissível para 1,8 g (kg e lbs); e"

Regra 10 – Aprovação de contêineres novos não aprovados na época da fabricação

- 7 Os subparágrafos (c) e (e) são emendados como segue:

"(c) capacitação para a massa bruta operacional máxima;"

"(e) carga de empilhamento admissível para 1,8 g (kg e lbs); e"

Apêndice

- 8 A quarta, quinta e sexta linhas do modelo da Placa de Aprovação de Segurança reproduzida no apêndice são emendadas como segue:

"MASSA BRUTA OPERACIONAL MÁXIMA kg lbs
CARGA DE EMPILHAMENTO ADMISSÍVEL PARA 1,8 g kglbs
FORÇA DE TESTE DE SUSTENTAÇÃO TRANSVERSAL newtons"

- 9 Os itens 4 a 8 do apêndice são emendados como segue:

"4 Massa bruta operacional máxima (kg e lbs).

5 Carga de empilhamento admissível para 1,8 g (kg e lbs).

6 Força de teste de sustentação transversal (newtons).

- 7 Resistência de parede da extremidade a ser indicada na placa somente se as paredes das extremidades são projetadas para suportar uma força diferente de 0,4 vezes a força gravitacional pela máxima carga útil permissível, i.e. $0,4Pg$.
- 8 Resistência de parede lateral a ser indicada na placa somente se as paredes laterais são projetadas para suportar uma força diferente de 0,6 vezes a força gravitacional pela máxima carga útil permissível, i.e. $0,6Pg$."
- 10 Os parágrafos existentes 10 e 11 são substituídos como segue:
- "10 Capacidade de empilhamento com uma porta fora a ser indicada na placa somente se o contêiner é aprovado para operação com uma porta fora. A marcação deverá mostrar: CARGA DE EMPILHAMENTO ADMISSÍVEL UMA PORTA FORA PARA 1,8 g (... kg ... lbs). Essa marcação deverá ser exibida junto do valor do teste de empilhamento (ver linha 5).
- 11 Capacidade de sustentação com uma porta fora a ser indicada na placa somente se o contêiner é aprovado para operação com uma porta fora. A marcação deverá mostrar: FORÇA DE TESTE DE SUSTENTAÇÃO TRANSVERSAL (newtons). Essa marcação deverá ser exibida junto do valor do teste de sustentação (ver linha 6)."

ANEXO II REQUISITOS DE SEGURANÇA ESTRUTURAL E TESTES

- 11 Após o título do capítulo II, o seguinte texto é inserido:

"Disposições Gerais

As seguintes definições deverão ser aplicadas para o propósito este anexo:

A letra g significa a aceleração padrão da gravidade; g é igual a 9.8 m/s^2 .

A palavra *carga*, quando usada para descrever uma grandeza física à qual unidades podem ser atribuídas, significa massa.

Massa bruta operacional máxima ou *Relação ("Rating")* ou R significa a máxima soma admissível da massa do contêiner e sua carga. A letra R é expressa em unidades de massa. Onde os anexos são baseados em forças gravitacionais derivadas desse valor, aquela força, que é uma força inercial, é indicada como Rg .

Máxima carga útil admissível ou P significa a diferença entre a massa bruta operacional máxima ou Relação ("Rating") e a tara. A letra P é expressa em unidades de massa. Onde os anexos são baseados em forças gravitacionais derivadas desse valor, aquela força, que é uma força inercial, é indicada como Pg .

Tara significa a massa do contêiner vazio, incluindo equipamento auxiliar permanentemente montado."

12 A primeira frase da Introdução ao anexo II (Requisitos de segurança estrutural e testes) é emendada como segue:

"Ao aplicar os requisitos deste anexo, está implícito que, em todas as fases da operação de contêineres, as forças resultantes de movimentação, localização, empilhamento e efeito gravitacional do contêiner carregado e forças externas não excederão a resistência de projeto do contêiner."

13 Na seção 1 (Içamento), subseção 1(A) (Içamento pelos encaixes de canto) o texto relativo a cargas de teste e forças aplicadas é emendado como segue:

"CARGA DE TESTE E FORÇAS APLICADAS

Carga interna:

Uma carga uniformemente distribuída tal que a soma da massa do contêiner e carga de teste seja igual a 2R. No caso de um contêiner-tanque, quando a carga de teste da carga interna mais tara é menor que 2R, uma carga suplementar, distribuída pelo comprimento do tanque, deve ser adicionada ao contêiner.

Forças aplicadas externamente:

De forma a içar a massa total de 2R na maneira prescrita (sob o título PROCEDIMENTOS DE TESTE)."

14 Na seção 1 (Içamento), a subseção 1(B) (Içamento por quaisquer outros métodos adicionais) é substituída pelo seguinte:

"CARGA DE TESTE E FORÇAS APLICADAS

PROCEDIMENTOS DE TESTE

Carga interna:

Uma carga uniformemente distribuída tal que a soma da massa do contêiner e carga de teste seja igual a 1,25R.

Forças aplicadas externamente:

De forma a içar a massa total de 1,25R na maneira prescrita (sob o título PROCEDIMENTOS DE TESTE).

Carga interna:

Uma carga uniformemente distribuída tal que a soma da massa do contêiner e carga de teste seja igual a 1,25R. No caso de um contêiner-tanque, quando a carga de teste da carga interna mais tara é menor que 1,25R, uma carga suplementar, distribuída pelo comprimento do tanque, deve ser adicionada ao contêiner.

(i) *Içamento pelas entradas de içamento para garfos de empilhadeira:*

O contêiner deverá ser colocado sobre barras que estejam no mesmo plano horizontal, cada uma delas centrada em cada encaixe para garfo de empilhadeira usado para içar o contêiner carregado. As barras deverão ser da mesma largura que os garfos destinados ao uso no manuseio, e deverão se projetar para dentro dos encaixes 75% do

(ii) *Içamento pelos pontos de acoplamento para garras de movimentação (grapples-arm positions):*

O contêiner deverá ser colocado em bases no mesmo plano horizontal, uma sob cada posição de braço manipulador. Essas bases deverão ser das mesmas dimensões da área de içamento das garras a serem usadas.

Forças aplicadas externamente:

De forma a içar a massa total de 1,25R na maneira prescrita (sob o título PROCEDIMENTOS DE TESTE).

iii) *Outros métodos:*

Onde os contêineres são projetados para serem içados na condição de carregado, por qualquer método não mencionado em (A) ou (B)(i) e (ii), eles deverão também ser testados com a carga interna e forças exteriores aplicadas representativas das condições de aceleração adequadas àquele método."

- 15 Os parágrafos 1 e 2 da seção 2 (EMPILHAMENTO) são emendados como segue:

"1 Para condições de transporte internacional onde a máxima aceleração vertical varia significativamente de 1,8 g e quando o contêiner é confiável e efetivamente limitado a tais condições de transporte, a carga de empilhamento pode ser variada na razão de aceleração apropriada.

2 Ao completar com sucesso esse teste, o contêiner pode ser classificado para a massa de empilhamento estático superposta admissível, a qual deve ser indicada na Placa de Aprovação de Segurança com o título CARGA DE EMPILHAMENTO ADMISSÍVEL PARA 1,8 g (kg e lbs)."

- 16 Na seção 2 (EMPILHAMENTO), o texto relativo a cargas de teste e forças aplicadas é emendado como segue:

"CARGA DE TESTE E FORÇAS APLICADAS

Carga interna:

Uma carga uniformemente distribuída tal que a soma da massa do contêiner e carga de teste seja igual a 1,8R. Contêineres-tanque podem ser testados na condição de tara.

Forças aplicadas externamente:

De forma a sujeitar cada um dos quatro encaixes de canto superiores a uma força vertical para baixo igual a $0,25 \times 1,8 \times$ a força gravitacional da carga de empilhamento estática superposta admissível."

17 A seção 3 (CARGAS CONCENTRADAS) é emendada como segue:

"CARGA DE TESTE E FORÇAS APLICADAS

PROCEDIMENTOS DE TESTE

(a) Na cobertura

Carga interna:

As forças aplicadas externamente deverão ser aplicadas verticalmente para baixo à superfície exterior da área mais fraca da cobertura do contêiner.

Nenhuma.

Forças aplicadas externamente:

Força gravitacional concentrada de 300 kg (660 lb) uniformemente distribuída sobre uma área de 600 mm x 300 mm (24 in x 12 in).

(b) No piso

Carregamento interno:

O teste deve ser feito com o contêiner repousando sobre quatro calços nivelados sob seus quatro cantos do fundo de tal modo que a estrutura da base do contêiner esteja livre para fletir.

Duas cargas concentradas cada uma de 2.730 kg (6.000 lbs) e cada uma colocada no piso do contêiner dentro de uma área de contato de 142 cm² (22 sq in).

Forças aplicadas externamente:

Um dispositivo de teste carregado com uma massa de 5.460 kg (12.000 lb), isto é, 2.730 kg (6.000 lbs) em cada uma das duas superfícies, tendo, quando carregado, uma área total de contato de 284 cm² (44 sq in), isto é, 142 cm² (22 sq in) em cada superfície, sendo a largura de cada superfície 180 mm (7 in) espaçadas 760 mm (30 in) entre si, centro a centro, deve ser manobrado sobre toda a área do piso do contêiner.

Nenhuma.

18 O título e subtítulo do texto relativo a carregamentos de teste e forças aplicadas na seção 4 (RESISTÊNCIA TRANSVERSAL) são substituídos com os seguintes, respectivamente:

"CARGA DE TESTE E FORÇAS APLICADAS" e "**Carga interna:**".

19 Na seção 5 (ESFORÇOS LONGITUDINAIS (TESTE ESTÁTICO)), o texto relativo a carregamentos de teste e forças aplicadas é emendado como segue:

"CARGA DE TESTE E FORÇAS APLICADAS

Carga interna:

Uma carga uniformemente distribuída, tal que a soma da massa de um contêiner e a carga de teste seja igual à massa bruta operacional máxima ou Relação ("Rating") R. No caso de um contêiner-tanque, quando a massa da carga interna mais a tara é menor que a massa bruta máxima ou Relação ("Rating") R, uma carga suplementar deve ser adicionada ao contêiner.

Forças aplicadas externamente:

De forma a sujeitar cada lado do contêiner a forças longitudinais de compressão e tração de magnitude R_g , isto é, uma força combinada de $2R_g$ na base do contêiner como um todo."

- 20 O primeiro parágrafo da seção 6 (PAREDES DAS EXTREMIDADES) é emendado como segue:

"As paredes das extremidades devem ser capazes de suportar uma força não menor que 0,4 vezes a força gravitacional pela máxima carga útil permissível. Se, entretanto, as paredes das extremidades são projetadas para suportar uma força diferente de 0,4 vezes a força gravitacional pela máxima carga útil permissível, tal fator de resistência deverá ser indicado na Placa de Aprovação de Segurança de acordo com o anexo I, regra 1."

- 21 Na seção 6 (PAREDES DAS EXTREMIDADES), o texto relativo a cargas de teste e forças aplicadas é emendado como segue:

"CARREGAMENTO DE TESTE E FORÇAS APLICADAS**Carga interna:**

De forma a sujeitar o interior de uma parede de extremidade a uma força uniformemente distribuída de $0,4P_g$ ou outra força para a qual o contêiner pode ser projetado.

Forças aplicadas externamente:

Nenhuma."

- 22 O primeiro parágrafo da seção 7 (PAREDES LATERAIS) é emendado como segue:

"As paredes laterais devem ser capazes de suportar uma força não menor que 0,6 vezes a força gravitacional pela máxima carga útil permissível. Se, entretanto, as paredes laterais são projetadas para suportar uma força diferente de 0,6 vezes a força gravitacional pela máxima carga útil permissível, tal fator de resistência deverá ser indicado na Placa de Aprovação de Segurança de acordo com o anexo I, regra 1."

- 23 Na seção 7 (PAREDES LATERAIS), o texto relativo a cargas de teste e forças aplicadas é emendado como segue:

"CARGA DE TESTE E FORÇAS APLICADAS**Car ga interna:**

De forma a sujeitar o interior de uma parede lateral a uma força uniformemente distribuída de $0,6P_g$ ou outra força para a qual o contêiner pode ser projetado.

Forças aplicadas externamente: Nenhuma."

24 A seção 8 existente (OPERAÇÃO COM UMA PORTA FORA), é substituída pela seguinte:

"8 OPERAÇÃO COM UMA PORTA FORA

8.1 Contêineres com uma porta removida têm uma redução significativa em sua capacidade de suportar forças de sustentação e, potencialmente, uma redução na resistência ao empilhamento. A remoção de uma porta em um contêiner em operação é considerada uma modificação do contêiner. Contêineres devem ser aprovados para operação com uma porta fora. Tal aprovação deverá ser baseada em resultados de testes conforme disposto abaixo.

8.2 Ao completar com sucesso o teste de empilhamento o contêiner pode ser classificado para a massa de empilhamento superposta admissível, a qual deve ser indicada na Placa de Aprovação de Segurança imediatamente abaixo da linha 5: **MASSA DE EMPILHAMENTO ADMISSÍVEL PARA 1,8 g (kg e lbs) UMA PORTA FORA**

8.3 Ao completar com sucesso o teste de sustentação, a força do teste de sustentação transversal deverá ser indicada na Placa de Aprovação de Segurança imediatamente abaixo da linha 6: **FORÇA DE TESTE DE SUSTENTAÇÃO TRANSVERSAL UMA PORTA FORA (newtons)**

**CARGA DE TESTE E FORÇAS
APLICADAS**

PROCEDIMENTOS DE TESTE

Empilhamento

Carga interna:

Uma carga uniformemente distribuída tal que a soma da massa do contêiner e carga de teste seja igual a 1,8R. Os procedimentos de teste deverão ser como disposto em **2 EMPILHAMENTO**

Forças aplicadas externamente:

De forma a sujeitar cada um dos quatro acessórios de canto superiores a uma força vertical para baixo igual a $0,25 \times 1,8 \times$ a força gravitacional da carga de empilhamento estática superposta admissível."

Sustentação transversal

Carga interna:

Nenhuma

Os procedimentos de teste deverão ser como disposto em **4 SUSTENTAÇÃO TRANSVERSAL**

Forças aplicadas externamente:

De forma a sustentar as estruturas dos extremos do contêiner lateralmente. As forças deverão ser iguais àsquelas para as quais o contêiner foi projetado."

ANEXO III CONTROLE E VERIFICAÇÃO

25 A seção 4 existente é substituída pela seguinte: "4

Componentes estruturalmente sensíveis

4.1 Os seguintes componentes são estruturalmente sensíveis e devem ser examinados quanto a deficiências de acordo com a seguinte tabela:

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Componente estruturalmente sensível	Deficiência séria requerendo imediata interdição	Deficiência requerendo aviso ao proprietário e restrições para transporte	Restrições a serem aplicadas em caso de deficiências de acordo com a coluna (iii)			
			Contêiner vazio		Contêiner carregado	
			Transporte marítimo	Outros modais	Transporte marítimo	Outros modais
Trilho superior	Deformação local no trilho acima de 60 mm ou separação ou trincas ou rasgamento no material do trilho acima de 45 mm em comprimento. (ver Nota 1)	Deformação local no trilho acima de 40 mm ou separação ou trincas ou rasgamento no material do trilho acima de 10 mm em comprimento. (ver Nota 1)	Nenhuma restrição	Nenhuma restrição	Içamento pelo fundo não permitido. Içamento pelo topo permitido somente com o uso de espaçadores sem correntes	Içamento pelo fundo não permitido. Içamento pelo topo permitido somente com o uso de espaçadores sem correntes
Nota 1: Em alguns projetos de contêineres-tanque o trilho superior não é um componente estrutural significativo.						
Trilho do fundo	Deformação local perpendicular ao trilho acima de 100 mm ou separação ou trincas ou rasgamento no material do trilho acima de 75 mm em comprimento. (ver Nota 2)	Deformação local perpendicular ao trilho acima de 60 mm ou separação ou trincas ou rasgamento no material do trilho acima de 25 mm em comprimento no flange superior; ou qualquer comprimento (ver Nota 2)	Nenhuma restrição	Nenhuma restrição	Içamento em (qualquer) acessório de canto não permitido	Içamento em (qualquer) acessório de canto não permitido
Nota 2: O material dos trilhos não inclui o flange inferior do trilho.						
Travessão	Deformação local no travessão acima de 80 mm ou trincas ou rasgamento acima de 80 mm em comprimento	Deformação local no travessão acima de 50 mm ou trincas ou rasgamento acima de 10 mm em comprimento	O contêiner não deverá ser estivado em excesso	Nenhuma restrição	O contêiner não deverá ser estivado em excesso	Nenhuma restrição

(i)	(ii)	(iii)	(iv)		(v)	(vi)		(vii)
Componente estruturalmente sensível	Deficiência séria requerendo imediata interdição	Deficiência requerendo aviso ao proprietário e restrições para transporte	Restrições a serem aplicadas em caso de deficiências de acordo com a coluna (iii)					
			Contêiner vazio		Contêiner carregado			
			Transporte marítimo	Outros modais	Transporte marítimo	Outros modais		
Soleira	Deformação local na soleira acima de 100 mm ou trincas ou rasgamento acima de 100 mm em comprimento	Deformação local na soleira acima de 60 mm ou trincas ou rasgamento acima de 10 mm em comprimento	O contêiner não deverá ser estivado em excesso	Nenhuma restrição	Nenhuma restrição	O contêiner não deverá ser estivado em excesso	Nenhuma restrição	
Colunas de canto	Deformação local na coluna acima de 50 mm ou trincas ou rasgamento acima de 50 mm em comprimento	Deformação local na coluna acima de 30 mm ou trincas ou rasgamento de qualquer comprimento	O contêiner não deverá ser estivado em excesso	Nenhuma restrição	Nenhuma restrição	O contêiner não deverá ser estivado em excesso	Nenhuma restrição	
Acessórios de canto e intermediários	Acessórios de canto faltando, quaisquer trincas integrais ou rasgamento no acessório, qualquer deformação do acessório que impeça o encaixe completo dos acessórios de sujeição ou içamento (ver Nota 3) ou qualquer separação de solda de componentes unidos com mais de 50 mm em comprimento	Separação da solda de componentes unidos com 50 mm ou menos	O contêiner não deverá ser içado a bordo de um navio se os acessórios danificados afetam a segurança de içamento ou sujeição.	O contêiner deverá ser içado e manuseado com especial cuidado	O contêiner não deverá ser carregado a bordo de um navio.	O contêiner deverá ser içado e manuseado com especial cuidado		
			O contêiner deverá ser içado e manuseado com especial cuidado	O contêiner não deverá ser estivado quando travas de torção	O contêiner não deverá ser içado e manuseado pelos acessórios de canto do topo.	O contêiner deverá ser içado e manuseado com especial cuidado.		
			Qualquer redução na espessura da chapa contendo a abertura de topo que a torne menor que 25 mm em espessura	O contêiner não deverá ser estivado quando travas de torção	O contêiner deverá ser içado e manuseado com especial cuidado.	O contêiner não deverá ser usado com travas de torção totalmente automáticas.	O contêiner deverá ser içado e manuseado com especial cuidado.	

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Componente estruturalmente sensível	Deficiência séria requerendo imediata interdição	Deficiência requerendo aviso ao proprietário e restrições para transporte	Restrições a serem aplicadas em caso de deficiências de acordo com a coluna (iii)			
			Contêiner vazio		Contêiner carregado	
			Transporte marítimo	Outros modais	Transporte marítimo	Outros modais
Estrutura de baixo	Nota 3 O encaixe completo de acessórios de sujeição ou içamento é impedido se existe qualquer deformação do acessório além de 5 mm de seu plano original, qualquer largura de abertura maior que 66 mm, qualquer comprimento de abertura maior que 127 mm ou qualquer redução em espessura da chapa contendo a abertura de topo que a torne menor que 23 mm em espessura.					
	Dois ou mais membros cruzados adjacentes faltando ou destacados dos trilhos do fundo.	Um ou dois membros cruzados faltando ou destacados (ver Nota 4)	Nenhuma restrição	Nenhuma restrição	Nenhuma restrição	Nenhuma restrição
	20% ou mais do número total de membros cruzados faltando ou destacados.	Mais de dois membros cruzados faltando ou destacados (ver Notas 4 e 5)	Nenhuma restrição	Nenhuma restrição	A máxima carga útil deverá ser restrita a 0,5 x P	A máxima carga útil deverá ser restrita a 0,5 x P
Nota 4: Se o prosseguimento do transporte é permitido, é essencial que membros cruzados destacados sejam impedidos de cair soltos.						
Barras de travamento	Nota 5: Um descarregamento cuidadoso é requerido pois a capacidade da estrutura inferior para suportar empilhadeira pode estar limitada.					
	Uma ou mais barras de travamento interno não funcionam (ver Nota 6)	Uma ou mais barras de travamento externo não funcionam (ver Nota 6)	O contêiner não deverá ser estivado em excesso	Nenhuma restrição	O contêiner não deverá ser estivado em excesso. A carga deverá ser sujeitada à armação do contêiner e a porta não deverá ser usada para absorver esforços dinâmicos – caso contrário a carga útil máxima deverá ser restrita a 0,5 P	A carga deverá ser sujeitada à armação do contêiner e a porta não deverá ser usada para absorver esforços dinâmicos – caso contrário a carga útil máxima deverá ser restrita a 0,5 P
Nota 6: Alguns contêineres são projetados e aprovados (e assim registrado na Placa CSC) para operar com uma porta aberta ou removida.						

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

I - RELATÓRIO

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição Federal, o Exmo. Senhor Presidente da República submete à apreciação do Congresso 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.

O Acordo conta com dezesseis artigos e dois Anexos, sobre os quais farei uma breve descrição.

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

De acordo com a Organização Marítima Internacional¹, em 1960 houve um aumento substancial de contêineres fretados para circulação internacional de bens. Já em 1967, a Organização iniciou estudos sobre a segurança do uso de contêineres no transporte marítimo. Durante os estudos, tornou-se óbvio que o contêiner era o elemento mais importante a ser considerado.

Em cooperação com a Comissão Econômica para a Europa, a Organização desenvolveu um rascunho sobre o tema e, logo em 1972, finalizou a Convenção, a qual foi adotada em uma conferência conjunta da Organização das Nações Unidas e da Organização Marítima Internacional, ocorrida no mesmo ano. A Convenção entrou em vigor cinco anos depois, em 1977. Ela possui dois objetivos:

- 1) Manter um nível alto de segurança da vida humana no transporte e no manuseio de contêineres, por meio de procedimentos de testes aceitáveis e cumprimento de capacidade e força relacionados.
- 2) Facilitar o transporte internacional de contêineres por meio de regulamentos internacionais uniformes, igualmente aplicáveis em todos os modos de transporte pelas superfícies terrestre e marítima. Dessa forma, é possível evitar a proliferação de regulamentos nacionais de segurança divergentes.

Os requisitos da Convenção se aplicam à maioria dos contêineres usados internacionalmente, exceto àqueles especialmente projetados para serem carregados de forma aérea. O escopo da Convenção, contudo, abrange contêineres

¹ [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-safe-containers-\(csc\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-safe-containers-(csc).aspx)

a partir de um tamanho mínimo, especificado na própria Convenção, que possuem encaixes de canto como dispositivos que permitam manuseio, sustentação ou empilhamento.

Os dois Anexos da Convenção incluem:

- 1) O Anexo I lista os regulamentos de teste, inspeção, aprovação e manutenção de contêineres, bem como estabelece os procedimentos pelos quais os contêineres usados em transporte internacional devem ser aprovados por um Governo de um Estado Contratante ou por organização agindo a serviço desse Governo.
- 2) O Anexo II estabelece os requisitos estruturais de segurança e inclui detalhes dos procedimentos de testes.

Cada Estado Parte deve autorizar seus respectivos fabricantes de contêineres a afixar nos contêineres aprovados nos testes de segurança uma placa de aprovação contendo os dados técnicos necessários.

A aprovação, tal como exibida pela placa de segurança concedida por um Estado Parte, deverá ser reconhecida pelos outros Estados Parte. O princípio da aceitação recíproca dos contêineres com segurança aprovada é o pilar da Convenção. Uma vez aprovado e afixado como placa, espera-se desses contêineres que viagem internacionalmente com pelo menos o mínimo das formalidades de segurança exigidos pela Convenção.

A manutenção dos contêineres aprovados como seguros é responsabilidade do proprietário. É obrigação do proprietário manter exames periódicos da segurança do contêiner.

A Convenção requer, especificamente, que os contêineres sejam submetidos a vários testes, os quais representam uma combinação de requisitos de segurança transporte térreo e marítimo.

A flexibilidade foi incorporada na Convenção pela introdução de uma emenda simplificada (pelo procedimento tácito de aprovação de emendas), o qual torna possível adaptar rapidamente os procedimentos de teste aos requisitos do tráfego internacional de contêineres.

Nos termos da Exposição de Motivos Conjunta do Ministério das Relações Exteriores, Ministério da Defesa, Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços e Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil, a qual acompanha e instrui a Mensagem Presidencial, a Convenção tem como propósito estabelecer requisitos estruturais, com a finalidade de garantir a segurança de manuseio, empilhamento e transporte de contêineres durante sua operação normal.

De acordo com a citada Exposição de Motivos, o Brasil tornou-se signatário da Convenção em 03 de abril de 1992 e, após essa data, a Convenção 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 ora sob análise.

Ainda na conformidade da Exposição de Motivos, a consolidação ora encaminhada, além de incorporar as referidas emendas, aperfeiçoa a tradução do texto originalmente aprovado pelo Brasil e faz a adequação de sua terminologia técnica àquela empregada nas Normas Brasileiras Regulamentadoras relativas ao assunto, adotadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), bem como promove a harmonização de seu vocabulário com as demais Convenções sobre segurança marítima.

Com efeito, o Ministério das Relações Exteriores encaminhou ao Congresso Nacional o texto da Convenção por meio da Mensagem 217, de 1990, a qual, após análise e aprovação nesta Casa, foi remetida e analisada no Senado Federal, e finalmente, transformada no Decreto Legislativo nº 237, de 1991. De acordo com as informações do Ministério das Relações Exteriores, o Brasil tornou-se signatário em 03 de abril de 1992.

A emenda aprovada por meio da Resolução MSC 20(59), que entrou em vigor em 01 de janeiro de 1993 e incorporada no texto encaminhado ao Congresso pela Mensagem nº 450, mudou o texto dos Anexos I e II da Convenção, enquanto a emenda aprovada por meio da Resolução A.737(18), a qual também modifica o texto dos Anexos, não havia entrado em vigor até 10 de janeiro deste ano, necessitando da aprovação de dois terços das Partes Contratantes.

A Resolução MSC 20(59) modificou os seguintes itens, em relação ao Anexo I.

- 1) Alterou a redação da letra b do número 1 da Regra 1, extraindo a determinação de que a Regra valia apenas para contêineres cuja construção se iniciara no dia 1º de janeiro de 1984.
- 2) Substituiu a letra c do número 1 da Regra 1 pela enumeração das obrigações dos proprietários dos contêineres.
- 3) Apagou as duas últimas sentenças da letra d do número 2 da Regra 2, que estabeleciam disposições transitórias.
- 4) No mesmo sentido, extraiu a letra d do número 3 da Regra 2, que também tratava das disposições transitórias
- 5) Adicionou um Capítulo V, intitulado “Regras para aprovação de contêineres modificados”, o qual estabelece que o proprietário de um contêiner aprovado que tenha sido modificado deverá notificar tais modificações à Administração ou a uma organização por ela devidamente aprovada.

Quanto ao Anexo II, foram modificados os itens seguintes:

- 1) Na descrição do teste 1.(A) – içamento pelos encaixes de canto - foi adicionada a seguinte expressão abaixo de “carregamento interno”: *uma carga distribuída uniformemente, de modo que o peso combinado do contêiner e da carga de teste seja igual a 2R. No caso de um contêiner taque, quando o peso de teste é menor que*

2R, uma carga suplementar distribuída pelo comprimento do tanque deve ser aplicada ao contêiner.

- 2) Na descrição do teste 1. (B) – Içamento por quaisquer outros métodos adicionais, adicionou-se a seguinte sentença abaixo de “Carregamento Interno”: *uma carga distribuída uniformemente, de modo que o peso combinado de contêiner e da carga de teste seja igual a 1,25 R. No caso de um contêiner-tanque, quando o peso de teste da carga interna mais a tara é menos que 1,25R, uma carga suplementar distribuída pelo comprimento do tanque deve ser aplicada ao contêiner.*

Também de acordo com a Exposição de Motivos da Mensagem 451, de 2016, a qual encaminha as Emendas adotadas pelas Resoluções MSC. 310 (88) e MSC. 355(92) e está apensada à Mensagem 450, as mudanças atualizam os Anexos da Convenção no que concerne a diversos aspectos técnicos acordados durante as Sessões do Comitê de Segurança Marítima da OMI, possibilitando ao Brasil atuar de acordo com as normas internacionais na matéria.

A Resolução MSC.310 faz novas emendas às regulações sobre testes, inspeções e aprovação e manutenção de contêineres. Cria regras comuns para a Placa de Aprovação de Segurança, adiciona nova Seção sobre Regras para Operações em que o contêiner tenha uma porta removida, além de orientações para o treinamento de oficiais autorizados.

A Resolução MSC.355(92) insere Regras Comuns a todos os sistemas de aprovação, institui novas regras para aprovação de contêineres existentes e contêineres novos não aprovados na época da fabricação, além de outras medidas técnicas.

Não cabe a esta d. Comissão o exame das regras técnicas sobre a segurança dos contêineres, mas sim seu aspecto internacional. Conforme mencionei anteriormente, o Brasil encaminhou ao Congresso por meio da Mensagem 217, de 1990, o texto da Convenção. Após apreciação pelas duas Casas, o texto foi aprovado e transformado no Decreto Legislativo nº 237, de 1991. O Brasil ratificou a Convenção em 03 de abril de 1992.

Entretanto, após a ratificação, o Governo Brasileiro jamais promulgou o texto da Convenção, que é o ato que caracteriza a validade do acordo internacional no plano jurídico interno. Ou seja, o Brasil esteve, por vinte e cinco anos obrigado internacionalmente a seguir determinadas regras de segurança internacional sem nenhum conhecimento dos setores responsáveis, empresários e trabalhadores sobre a matéria.

Sobre a questão, Rousseau² faz a seguinte análise: “o tratado é obrigatório, em virtude da ratificação; executório, em face da promulgação; aplicável, em consequência da publicação. “ No Brasil, não houve a promulgação e como consequência, também não existiu a publicação.

² F.Rousseau, Charles, Principes Généraux du Droit International Public, Paris, A.Pedone *apud* Fraga, Mirtô, O Conflito entre Tratado Internacional e Norma de Direito Interno, Forense, Rio de Janeiro, 2006.

Ademais, conforme estabelece a Constituição Federal em seu art. 84:

Compete privativamente ao Presidente da República (...)

IV – sancionar, promulgar e fazer publicar as leis, bem como expedir decretos e regulamentos para sua fiel execução.

Chama-se a atenção, portanto, para o fato do Poder Executivo ter-se comprometido no plano internacional sem concretizar o ato internacional internamente. Pede-se cautela ao Poder Executivo para que situações como essas não se repitam, bem como a criação de mecanismos para que o Congresso possa fiscalizar de maneira mais eficaz a tramitação dos acordos internacionais.

Contudo, para evitar embaraços e morosidade na aprovação do Acordo, e dado que o Brasil não pode promulgar o texto aprovado pelo Congresso, pois ele já foi modificado pelas Emendas que descrevemos, acato o novo texto da Convenção como substituição do anterior e voto pela aprovação do 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, juntamente com as Resoluções MSC.20 (59), A.737(18), MSC.310(88) E MSC.355(92), encaminhadas pelas Mensagens nºs 450 e 451, de 2016, nos termos do projeto de decreto legislativo que apresentamos a seguir.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado VANDERLEI MACRIS
Relator

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2017
(Mensagem nº 450, de 2016 – Apensada: Mensagem nº 451, de 2016)

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).

O Congresso nacional decreta:

Art. 1º É aprovado 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).

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estarão sujeitos à aprovação legislativa do Congresso Nacional quaisquer alterações que possam resultar em revisão da referida Convenção, assim consolidada e alterada, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado VANDERLEI MACRIS
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 450/16, e da Mensagem nº 451/16, apensada, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Vanderlei Macris.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Nelson Pellegrino - Presidente em exercício; Luiz Lauro Filho - Vice-Presidente; Bruna Furlan, Cabuçu Borges, Claudio Cajado, Dimas Fabiano, Guilherme Coelho, Jô Moraes, Luiz Nishimori, Milton Monti, Pedro Fernandes, Rubens Bueno, Carlos Henrique Gaguim, Eduardo Cury, Janete Capiberibe, João Fernando Coutinho, José Rocha, Luiz Carlos Haully, Miguel Haddad, Nelson Marquezelli, Subtenente Gonzaga, Tadeu Alencar, Thiago Peixoto e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 10 de outubro de 2017.

Deputado NELSON PELLEGRINO
Presidente em exercício

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

TÍTULO IV
DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

CAPÍTULO I
DO PODER LEGISLATIVO

.....

Seção II
Das Atribuições do Congresso Nacional

Art. 48. Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, não exigida esta para o especificado nos arts. 49, 51 e 52, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre:

- I - sistema tributário, arrecadação e distribuição de rendas;
- II - plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, operações de crédito, dívida pública e emissões de curso forçado;
- III - fixação e modificação do efetivo das Forças Armadas;
- IV - planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento;
- V - limites do território nacional, espaço aéreo e marítimo e bens do domínio da União;
- VI - incorporação, subdivisão ou desmembramento de áreas de Territórios ou Estados, ouvidas as respectivas Assembléias Legislativas;
- VII - transferência temporária da sede do Governo Federal;
- VIII - concessão de anistia;
- IX - organização administrativa, judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública da União e dos Territórios e organização judiciária e do Ministério Público do Distrito

Federal; [Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação](#)

X – criação, transformação e extinção de cargos, empregos e funções públicas, observado o que estabelece o art. 84, VI, b; [Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001](#)

XI – criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública; [Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001](#)

XII - telecomunicações e radiodifusão;

XIII - matéria financeira, cambial e monetária, instituições financeiras e suas operações;

XIV - moeda, seus limites de emissão, e montante da dívida mobiliária federal.

XV - fixação do subsídio dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, observado o que dispõem os arts. 39, § 4º; 150, II; 153, III; e 153, § 2º, I. [Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998 e com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003](#)

Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

I - resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional;

II - autorizar o Presidente da República a declarar guerra, a celebrar a paz, a permitir que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente, ressalvados os casos previstos em lei complementar;

III - autorizar o Presidente e o Vice-Presidente da República a se ausentarem do País, quando a ausência exceder a quinze dias;

IV - aprovar o estado de defesa e a intervenção federal, autorizar o estado de sítio, ou suspender qualquer uma dessas medidas;

V - sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa;

VI - mudar temporariamente sua sede;

VII - fixar idêntico subsídio para os Deputados Federais e os Senadores, observado o que dispõem os arts. 37, XI, 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; [Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998](#)

VIII – fixar os subsídios do Presidente e do Vice-Presidente da República e dos Ministros de Estado, observado o que dispõem os arts. 37, XI, 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; [Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998](#)

IX - julgar anualmente as contas prestadas pelo Presidente da República e apreciar os relatórios sobre a execução dos planos de governo;

X - fiscalizar e controlar, diretamente, ou por qualquer de suas Casas, os atos do Poder Executivo, incluídos os da administração indireta;

XI - zelar pela preservação de sua competência legislativa em face da atribuição normativa dos outros Poderes;

XII - apreciar os atos de concessão e renovação de concessão de emissoras de rádio e televisão;

XIII - escolher dois terços dos membros do Tribunal de Contas da União;

XIV - aprovar iniciativas do Poder Executivo referentes a atividades nucleares;

XV - autorizar referendo e convocar plebiscito;

XVI - autorizar, em terras indígenas, a exploração e o aproveitamento de recursos hídricos e a pesquisa e lavra de riquezas minerais;

XVII - aprovar, previamente, a alienação ou concessão de terras públicas com área superior a dois mil e quinhentos hectares.

Art. 50. A Câmara dos Deputados e o Senado Federal, ou qualquer de suas Comissões, poderão convocar Ministro de Estado ou quaisquer titulares de órgãos diretamente subordinados à Presidência da República para prestarem, pessoalmente, informações sobre assunto previamente determinado, importando crime de responsabilidade a ausência sem justificção adequada. [*“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994*](#)

§ 1º Os Ministros de Estado poderão comparecer ao Senado Federal, à Câmara dos Deputados ou a qualquer de suas comissões, por sua iniciativa e mediante entendimentos com a Mesa respectiva, para expor assunto de relevância de seu Ministério.

§ 2º As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal poderão encaminhar pedidos escritos de informação a Ministros de Estado ou a qualquer das pessoas referidas no *caput* deste artigo, importando em crime de responsabilidade a recusa, ou o não atendimento, no prazo de trinta dias, bem como a prestação de informações falsas. [*\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994\)*](#)

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 graneis 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)³.

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*

³ <https://www.logisticadescomplicada.com/conteiner-historia-e-custos/>

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 sólido, 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 cargas”⁴.

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 7 de dezembro de 2017.

Deputado **MAURO MARIANI**

Relator

⁴ <http://www.vivacomex.com.br/a-importancia-do-container/>

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 788/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Mariani.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Marinha Raupp e Marcelo Squassoni - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Christiane de Souza Yared, Hélio Leite, Hugo Leal, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Milton Monti, Paulo Feijó, Renzo Braz, Roberto Britto, Wilson Beserra, Xuxu Dal Molin, Afonso Hamm, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Delegado Edson Moreira, Irajá Abreu, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Leopoldo Meyer, Marcelo Álvaro Antônio, Marcelo Delaroli, Marcelo Matos, Mário Negromonte Jr., Miguel Lombardi e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 13 de dezembro de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

O Projeto de Decreto Legislativo nº 788, de 201, 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).

O referido projeto de decreto legislativo é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, a qual o propôs, após o exame do texto da Convenção Internacional para a Segurança de Contêineres, encaminhado ao Poder Legislativo pelo Poder Executivo por meio da Mensagem nº 450, de 2016,

A referida Convenção, em seu Artigo II, traz, de modo detalhado, definições de conceitos técnicos fulcrais ao seu texto, tais como: contêiner, encaixes de canto, administração, aprovação, transporte internacional, carga, tipo de contêiner, contêiner tipo-série, protótipo etc.

A aprovação sob a autoridade de uma das Partes Contratantes, concedida conforme os termos da Convenção, deverá ser aceita pelas outras Partes Contratantes para todos os propósitos. Porém (Artigo V, 2), tal aprovação somente poderá basear-se em exigências cobertas pelo texto da Convenção.

O controle dos contêineres será conduzido por funcionários devidamente autorizados pelas Partes Contratantes.

Conforme consta do Artigo VII, a Convenção abriu-se em 15 de janeiro de 1973, devendo permanecer aberta à adesão de qualquer Estado, sendo que os instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão deverão ser depositados junto à Secretaria-Geral da Organização.

A Convenção, em seu Artigo IX, prevê o rito para ser emendada, e, especialmente, para que sejam solucionadas eventuais controvérsias. Digno de notar que a denúncia produzirá efeitos após um ano de depósito junto ao Secretário-Geral.

Ao corpo do texto da Convenção, juntam-se 2 Anexos. O primeiro concerne às regras para testes, inspeção, aprovação e manutenção de contêineres; o segundo, diz respeito às exigências de segurança estrutural e os respectivos testes.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Incumbe a esta Comissão, consoante a alínea a do inciso IV do art. 32 do Regimento Interno, pronunciar-se sobre os projetos, quanto à constitucionalidade, à juridicidade e à técnica legislativa. O Congresso Nacional tem competência para examinar a matéria, nos termos do art. 49, I, da Constituição da República, o qual dispõe que:

“Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional resolver:

I – resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional; (...)”

Esta relatoria não detectou qualquer inconstitucionalidade no projeto de decreto legislativo em exame, nem na Convenção a que esse se refere. A matéria é, portanto, constitucional.

No que concerne à juridicidade, observa-se que a matéria não atropela os princípios gerais do direito que informam o direito pátrio. É, desse modo, jurídica.

No que toca à técnica legislativa, não há objeção a fazer. Eis por que a matéria é de boa técnica legislativa e de boa redação.

Ante o exposto, voto pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 788, de 2017.

Sala da Comissão, em 23 de maio de 2018.

Deputado Marcelo Aro
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 788/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Marcelo Aro.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Daniel Vilela - Presidente, Hildo Rocha e Victor Mendes - Vice-Presidentes, Alceu Moreira, Alessandro Molon, Andre Moura, Antonio Bulhões, Arnaldo Faria de Sá, Chico Alencar, Danilo Forte, Delegado Edson Moreira, Fábio Sousa, Fábio Trad, Fausto Pinato, Francisco Floriano, Janete Capiberibe, João Campos, Jorginho Mello, José Carlos Aleluia, Júlio Delgado, Lelo Coimbra, Leonardo Picciani, Marco Maia, Osmar Serraglio, Pr. Marco Feliciano, Rocha, Rubens Bueno, Rubens Pereira Júnior, Subtenente Gonzaga, Tadeu Alencar, Aliel Machado, Capitão Augusto, Felipe Bornier, Gilberto Nascimento, Gonzaga Patriota, Hiran Gonçalves, Jerônimo Goergen, Lincoln Portela, Luiz Couto, Marcos Rogério, Moses Rodrigues, Nelson Marquezelli, Nilto Tatto, Pedro Cunha Lima, Pompeo de Mattos, Ricardo Izar, Rodrigo Martins, Rogério Peninha Mendonça, Sergio Zveiter e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 5 de junho de 2018.

Deputado DANIEL VILELA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO