



MARINHA DO BRASIL

JL/AE/211
651

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

PORTARIA Nº 164/DPC, DE 25 DE MAIO DE 2016.

Adota normas para determinação da massa bruta de contêineres cheios a serem embarcados no território nacional.

O DIRETOR DE PORTOS E COSTAS, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Portaria nº 156, do Comandante da Marinha, de 3 de junho de 2004, e de acordo com o contido no artigo 4º da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 (LESTA), considerando que o Comitê MSC da IMO aprovou, na sua 94ª Sessão, a Resolução MSC.380(94), a qual adotou emendas ao Capítulo VI da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar 1974, resolve:

Art. 1º Tornar obrigatória, a partir de 1º de julho de 2016, a determinação da massa bruta dos contêineres embarcados no território nacional de acordo com os procedimentos estabelecidos nas normas em anexo.

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

WILSON PEREIRA DE LIMA FILHO
Vice-Almirante
Diretor

ONILTON MARINHO DA SILVA
Primeiro-Tenente (AA)
Encarregado da Secretaria e Comunicações
AUTENTICADO DIGITALMENTE

Distribuição:

Listas: 003, 0031, 0032, 5 e 80.

Interna: DPC-SE02, DPC-02, DPC-04, DPC-05, DPC-10, DPC-15, DPC-20, DPC-21, DPC-211, DPC-212, DPC-213, DPC-22, DPC-23, DPC-24, DPC-50, DPC-60 e Arquivo.

MARINHA DO BRASIL

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

**NORMAS PARA A DETERMINAÇÃO DA MASSA BRUTA VERIFICADA DE
CONTÊINERES**

1. PROPÓSITO

Em virtude do disposto na Resolução MSC.380(94) e em consonância com a Circular MSC.1/Circ.1475, ambas da Organização Marítima Internacional - IMO, são adotados os procedimentos das presentes normas para a determinação da massa bruta verificada de contêineres cheios.

2. DEFINIÇÕES

Para os efeitos destas normas, são adotadas as seguintes definições:

2.1 - *Contêiner* significa um equipamento de transporte:

(a) de caráter permanente e suficientemente resistente para permitir o seu uso repetitivo;

(b) especialmente projetado para facilitar o transporte de mercadorias por um ou mais modais de transporte, sem recarregamento intermediário;

(c) projetado para ser facilmente manuseado e seguro, e possuindo para tanto os devidos “corner fittings”; e

(d) de tamanho tal que a área delimitada pelos quatro cantos inferiores seja de pelo menos 14 m² (150 pés quadrados), ou de pelo menos 7 m² (75 pés quadrados) se for dotado com “corner fittings” superiores.

2.2 - *Contêiner cheio* significa um contêiner carregado/estufado com líquidos, gases, sólidos, embalagens e outros itens de carga, incluindo páletes, madeiras de estiva e outros materiais de embalagem e peação.

2.3 - *Contrato de transporte* significa um contrato no qual uma companhia de navegação se compromete a transportar mercadorias de um lugar para outro, mediante o pagamento de frete. O contrato pode tomar a forma de um documento tais como conhecimento de embarque “bill of lading”, conhecimento de embarque simplificado “sea waybill” ou um Conhecimento de Transporte Eletrônico (CTE).

2.4 - *Embarcador* significa a pessoa física ou jurídica designada como embarcador no conhecimento de embarque “bill of lading”, no conhecimento de embarque simplificado “sea waybill”, no Conhecimento de Transporte Eletrônico (CTE), ou quem, em seu nome ou sob sua autorização, celebra um contrato de transporte com um transportador.

2.5 - *Itens de carga* têm o mesmo significado que o termo “carga” e significa quaisquer mercadorias, bens, produtos, líquidos, gases, sólidos e artigos de qualquer espécie transportados em contêineres mediante um contrato de transporte. Contudo, não devem ser considerados como “carga” itens de equipamentos e provisões para navios, peças sobressalentes e itens de consumo de bordo transportados em contêineres.

2.6 - *Massa bruta* significa a soma da tara do contêiner e das massas de todas as embalagens e itens de carga, incluindo páletes, madeiras de estiva e outras embalagens e materiais de peação.

2.7 - *Massa bruta verificada* significa a massa bruta total de um contêiner cheio, obtida por um dos dois métodos descritos no item 4.

2.8 - *Tara* significa a massa de um contêiner vazio, o qual não contém nenhuma embalagem, itens de carga, páletes, madeiras de estiva, ou qualquer outro material de embalagem ou peçação.

2.9 - *Terminal* significa um local onde ocorre movimentação, estufagem, carregamento e/ou embarque de contêineres, dentro ou fora do porto organizado, alfandegado ou não pela Receita Federal, e dotado de balanças de modelo aprovado em conformidade com as disposições da Portaria 236/94 do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - Inmetro, ou outro documento que venha substituí-la, e verificadas pela referida autarquia.

3. APLICAÇÃO

Estas normas aplicam-se a todos os contêineres a serem embarcados no território nacional para exportação ou para cabotagem, em navios sujeitos ao atendimento da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS 74), como emendada.

4. DETERMINAÇÃO DA MASSA BRUTA VERIFICADA DE UM CONTÊINER CHEIO

A Convenção SOLAS estabelece dois métodos pelos quais o embarcador pode obter a massa bruta verificada de um contêiner cheio:

4.1 - **Método 1:** Após a conclusão do carregamento/estufagem do contêiner e a aposição do lacre, o embarcador poderá pesar o contêiner cheio, ou solicitar que um terceiro por ele contratado o faça. Para efetuar essa pesagem deverão ser usados somente instrumentos de pesagem de modelo aprovado em conformidade com as disposições da Portaria 236/94 do Inmetro, ou outro documento que venha substituí-la, e verificados pela referida autarquia.

4.2 - **Método 2:** O embarcador, ou por meio de um terceiro por ele contratado, poderá pesar todas as embalagens e itens de carga, incluindo a massa dos páletes, madeiras de estiva e outros itens de embalagens e materiais utilizados para peçação da carga, que serão colocados no interior do contêiner, e então somar a tara do contêiner com a massa desses itens individuais, utilizando instrumentos de pesagem de modelo aprovado em conformidade com as disposições da Portaria 236/94 do Inmetro, ou outro documento que venha substituí-la, e verificados pela referida autarquia.

4.3 - O uso do Método 2 fica proibido para certos tipos de carga em que o mesmo seja inadequado e impraticável, tais como grãos a granel, sucata de metais e outras cargas a granel. Nesses casos apenas o Método 1 deverá ser empregado.

4.4 - Embalagens individuais seladas na origem, cujas massas das embalagens e dos itens de carga no seu interior tenham sido determinadas e estejam clara e permanentemente marcadas na sua superfície, não necessitam ser pesadas novamente quando forem carregadas/estufadas no contêiner.

4.5 - Quando o contêiner cheio for pesado em conjunto com um veículo rodoviário, a tara do veículo e o combustível existente no tanque devem ser subtraídos da massa total do conjunto para obtenção da massa bruta verificada do contêiner cheio.

4.6 - Quando dois contêineres cheios forem pesados em conjunto com um único veículo, suas massas brutas deverão ser determinadas através da pesagem de cada contêiner separadamente. Após a subtração da tara do veículo, a divisão da massa bruta total dos contêineres por dois para determinação da massa bruta de cada contêiner não é um procedimento permitido.

4.7 - É do embarcador a responsabilidade sobre a obtenção, documentação, registro e informação da massa bruta verificada. Por exigência contida em instruções da Receita Federal os terminais já efetuam, atualmente, a pesagem de contêineres. O resultado dessa pesagem, para efeito de aplicação destas normas, configura-se como massa bruta verificada, desde que em conformidade com o disposto no item 4.1.

4.8 - O embarcador deve assegurar-se de que a massa bruta verificada do contêiner seja informada ao armador e ao terminal com antecedência suficiente em relação ao carregamento do navio. O modo pelo qual o embarcador fornecerá esse dado ao navio, ao armador e ao terminal, deverá ser acordado entre as partes. A maneira de informar esse dado deverá ser, preferencialmente, através de meio eletrônico. Independentemente da forma, a declaração da massa bruta verificada deverá ser assinada por uma pessoa devidamente autorizada pelo embarcador, com a identificação do seu CNPJ, CPF ou o número do Passaporte.

4.9 - Nenhum contêiner objeto das presentes normas poderá ser embarcado sem que a massa bruta verificada tenha sido devidamente determinada, declarada e informada.

5. DIFERENÇAS NA MASSA BRUTA VERIFICADA

5.1 - Quando houver diferença entre a massa bruta verificada de um contêiner cheio declarada pelo embarcador e, quando disponível, a massa bruta verificada e informada pelo terminal, o valor a ser considerado para efeitos de elaboração do plano de carregamento do navio, será de decisão e responsabilidade exclusiva do armador.

5.2 - O fato de um contêiner ter tido declarada a sua massa bruta verificada, obtida pelo embarcador ou pelo terminal, não significa, obrigatoriamente, que o mesmo deva ser aceito a bordo para transporte. Ao comandante do navio cabe, em última instância e em conformidade com o Código de Práticas Seguras para Peação e Estivagem de Cargas (Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing), a responsabilidade de aceitar ou rejeitar o embarque de um contêiner a bordo.

6. OPERAÇÕES DE TRANSBORDO

A determinação da massa bruta de um contêiner cheio deve ser efetuada na origem, de modo que um contêiner, desembarcado num terminal para ser reembarcado posteriormente, não necessite ser pesado novamente, desde que o mesmo não tenha sofrido alterações na sua carga ou violado.

Rio de Janeiro, 25 de maio de 2016.

WILSON PEREIRA DE LIMA FILHO
Vice-Almirante
Diretor
ONILTON MARINHO DA SILVA
Primeiro-Tenente (AA)
Encarregado da Secretaria e Comunicações
AUTENTICADO DIGITALMENTE