

Dione Miki Nakamura

**A responsabilidade civil no contrato de transporte internacional  
multimodal de mercadorias no Mercosul à luz do Acordo Parcial para a  
Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias de 1994**

Florianópolis – Santa Catarina  
2003

Universidade Federal de Santa Catarina  
Centro de Ciências Jurídicas  
Curso de Pós-Graduação em Direito – Programa de Mestrado  
Área de Concentração em Relações Internacionais

**A responsabilidade civil no contrato de transporte internacional multimodal de mercadorias no Mercosul à luz do Acordo Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias de 1994**

Dione Miki Nakamura

Dissertação apresentada como exigência para obtenção do Título de Mestre ao CCJ, no curso de mestrado em Direito – Área de concentração em Relações Internacionais.

Orientador:  
Doutor Luiz Otávio Pimentel

Florianópolis – Santa Catarina  
2003

Universidade Federal de Santa Catarina  
Centro de Ciências Jurídicas  
Curso de Pós-Graduação em Direito – Programa de Mestrado  
Área de Concentração em Relações Internacionais

**A responsabilidade civil no contrato de transporte internacional  
multimodal de mercadorias no Mercosul à luz do Acordo Parcial para a  
Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias de 1994**

Dione Miki Nakamura

---

Professor Doutor Luiz Otávio Pimentel  
Professor Orientador

---

Professora Dra. Olga Maria B. Aguiar de Oliveira  
Coordenadora do Curso de Pós-Graduação em Direito

Florianópolis – Santa Catarina  
2003

Dione Miki Nakamura

**A responsabilidade civil no contrato de transporte internacional multimodal de mercadorias no Mercosul à luz do Acordo Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias de 1994**

Dissertação aprovada em Defesa Pública, com nota 9,3 com distinção, como requisito para obtenção do grau de Mestre em Direito, na área de concentração em Relações Internacionais, junto ao curso de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Santa Catarina pela Banca Examinadora formada por:

---

Professor Doutor Luiz Otávio Pimentel  
Presidente

---

Professor Doutor Osvaldo Agripino de Castro Júnior  
Membro

---

Professor Doutor Diego Fernández Arroyo  
Membro

Para Cesar Eduardo Puga.

Meu norte, minha luz e minha força.

Essa vitória também é sua.

## AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, Professor Luiz Otávio Pimentel, quem me socorreu e auxiliou nesta jornada.

Ao Professor Fernando Kinoshita por não me deixar desistir no meio da caminhada.

Aos meus amigos do Setor de Cadastro da Diretoria Judiciária do Tribunal de Justiça de Santa Catarina por me darem forças e encorajarem a seguir em frente.

A minha diretora e a minha chefe por terem compreendido a minha luta.

A minha família que me suportou nos momentos difíceis.

Aos que, direta ou indiretamente, contribuíram à consecução desta dissertação.

Agradeço a todos de coração.

## **Resumo**

O transporte internacional multimodal de mercadorias é aquele feito por duas modalidades de transporte, pelo menos, em virtude de um contrato de transporte multimodal, desde um lugar situado em um Estado parte em que um operador de transporte multimodal toma as mercadorias sob sua custódia, até o outro lugar designado para sua entrega, situado em outro Estado parte. O Acordo Parcial de Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai foi firmado em 30 de dezembro de 1994. Em seguida, os Estados-membros baixaram decretos e instituíram leis internas acerca do tema – no Brasil, Decreto n. 1.563, de 19 de julho de 1995 e Lei n. 9.611, de 19 de fevereiro de 1998; no Paraguai, Decreto n. 16.927, de 16 de abril de 1997 e na Argentina, Lei n. 24.921 de 07 de janeiro de 1998, ainda não regulamentada. O Uruguai, por meio do Decreto n. 99/1995, de 08 de agosto de 1995, pôs em vigor o Acordo, no entanto, o Tribunal Contencioso Administrativo do Uruguai suspendeu a eficácia do mesmo. Tal acordo, principalmente, no que tange à responsabilidade civil, foi elaborado conforme definições estabelecidas pelas Convenções internacionais anteriores, destacando as de Haia (1924), Haia- Visby (1968), Regras de Hamburgo (1978), Convenção das Nações Unidas sobre Transporte Internacional de Mercadorias (1980) – Convenção de Genebra e Regras UNCTAD/CCI (1992). A pesquisa teve como objetivo estudar a responsabilidade do transporte internacional multimodal de mercadorias no âmbito do Mercosul à luz do Acordo já citado, evidenciando a figura do operador de transporte multimodal como o responsável pela mercadoria desde o momento em que a toma sob sua custódia até o momento em que a entrega efetivamente. Foi possível concluir que a responsabilidade civil no transporte internacional multimodal de mercadorias ainda está longe de ter normas uniformes no Mercosul, mesmo com o Acordo Parcial para Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias firmado entre os Estados-membros, nota-se que nem todos internalizaram o mesmo, indicando possível discordância entre as normas internas e as definidas pelo bloco. Assim, a responsabilidade civil nos contratos desse tipo específico de transporte no Mercosul permanece sem uma mesma proteção jurídica à partes, causando certa insegurança aos envolvidos, em especial no que tange aos valores e limites da responsabilidade pela carga transportada.

**Palavras-chave:** Transporte multimodal, Responsabilidade civil, Mercosul, Convenções internacionais sobre transporte.

## **Abstract**

International multimodal transport of good means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one member country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different member country. The Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport of Goods among Brazil, Argentina, Paraguay and Uruguay was signed in 30 December 1994. The member States implemented the Agreement in Brazil by Decree n. 1.563 of 19 July 1995 and by Law n. 9.611 of 19 February 1998; in Paraguay, by Decree n. 16.927 of 16 April 1997 and in Argentina, by Law n. 24.921 of 07 January 1998 which is not regulated. Although the Decree n. 99/1995 of 8 August 1995 implemented the Agreement in Uruguay, a court of law (Tribunal Contencioso Administrativo) in Uruguay suspended the application of the Decree. The Agreement, specially concerning to the liability was based on previous international conventions as well: The Hague Rules (1924), The Hague-Visby Rules (1968), The Hamburg Rules (1978), United Nations Convention on Multimodal Transport of Goods (1980) – Geneva Convention and UNCTAD/CCI Rules (1992). The objective of this work was studying the liability of the international multimodal transport of goods in Mercosur according to the Agreement, emphasizing the multimodal transport operator as the person who concludes a multimodal transport contract and assumes responsibility for the performance of it from the time he takes the goods in his charge to the time of their effective delivery. It was possible to conclude that the liability of international multimodal transport of goods is still far from uniformity of rules in Mercosur even though the Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport of Goods was signed among the Members States, not all of them had implemented the Agreement yet, indicating possible conflict between internal laws and the ones defined by Mercosur. Therefore the liability in contracts of this specific type of transport in Mercosur remains without an uniform juridical protection to the parts, causing uncertainty to the involved ones, specially, concerning to values and limits of liability.

**Keywords:** Multimodal transport, Liability, Mercosur, International conventions.

## SUMÁRIO

<b>RESUMO.....</b>	<b>07</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>08</b>
<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>2. O TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADORIAS .....</b>	<b>12</b>
2.1. O transporte .....	12
2.2 Transporte de pessoas.....	15
2.3. Transporte de mercadorias.....	18
2.4 Aspectos logísticos.....	45
2.5 Aspectos econômicos .....	46
<b>3. CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCADORIAS .....</b>	<b>80</b>
3.1 Conceito de contrato .....	80
3.2 Legislação brasileira.....	99
3.3. Legislação da América do Sul .....	107
3.4 Direito Internacional Privado e os contratos de transporte .....	124
<b>4. A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL MULTIMODAL DE MERCADORIAS .....</b>	<b>128</b>
4.1 A responsabilidade civil no transporte internacional de mercadorias.....	128
4.2 Sobre as principais convenções internacionais.....	129
4.3. A responsabilidade civil no transporte internacional multimodal de mercadorias no Mercosul.....	145
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>157</b>
<b>6. REFERÊNCIAS .....</b>	<b>160</b>
6.1 Referências jurídicas .....	163
6.2 Endereços eletrônicos consultados.....	165
<b>7. ANEXOS .....</b>	<b>167</b>
7.1 Decreto n. 1.563, de 20 de julho de 1995.....	167
7.2 Lei n. 9.611, de 19 de fevereiro de 1998.....	176
7.3 Decreto n. 3.411, de 12 de abril de 2000.....	180
7.4 Convenção das Nações Unidas de 1980.....	183
<b>ÍNDICE .....</b>	<b>194</b>

## 1. INTRODUÇÃO

O processo de globalização vem emergindo com força desde as últimas décadas, atravessando o século, aglutinando os continentes.

O advento do Mercosul como resposta a este movimento, implicou importantes decisões que passam, necessariamente, pela política de transportes. Estes, não apenas contribuem para a integração física, mas também para a coesão e desenvolvimento econômico. O avanço da tecnologia nesse setor e do sistema de informações contribuem para a ênfase na importância deste elemento para a Região do Cone Sul, com vistas a sua inserção no mercado mundial. Ressalta-se que o transporte de mercadorias é fundamental no que tange ao comércio, seja ele interno ou externo. A evolução dos transportes possibilitou o surgimento do denominado transporte multimodal de mercadorias o qual envolve pelo menos dois modais diversos regido por um único contrato, podendo o mesmo ser nacional ou internacional, dependendo da origem e do destino da carga. Este determinado tipo de transporte reveste-se de normas e de elementos próprios, diferenciando-se dos demais tipos de transporte por incluir a figura do operador de transporte multimodal, o qual se responsabiliza pela mercadoria desde o momento em que a toma sob sua custódia até a efetiva entrega da mesma, ou seja, durante todo o trajeto, utilizando os diversos modais existentes. É sabido que, no decorrer do transporte, podem ocorrer avarias ou extravios da carga, parciais ou totais. Entra em cena a responsabilidade civil pelo transporte da carga. Este é o escopo desta dissertação: estudar a responsabilidade civil no contrato de transporte internacional multimodal de mercadorias no Mercosul à luz do Acordo de Facilitação do Transporte Multimodal firmado em 30 dezembro de 1994, porque no âmbito do Mercosul. Não sendo objetivo do trabalho em tela a análise aprofundada das legislações internas dos países do Mercosul, nem das convenções internacionais que deram origem ao Acordo citado.

A dissertação está dividida em quatro capítulos principais.

O primeiro versa acerca dos modais existentes, suas combinações, distribuição na matriz de transportes no Brasil e no Mercosul, estatísticas referentes ao fluxo de mercadorias importadas e exportadas e pelo bloco e parceiros comerciais do Mercosul – Bolívia e Chile. Importante para o entendimento dos demais capítulos.

O segundo capítulo dedica-se aos contratos de transporte internacional multimodal de mercadorias, iniciando por breves considerações acerca dos contratos de modo geral e, em seguida, sobre os contratos internacionais, de transporte e de transporte multimodal. No mesmo capítulo é encontrada a legislação brasileira tangente ao tema, bem

como a da América do Sul, do Mercosul e por fim, dos blocos econômicos mais expressivos: União Européia, NAFTA e ASEAN. Finalizando o segundo capítulo, são acrescentadas noções acerca do direito privado internacional e os contratos de transporte.

O terceiro capítulo reserva-se ao estudo da responsabilidade civil no contrato de transporte internacional multimodal de mercadorias. Nele, são vistas as origens da responsabilidade civil no contrato de transporte internacional de mercadorias, através do estudo das principais convenções internacionais que se dedicaram ao assunto. Logo após, o Acordo que rege a responsabilidade civil sobre o transporte multimodal de mercadorias no Mercosul é analisado, incluindo-se a análise das Leis n. 9611, de 19 de fevereiro de 1998, no Brasil, n. 24.921, de 07 janeiro de 1998, na Argentina.

O quarto capítulo dedica-se às considerações finais da presente dissertação.

Importante dizer que a ausência de bibliografia específica ao tema resultou na busca de informações através da *internet*, a qual se tornou a principal fonte de consulta utilizada para a consecução do trabalho, sobretudo no que tange às convenções internacionais e às decisões do Mercosul.

Vale ressaltar que a confecção do presente trabalho foi feita em conformidade com as seguintes regras da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT): NBR 14724:2002, NBR 6023:2002 e NBR 6023:2002, todas de agosto de 2002, válidas a desde 29 de setembro de 2002.

A mestranda assume as traduções das línguas inglesa e espanhola.

## 2. O TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADORIAS

### 2.1. O transporte

A palavra "transporte" nos dá a idéia de condução entre um ponto de origem e um de destino, indicando mudança de lugar, seja de pessoas, seja de cargas. Na sua etimologia, tem-se que provém do verbo em latim *transportare*, significando 'transportar, ir além', de *trans*, 'além de', e *portare*, 'levar, conduzir'<sup>1</sup>. Aurélio Buarque de Holanda Ferreira, diz que "transporte" tem como significados o ato, efeito ou operação de transportar; transportação, transportamento, podendo, ainda, indicar êxtase, arrebatamento ou enlevo<sup>2</sup>. De acordo com Fernando Mendonça, o termo em questão pode assumir a postura de ato (condução de pessoas ou coisas de um lugar para outro); de meio (meio utilizado para deslocamento de pessoas ou coisas, o veículo propriamente dito) de contrato (em que alguém assume a obrigação de conduzir pessoas ou coisas de um lugar para outro)<sup>3</sup>.

Sua importância é verificada tanto no âmbito social como no político e, principalmente, no econômico. A relevância social diz respeito ao caráter integrador dos meios de transporte para o crescimento, povoamento e desenvolvimento de regiões. É importante componente do tecido econômico-social de um grupo humano. Nesse sentido, temos Fernando Mendonça: "Não só no plano doméstico os transportes constituem fator importante de integração. No âmbito internacional contribuem também para a aproximação dos povos, com a intensificação do relacionamento econômico e cultural"<sup>4</sup>. No âmbito político é importante ressaltar que a atuação governamental é essencial no que tange ao intercâmbio entre os diversos pontos de uma região, em nosso caso, é fundamental a ação conjunta de todos os países componentes do Mercosul, para a formação de corredores que possibilitem a trânsito de mercadorias e pessoas visando um fortalecimento e coesão do bloco.

Entretanto, é no âmbito econômico que podemos visualizar com clareza a importância ímpar que os transportes assumem. É através dos transportes que se tem a

---

<sup>1</sup>ENCICLOPÉDIA Mirador Internacional.. São Paulo: Encyclopaedia Britannica do Brasil Publicações Ltda., Companhia Melhoramentos, 1986. V. 20. p. 11002.

<sup>2</sup> FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo dicionário da língua portuguesa*. 1. ed. 5. impressão. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira S/A, 1975. p. 1400.

<sup>3</sup> MENDONÇA, Fernando. *Direito dos transportes*. 2. ed., atual. São Paulo: Saraiva, 1990. p. 01.

<sup>4</sup> Ibid.1990 p. 10.

matéria-prima necessária para produzir *commodities*<sup>5</sup> bem como dele depende, a distribuição dos produtos no mercado.

Ronald H. Ballou ressalta:

Basta comparar as economias de uma nação desenvolvida e de outra em desenvolvimento para enxergar o papel do transporte na criação de alto nível de atividade na economia. Nações em desenvolvimento têm, normalmente, produção e consumo ocorrendo no mesmo lugar, com boa parte da força de trabalho engajada na produção agrícola e porcentagem menor da população vivendo em áreas urbanas. À medida que serviços de transporte mais baratos vão-se disponibilizando, a estrutura econômica começa a assemelhar-se à de uma economia desenvolvida: grandes cidades resultam a partir de migração para os centros urbanos, regiões geográficas limitam-se a produzir um leque menor de itens e o nível de vida médio começa a elevar-se. Especificamente, melhor sistema de transportes contribui para (1) aumentar a competição no mercado, (2) garantir a economia de escala na produção e (3) reduzir preços das mercadorias<sup>6</sup>.

Sob a ótica da empresa, verifica-se que os transportes correspondem a uma parcela considerável nos custos logísticos<sup>7</sup>, e, dependendo do tipo de empresa, os custos envolvidos podem aumentar ou diminuir.

Com intuito didático, Fernando Mendonça dividiu os transportes de acordo com classificações quanto às suas acepções (ato, meio, contrato, abrangente), área (nacionais e internacionais), direção (horizontais e verticais), finalidade (de coisas, de pessoas e misto), utilização (públicos, particulares e oficiais), organização do transportador (comerciais e civis), prestação do serviço (regulares e irregulares) modalidades (ferroviários, rodoviário, dutoviário, aquaviários e aeroaviários) e forma (modais, intermodais, multimodais, segmentados e sucessivos)<sup>8</sup>.

Quanto à acepção, temos que o transporte pode ser um ato, no sentido de que indica uma ação, a de conduzir pessoas ou coisas de um lugar para outro. Como meio entende-se que o transporte pode ser entendido como o veículo. Já como contrato, verifica-se que pode ser fonte de obrigações em que alguém se obriga a conduzir algo ou alguém da origem ao destino estipulado. Num sentido mais abrangente, englobando as demais acepções já citadas, temos o direito dos transportes.

---

<sup>5</sup> Que é vendido para a obtenção de lucro. O termo é muitas vezes usado para descrever coisas que podem ser graduadas, como café, algodão, açúcar etc., e que são compradas e vendidas numa bolsa de mercadoria, inclusive para entrega futura. DICIONÁRIO Prático Michaelis. Versão 5.1, maio de 1998. DTS Software do Brasil.

<sup>6</sup> BALLOU, Ronald H. *Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física*. Tradução de Hugo T. Y. Yoshizaki. São Paulo: Atlas, 1993 p. 113

<sup>7</sup> Os aspectos logísticos serão analisados no item 2.4

<sup>8</sup> MENDONÇA, *op. cit.* p. 01-16

Os transportes podem ser nacionais (ou domésticos) ou internacionais. O primeiro, no que se refere ao deslocamento adstrito ao território brasileiro, pode ser urbano, intermunicipal e interestadual. Serão internacionais quando é realizado em territórios de mais de um país.

Com relação à direção é horizontal quando os pontos de origem e destino são paralelos à linha do horizonte e, vertical, quando esse pontos são situados perpendicularmente ao plano horizontal. Como exemplos temos o elevador e a escada rolante (neste caso, os pontos de partida e chegada estão em linha oblíqua ao horizonte).

Em relação à finalidade do transporte ou o objeto da prestação do respectivo contrato pode ser de pessoas, de coisas (mercadorias, animais, encomendas e valores) ou misto, onde há, simultaneamente, a condução de pessoas e coisas.

Quanto à utilização, temos os transportes públicos em que todos podem utilizar (como os coletivos), os particulares ou privados (em que os donos tem a exclusividade de uso) e os oficiais (em que o Estado utiliza em seu serviço).

Com relação à organização do transportador, é comercial quando o transporte é feito por pessoa física ou jurídica organizada em empresa e é civil quando não é relacionada a organização empresarial.

Na prestação de serviços, há os transportes regulares e os irregulares. Os primeiros são os que obedecem a datas, horários e pontos intermediários ou de escalas prefixadas. Já os transportes irregulares não estariam sujeitos a isso.

No tocante à modalidade, verifica-se que existem os terrestres, os aquaviários e os aéreos. Os modais de transporte podem ser classificados em cinco: ferroviário, rodoviário, dutoviário, aquaviário e aéreo<sup>9</sup>. Os detalhes de cada modal será apreciado a seguir em itens próprios.

A forma dos modais, de acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior podem ser modal, quando envolve apenas uma modalidade; intermodal, quando envolve mais de uma modalidade; multimodal, quando envolve mais de uma modalidade porém, regido por um único contrato; segmentados, quando envolve diversos contratos para diversos modais e podem ainda ser sucessivos, quando a mercadoria, para

---

<sup>9</sup> Fernando Mendonça classifica os modais de transporte em: terrestres (rodoviários, ferroviários e recovagem), aquáticos e aéreos. O Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior estabeleceu que os modais são classificados em terrestre (rodoviário, ferroviário e dutoviário), aquaviário e aéreo. *Logística*. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br>>. Acesso em 20 mar. 2002.

alcançar o destino final, necessita ser transbordada para prosseguimento em veículo da mesma modalidade de transporte (regido por um único contrato).

Assim, podemos perceber que o transporte não é simplesmente interligar a produção e o consumo de bens. Há uma intensa influência no que concerne à produção agrícola e industrial, ao comércio nacional e exterior, na composição de preços, na regularização dos mercados. Além, disso, pode ainda, assumir uma indústria por si mesma.

O presente trabalho irá focalizar, de modo especial, o transporte multimodal de mercadorias, no entanto, é interessante traçar linhas gerais a respeito do transporte de pessoas, antes de passarmos para o nosso tema central, que é o transporte de cargas, conforme veremos a seguir.

## **2.2 Transporte de pessoas**

O transporte de pessoas envolve um contrato em que o transportador assume a obrigação de levar alguém e sua bagagem da origem até o destino mediante uma contraprestação pecuniária. Este contrato tem como partes o transportador, aquele que assume a obrigação de fazer com que uma pessoa percorra certo itinerário, ou seja, a transportar alguém e, o passageiro, aquele que se propõe a percorrer certo itinerário, ou seja, a ser transportado. Não há – como no transporte de coisas – a interveniência do destinatário nem a do domiciliatário (este entendido como sendo alguém indicado no conhecimento de transporte para informar ao transportador, se necessário, sobre a pessoa com direito a receber a mercadoria)<sup>10</sup>.

Para a consecução deste contrato, é necessária capacidade civil para viagens mais longas, sendo que, o transporte urbano dispensa essa exigência desde que se pague o preço pelo serviço prestado. Determina a Lei n. 8069/1990, o Estatuto da Criança e do Adolescente, que nenhuma criança poderá viajar para fora da comarca onde reside, desacompanhada dos pais ou responsável, sem a expressa autorização judicial. (art. 83), exceto quando se tratar de comarca contígua à da residência da criança, se na mesma unidade da Federação, ou incluída na mesma região metropolitana ou se a criança estiver acompanhada de ascendente ou colateral maior, até o terceiro grau comprovado

---

<sup>10</sup> MENDONÇA, *op. cit.* p. 166.

documentalmente o parentesco ou de pessoa maior, expressamente autorizada pelo pai, mãe ou responsável (art. 83, § 1º, "a", "b"). No caso de viagens ao exterior, o art. 84, I e II, dispensa-se a autorização se o menor estiver acompanhado por ambos os pais ou responsável ou se viajar na companhia de um dos pais perante o consentimento do outro através de documento com firma reconhecida. O art. 85 diz ainda que é vetada a saída de menor brasileiro nato em companhia de estrangeiro residente ou domiciliado no exterior, sem a prévia e expressa autorização judicial.

No ato da compra da passagem, recebe-se o bilhete que garante o transporte bem como ratifica a vontade do passageiro em ser transportado da origem ao destino ao mesmo tempo que atesta a obrigação do transportador em realizar o devido deslocamento do passageiro. Importante ressaltar que, o contrato não depende da emissão do bilhete de passagem<sup>11</sup>. Muitas vezes, nos transportes urbanos não há bilhete, mas pagamento diretamente ao cobrador da empresa de transporte, sendo que em percursos mais longos, o bilhete é mais comum.

O contrato de transporte de pessoas abrange a obrigação de transportar a bagagem (objetos de uso pessoal destinados a prover as necessidades e objetivos imediatos da viagem) do passageiro com a entrega da nota de bagagem caso haja compartimento específico, para a sua retirada no local de destino. O transporte da bagagem não é pago desde que não exceda o volume previamente estipulado.

Com relação às obrigações e direitos do transportador tem-se<sup>12</sup>: 1. transportar o passageiro de um local para outro, no tempo e no modo convencionados; 2. efetuar o transporte com cuidado, exatidão e presteza; 3. responder pelos danos causados ao viajante, oriundo de desastres não provocados por força maior ou caso fortuito ou por culpa do passageiro (Decreto n. 2.681/1912, art. 20 a 23), pagando uma indenização variável conforme a natureza ou a extensão do prejuízo; 4. responsabilizar-se pelos prejuízos acarretados aos passageiros em virtude de atraso dos transportes; 5. indenizar o passageiro se, em motivo de força maior, suspender ou interromper o tráfego ou não lhe oferecer lugar no veículo, causando-lhe graves prejuízos; 6. cumprir o contrato, se o transporte for cumulativo, relativamente ao seu percurso, respondendo pelos danos pessoais que nele se derem, 7. concluir o transporte contratado. Quanto aos seus direitos: 1. reter até 5% da importância a ser

---

<sup>11</sup> DINIZ, Maria Helena. *Curso de direito civil brasileiro: teoria das obrigações contratuais e extracontratuais*. 10. ed. aum. e atual. v. 3. São Paulo: Saraiva, 1995. p. 399

<sup>12</sup> *Ibid.* 1995 p.399

restituída ao passageiro a título de multa compensatória, se ele desistir da viagem ou se outra pessoa foi transportada em seu lugar, 2. reter a bagagem do passageiro para garantir-se do pagamento do preço da passagem que não tiver sido paga no início ou durante o percurso.

O passageiro também possui direitos e deveres<sup>13</sup>. Seus direitos: 1. exigir o transporte, uma vez apresentado o bilhete de passagem; 2. ser transportado com cuidado, presteza e exatidão; 3. ocupar o lugar mencionado no seu bilhete, ou se o bilhete não mencionar local certo, ocupar qualquer um do veículo; 4. rescindir o contrato antes de iniciar a viagem, recebendo o valor da passagem, desde que feita a comunicação ao transportador em tempo de ser negociada. Seus deveres: 1. pagar a importância determinada, relativa ao percurso da viagem, de acordo com a tarifa preestabelecida; 2. Apresentar-se ao local de embarque, sendo a viagem com horário certo, antes da hora marcada para a partida; 3. sujeitar-se às normas estabelecidas pelo condutor; 4. não conduzir armas; 5. não debruçar-se fora das janelas, estando o veículo em movimento; 6. proceder de modo a não causar perturbação ou incômodo aos demais passageiros, danos ao veículo ou dificuldades na execução normal do serviço; 7. não transportar consigo animal ou objeto que cause perigo ou incômodo aos viajantes; 8. apresentar documento de identidade ou passaporte nos transportes de navio ou avião, 9. apresentar bilhete de viagem quando lhe for pedido, mesmo no curso da viagem.

O transporte pode ser gratuito, ou seja, sem o pagamento da passagem. Ainda que haja posicionamentos diversos, entende Fernando Mendonça que esse tipo de transporte caracteriza um contrato e portanto, no caso de indenização, existiria responsabilidade contratual.

O dever de indenizar do transportador, em consequência, rege-se pelos princípios da responsabilidade contratual, menos rígida do que a responsabilidade delitual, pois naquela o ônus da prova de culpa do transportador é da vítima.

Tem-se entendido na doutrina e na jurisprudência, em relação ao transporte gratuito, que a responsabilidade do transportador deve ser atenuada. Se não é justo que a vítima fique sem indenização pelo prejuízo, não menos injusto será agravar o patrimônio de quem praticou um ato de solidariedade humana em igualdade de condições com aquele que obtém vantagem com a prestação do transporte remunerado ou de conveniência<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> DINIZ, *op. cit.* p.401

<sup>14</sup> MENDONÇA, *op. cit.* p. 169

Sobre o transporte gratuito, o art. 736 do Código Civil estabelece que não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia. A ressalva é determinada no parágrafo único no qual não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

A discussão acerca do transporte de pessoas é bastante rico e possui muitos estudos, mas não é o principal objetivo desta dissertação. O foco está concentrado no transporte de mercadorias e em reflexões acerca da sua importância nos dias atuais.

Vale acrescentar que o Código Civil (Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002) reserva ao capítulo XIV, seção II, as disposições referentes ao transporte de pessoas (arts. 734 a 742).

### **2.3. Transporte de mercadorias**

Antigamente, lutava-se por terras e poder político. Hoje em dia, busca-se mercados. É notória a queda gradativa das fronteiras políticas que dividiam o mapa terrestre durante as últimas décadas simultaneamente à elaboração de diretrizes para a formação de blocos econômicos procurando a manutenção e fortalecimento de Estados. O avanço da tecnologia trouxe um acesso a informações jamais imaginado pelo homem. No âmbito dos transportes isso também foi sentido, trazendo inúmeras modificações nesse ramo específico, desde da classificação das cargas conduzidas até o rastreamento das mesmas via satélite. Este fato levou a uma aceleração no ritmo das pessoas e das empresas. O comércio exterior fincou seus pés com vontade no final de século passado para emergir com força, pelo menos no âmbito do Mercosul. Exige-se, dessa maneira, eficiência na produção e na negociação de mercadorias. Uma eficaz colocação de produtos no mercado externo necessita de uma boa distribuição estrategicamente planejada. Sob esse prisma, é imprescindível uma rede e um sistema de transportes condizentes com uma demanda cada vez mais crítica. O mercado conduz a respostas prontas, ágeis e práticas – e a regulamentação não pode ser vista dissociada dessa realidade.

Assim manifesta-se Odete Maria de Oliveira com relação à política comum de transportes da Comunidade Européia:

De um modo geral, tanto as atividades comerciais como industriais dependem essencialmente do sistema de transporte, o qual tem significativa repercussão sobre o meio ambiente, turismo, consumo de energia etc,

desempenhando um duplo papel junto à atividade econômica: de um lado, condiciona sensivelmente os resultados dos setores produtivos do ponto de vista interno e externo, uma vez que seu custo incide no custo final do produto; de outro, constitui uma indústria de crescente importância em si mesma, para países desenvolvidos. Enfim, uma problemática tão diferenciada e caracterizada pela intervenção e controle dos poderes públicos, exercidos por dispositivos nacionais bastante díspares. Um problema a ser visto com especial cuidado junto às articulações dos mecanismos da Comunidade Européia, objetivando evitar que se converta em fator de distorção à livre circulação de pessoas, bens e produtos no processo de consolidação do mercado único<sup>15</sup>.

Portanto, os transportes podem restringir ou ampliar a área de distribuição de produtos, dependendo do sistema que foi planejado. Nesse norte, pode-se perceber a importância de uma regulamentação eficaz que possibilite uma integração conjunta sem deixar à margem os aspectos mercadológicos.

Como já dito, o transporte de mercadorias comporta algumas modalidades: o rodoviário, o ferroviário, o aquaviário, o dutoviário e o aeroviário. Tais modalidades são específicas para cada tipo de caso: a quantidade transportada, a distância percorrida, o prazo estipulado e o valor da mercadoria podem influenciar e determinar a melhor para que o transporte seja otimizado.

Na perspectiva de Marco Aurélio P. Dias, a hegemonia do modal rodoviário será ainda estendida por muitos anos:

O sistema de distribuição de produtos de uma empresa sempre foi importante e complexo, pois o transporte é considerado elemento de custo em toda a atividade industrial e comercial. Desde a crise do petróleo, num país onde quase 80% das mercadorias são transportadas via rodoviário, a racionalização desta operação passou a ser vital para a estrutura econômico-financeira das empresas. [...]

O sistema rodoviário responde hoje pelo transporte de 70% a 80% das cargas movimentadas no Brasil, e, sem entrar no mérito dos erros e acertos da política brasileira de transportes, essa realidade não se modificará sensivelmente em termos globais nas próximas décadas, por maiores que sejam os esforços do Governo na modernização dos transportes marítimos e ferroviários. O sistema rodoviário opera em linhas gerais, apoiado na infraestrutura das 6000 empresas existentes em todo o Brasil, com seus terminais de carga, frotas de apoio, equipamentos para carga e descarga e estrutura de comunicação e administrativa. O transporte, propriamente dito, ou seja, o deslocamento da carga é feito pela utilização de duas grandes frotas: os 57.000 veículos das empresas de transporte e os 300.000 veículos carreteiros, ou seja, veículos com motoristas autônomos, proprietários de

---

<sup>15</sup> OLIVEIRA, Odete Maria de. *União Européia: processo de integração e mutação*. Curitiba: Juruá, 1999. p. 237

seus caminhões. Executando condições especiais, os carreteiros trabalham como subcontratados das empresas<sup>16</sup>.

Inegável o fato de que o fortalecimento e proliferação de estruturas regionais de integração passam, necessariamente, pelo desenvolvimento de eficientes infra-estruturas de comunicação e transporte. Um planejamento estratégico em conjunto com normas contingenciais e adequadas, num plano internacional, podem traduzir uma racionalização no sistema das relações de produção e comércio de bens, serviços e de capitais.

### 2.3.1 Modalidades de transporte de mercadorias

Há, basicamente, cinco modalidades de transporte utilizadas na condução de mercadorias: o rodoviário, o ferroviário, o dutoviário, o aquaviário e o aeroviário.

Na escolha do modal mais adequado ao transporte, é necessário estudar todas as rotas possíveis, estudando os modais mais vantajosos em cada percurso. Deve-se levar em conta critérios tais como menor custo, capacidade de transporte, versatilidade, segurança e rapidez<sup>17</sup>.

Bowersox e Closs, dizem:

Os cinco modais básicos de transporte são o ferroviário, o rodoviário, o aquaviário, o dutoviário e aeroviário. A importância relativa de cada modal pode ser medida em termos da milhagem do sistema, volume de tráfego, receita e da natureza da composição de tráfego<sup>18</sup>. (tradução nossa)

Portanto, a escolha do modal é uma decisão estratégica que envolve cuidadoso detalhamento das vias de acesso entre a origem e o destino, levando-se em conta questões como distância, volume e economia de escala.

Dependendo do modal escolhido, o *transit time* poderá variar em dias. Por exemplo, um transporte típico de São Paulo para Recife pelo modal

---

<sup>16</sup> DIAS, Marco Aurélio P. *Administração de materiais: uma abordagem logística*. 4. ed. São Paulo: Atlas, 1993. p. 319

<sup>17</sup> *Logística*. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br>>. Acesso em 20 mar. 2002.

<sup>18</sup> BOWERSOX, Donald J. e CLOSS, David J. *Logistical management: the integrated supply chain process*. McGraw-Hill Companies Inc., 1996. p. 316.

rodoviário demora em torno de 5 dias, enquanto o ferroviário pode se realizado em, cerca de 18 dias. A escolha dependerá evidentemente do nível de serviço desejado pelo cliente, e dos custos associados a cada opção. O custo total dessa operação deve contemplar todos os custos referentes a um transporte porta a porta mais os custos do estoque, incluindo o estoque em trânsito. Para produtos de maior valor agregado, pode ser interessante uso de modais mais caros e de maior velocidade <sup>19</sup>.

Atualmente, importa-se e exporta-se praticamente quase todos os tipos de produtos. Durante o processo de transporte, as mercadorias recebem o nome de carga. A evolução no setor de transporte aliada ao desenvolvimento constante de tecnologias possibilitou a condução de um amplo leque de cargas, sejam elas sólidas, líquidas ou gasosas, podendo ainda ser inertes, voláteis, frágeis ou perecíveis, não importando o formato, tamanho, peso ou densidade.<sup>20</sup>

Segundo Ana Cristina da Silva Pereira, em revisão bibliográfica de sua dissertação de mestrado, as cargas podem ser divididas em três tipos principais: geral, granel e neo-granel. Este último está relacionado a avançados conceitos de transporte e design de veículos<sup>21</sup>.

Como carga geral entende-se os produtos semi-acabados ou acabados – aparelhos elétricos, produtos eletrônicos, maquinário, mercadorias embaladas e veículos.

A carga do tipo granel tem como exemplos: carvão, petróleo, gases, grãos e minérios ferrosos ou não. A facilidade de transferência de carga a granel de um modal para outro, na maior parte das vezes, promove uma continuidade do fluxo de mercadorias. Geralmente transportadas em correias, bombeadas de caminhões-tanque para navios ou de navios para dutovias, despejadas de vagões para barcaças, sugadas de navios ou caminhões ou barcaças, as cargas a granel são movidas em grandes quantidades independente do modal que as transporta.

Ainda de acordo com a mesma autora, a carga denominada neo-granel envolve o embarque de diferentes tipos de granel e outras formas de cargas homogêneas em um mesmo veículo, mantendo sua separação durante todo o processo de embarque, transporte e desembarque das mercadorias. Como exemplo temos os transporte de diferentes tipos de

---

<sup>19</sup> NAZÁRIO, Paulo. Papel do transporte na estratégia logística. IN: FLEURY, Fernando *et alli*. *Logística empresarial: a perspectiva brasileira*. São Paulo: Atlas, 2000. (Coleção COPPEAD de Administração). p. 128.

<sup>20</sup> PEREIRA, Ana Cristina da Silva. *O transporte intermodal*. Rio de Janeiro: COPPEAD/UFRJ, 2002. p.15

<sup>21</sup> *Ibid.* 2002, p. 19

cargas de petróleo em um único navio (chamado de *parcel tanker*), bem como o transporte de placas de aço, bananas, sucatas, papel e produtos refrigerados.

Antes de seguir com os tipos de modais mais comuns para o transporte de mercadorias é interessante definir alguns termos importantes ao entendimento da matéria: vias, terminais e veículos.<sup>22</sup>

As vias são os caminhos nos quais a transportadora opera, incluindo o direito de circulação (a área de terra utilizada), qualquer leito de estrada, trilhos ou outras instalações físicas necessárias ao direito de circulação. A natureza da via e seu custeio variam segundo o meio de transporte. Podem ser propriedade do governo, o qual assume a responsabilidade por sua operação, propriedade da transportadora ou fornecidas pela natureza.

Terminais são lugares em que as transportadoras carregam e descarregam os produtos e fazem conexões entre o serviço de retirada e entrega local e o serviço de filas. Outras funções desempenhadas nos terminais são pesagem, conexões com outras rotas e transportadoras, rotas dos veículos, despachos e manutenção, além da administração e serviços burocráticos. A natureza, o tamanho e a complexidade do terminal variam de acordo com o meio de transporte, tamanho da empresa e os tipos de produtos transportados. Os terminais são geralmente de propriedade das transportadoras e por elas operados, mas em algumas circunstâncias especiais, podem ser públicos, ficando sob a administração do governo.

Veículos são os meios utilizados para a condução das mercadorias ou de pessoas, excetuando-se o modal dutoviário em que a próprio produto se desloca pela via, sem auxiliares de transporte, nos demais modais, os veículos são essenciais, servindo como unidades de carregamento e força para transportar os produtos pelas vias. Geralmente, as transportadoras possuem os veículos, ou têm acesso a eles por meio de arrendamento mercantil. Em outros casos, o expedidor é que possui os veículos ou os arrenda. Além dos custos relacionados às vias, terminais e veículos, uma transportadora terá outros, como os de manutenção, mão-de-obra, combustível e administração.

---

<sup>22</sup> As definições são de J. R. Tony Arnold em: ARNOLD, J.R. Tony. *Administração de materiais: uma introdução*. Tradução de Celso Rimoli, Lenita R. Esteves. São Paulo: Atlas, 1999. p. 383

### 2.3.1.1 Transporte rodoviário

A década de 1950 significou um marco importante no setor de transportes no país, pois houve a implementação da indústria automobilística com a pavimentação das principais rodovias sendo que o modal rodoviário expandiu-se de maneira gigantesca resultando em seu domínio no transporte de mercadorias. Acrescenta Marco Aurélio P. Dias:

Existem diversas justificativas de tal situação que são:

1. Política de investimentos que favoreceu sobremaneira a construção de rodovias, iniciadas na gestão do presidente Washington Luís.
2. Implantação da indústria automobilística, que produziu entre 1957 e 1986 cerca de 16 milhões de veículos dos quais cerca de 5.000.000 são caminhões.
3. A criação do parque nacional de refinação de petróleo.
4. A vasta extensão geográfica do país torna a maioria dos municípios inacessíveis por outros meios de transporte. Dos 3.700 municípios apenas 1.130 são servidos através de ferrovias<sup>23</sup>.

Em termos nacionais, quando analisada a participação de cada modalidade de transporte na movimentação de materiais, o transporte rodoviário é, sem dúvida, o mais expressivo. No que tange à matriz de transportes brasileira, o modal rodoviário, em 1998, deteve 62,6% como participação em relação aos demais modais.<sup>24</sup>

O modal rodoviário necessita apenas de uma estrada, seja ela pavimentada ou não, e um caminhão é capaz de fazer a entrega desejada. A facilidade mencionada possibilita a consecução das operações porta-a-porta que exige flexibilidade e rapidez de movimentação da carga em trânsito. No entanto ressalta-se que os caminhões são especialmente adequados para a distribuição de produtos de volume relativamente pequenos para a um mercado disperso, alerta J. R. Tony Arnold:

Os caminhões não oferecem suas próprias vias (estradas), mas pagam uma taxa ao governo na forma de licenças, gasolina e outros impostos sobre a utilização da estrada. Os terminais geralmente são de propriedade das transportadoras e por elas operados, mas em alguns casos podem ser de propriedade do governo. Os veículos são de propriedade ou arrendados pelas transportadoras e por elas operados. Quando são de propriedade das transportadoras, representam importante despesa de capital. Entretanto, em

---

<sup>23</sup> DIAS, Marco Aurélio P. Dias. *Transportes e distribuição física*. São Paulo: Atlas, 1987. p. 31

<sup>24</sup> FLEURY, Fernando *et alli*. *Logística empresarial: a perspectiva brasileira*. São Paulo: Atlas, 2000. (Coleção COPPEAD de Administração). p. 131.

comparação com outros meios de transporte, o custo de um veículo é pequeno. Isso significa que, para as transportadoras, a maioria dos custos é de natureza operacional (variável)<sup>25</sup>.

Nesse norte, ainda sobre os custos envolvidos diz Bowersox:

Separando em custos fixos (incluindo *overhead* e veículo) e custos variáveis (incluindo itens como motorista, combustível, pneus e reparos) resulta numa estrutura de custos fixos baixos e custos variáveis altos. Comparando com as vias férreas, o modal rodoviário se encaixa melhor quando o carregamento é menor e para distâncias curtas<sup>26</sup>. (tradução nossa)

Entre as vantagens oferecidas pelo modal rodoviário, destacam-se a coleta e entrega de mercadorias na área urbana bem com sua capacidade física de prover o serviço de entrega porta a porta. Esta facilidade faz com que seja um elo essencial entre os demais modais existentes. No entanto, apesar da evidente praticidade deste modal, nota-se que há limitações de tamanho e velocidade devido ao compartilhamento da rodovia com outros usuários. Tal fato dificulta a previsão do tempo de entrega, por exemplo. Possui custos fixos baixos (as rodovias são estabelecidas e construídas por poder público) e custos variáveis considerados médios (combustível, manutenção etc).

O autor Marco Aurélio P. Dias, acrescenta que entre as características positivas, destacam-se a flexibilidade, o controle, a infra-estrutura e as tarifas, enquanto que pontos negativos seriam a inexistência de padronização dos tipos e capacidade de cargas (peso/volume), as carrocerias não padronizadas (fabricantes), o retorno, em nível nacional, o relativo pouco emprego de *pallets* – ou estrados, a falta de padronização de *pallets* – ou estrados, o consumo de combustível por t/km, o desembaraço na alfândega pode ser feito pela própria empresa transportadora, menor capacidade de carga entre todos os outros modais e a distribuição dos terminais aos pontos de vendas.<sup>27</sup>

Vale ressaltar ainda que apesar de constituir-se como o principal modal para a movimentação de mercadorias no Brasil e no Mercosul, as estradas, muitas vezes, não oferecem condições necessárias nem a qualidade exigida para um transporte seguro e eficiente. Além disso, a questão dos roubos de cargas continua sendo um problema que deve ser refletido.

---

<sup>25</sup> ARNOLD, *op.cit.*, p. 384

<sup>26</sup> BOWERSOX, *op.cit.*, p. 320

<sup>27</sup> DIAS (1987), *op.cit.*, p. 32

O transporte rodoviário na América do Sul é regido pelo Convênio sobre Transporte Internacional Terrestre – firmado entre Brasil, Argentina, Chile, Paraguai e Peru em Santiago do Chile em 1989. Esse convênio abrange os direitos e obrigações no tráfego regular de caminhões em viagens entre os países consignatários.

### 2.3.1.2 Transporte ferroviário

No fim do século XIX e início do XX foram implantadas no país muitas ferrovias visando o escoamento da produção agrícola bem como para transportar produtos importados para o interior. Sua participação no povoamento foi bastante expressiva e as pessoas fixavam-se ao longo das ferrovias, num primeiro momento. Com o advento da agricultura extensiva, a importância das ferrovias no tangente ao povoamento decresceu pois não havia mais tanta necessidade de transporte de produtos essenciais ao desenvolvimento.

Entretanto, o modal ferroviário assumiu posição de destaque para o deslocamento de *commodities*.

O transporte ferroviário passou a ser utilizado primordialmente de grandes massas de produtos homogêneos, ao longo de distâncias relativamente extensas. Minérios (de ferro e manganês), carvão mineral, derivados de petróleo, cereais em grão (soja, milho), quando transportados a granel, cobrindo distâncias relativamente grandes, são produtos passíveis de ser deslocados por trem.

As razões para isso podem ser resumidas no seguinte: as operações de carga/descarga, despacho, triagem de vagões nos pátios, controle de tráfego, conferência da carga, etc., são muito onerosas para produtos em pequenas quantidades. Quando se transportam grandes quantidades de um produto a granel, por outro lado, pode-se uniformizar o material rodante (vagões) e as operações, permitindo também a utilização de trens de maior tonelagem e direitos (trens unitários), facilitando assim as operações nos terminais. Os custos fixos incorridos nos terminais (carga/descarga, triagem de vagões, formação de trens, etc.) são, por outro lado, melhor diluídos no custo médio global para distâncias mais longas.

Por tudo isso, hoje há um consenso de que as ferrovias, no Brasil, devem ser destinadas ao transporte dos tipos de carga apontados acima: grandes toneladas de produtos homogêneos, preferencialmente a granel, ao longo de distâncias relativamente longas<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> NOVAES, Antonio Galvão N. *Logística aplicada: suprimento e distribuição física*. 2. ed. São Paulo: Pioneira, 1994. p. 106-107

Trata-se de um modal bastante utilizado tanto no transporte de mercadorias quanto de pessoas nos países da Europa, Japão e Estados Unidos, contudo, no Brasil, houve a adoção de políticas que privilegiaram o desenvolvimento do modal rodoviário. A participação do modal férreo na matriz de transporte em 1998 foi de 19,9% sendo que no Brasil, este modal depende maciçamente do minério de ferro, sem esse transporte a porcentagem cai de 19,9% para 9,0%.<sup>29</sup>

Um estudo realizado pelo Geipot (Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes), órgão do Ministério dos Transportes, chamado "Corredores Estratégicos de Desenvolvimento", de fevereiro de 1999, considerou os principais fluxos de carga no Brasil e a atual infra-estrutura existente, estabelecendo, com isso, um conjunto de projetos que visava à melhoria de desempenho do sistema de transporte. Como resultado, obteve uma previsão de alteração da matriz transporte para 2015, caso os projetos sugeridos neste estudo venham a concretizar-se. A expectativa é que o modal rodoviário passe para aproximadamente 24,8% e o ferroviário para 65,1% do total movimentado. É importante destacar que este estudo focou principalmente o transporte de *commodities*<sup>30</sup>.

Além disso, nota-se uma disparidade no que se refere às bitolas implantadas no nosso sistema férreo: por serem diferentes, impedem uma continuidade do transporte, aumentando os custos fixos envolvidos, inviabilizando, por vezes, a utilização dos trens em determinados percursos, exigindo assim, a utilização de um modal complementar para possibilitar a chegada da mercadoria a seu destino final.

Ainda que o transporte porta a porta possa ser oferecido por este modal, o desenvolvimento de novas tecnologias favoreceu a intermodalidade, uma vez que, como já foi dito, o sistema ferroviário é extremamente utilizado em muitos países centrais. Entre as principais técnicas usadas no intermodalismo merece atenção o acoplamento entre modais, em especial o rodoviário e o ferroviário, em que se tem: *container on flatcar* (Cofc), *trailer on flatcar* (Tofc) e o *car less*, os quais serão objeto do item 2.3.2.4, que aborda a intermodalidade.

A adequação do transporte à carga envolve tipos diversos de vagões que possibilitam uma variação da capacidade de carregamento.

São oito basicamente os tipos mais comuns de vagões, de acordo com Ana Cristina da Silva Pereira: 1. Vagão de carga fechado – vagão padrão fechado com portas

---

<sup>29</sup> FLEURY [2000], *op.cit.*, p. 148.

<sup>30</sup> Id, 2000, p. 148.

laterais corrediças usado para cargas gerais; 2. Vagão de carga fechado equipado – vagão especialmente modificado para carga de mercadorias especiais, como por exemplo autopeças; 3. *Hopper* ou vagão graneleiro (vagão de carga aberto que permite descarregamento sem virador de vagão) – vagão sem parte superior, com piso inclinado para uma de suas laterais, onde existe uma porta articulada que facilita o descarregamento de carga granel; 4. Graneleiro coberto – semelhante ao vagão graneleiro, porém possui uma capota especialmente desenhada para o transporte de cargas a granel que necessitem de proteção contra intempéries; 5. Vagão plataforma – vagão sem teto nem laterais, usado principalmente para transporte de *containers* e de baús de caminhão; 6. Vagão refrigerado – vagão fechado equipado com sistema de refrigeração para controle da temperatura interna do mesmo; 7. Vagão gôndola – vagão sem tampo, com fundo liso e laterais fixas, utilizado normalmente para transporte de cargas pesadas a granel, 8. Vagão tanque – vagão especializado para transporte de líquidos ou gases.<sup>31</sup>

O modal ferroviário possui como características positivas: maior quantidade relativa, tarifas competitivas para grandes quantidades, consumo energético por t/km e tem como fonte energética a eletricidade. Os aspectos negativos seriam a deficiência operacional, as opções restritas de percursos – inflexibilidade, infra-estrutura arcaica, avarias e extravios, prazos de trânsito, tarifas não competitivas para cargas pequenas e médias, poucos ramais nos armazéns de usuários e falta de rede de armazéns em apoio ao sistema.<sup>32</sup> Além disso, há a diferença na largura das bitolas no Brasil e possui necessidade maior de transbordo.

No que tange ao transporte de *commodities*, ressalta-se que há estudos e projetos feitos pela GEIPOT (Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes) – chamado de "Corredores Estratégicos de Desenvolvimento", de fevereiro de 1999, no qual há uma expectativa de aumento da participação do modal ferroviário para 65,1% em detrimento do rodoviário que cairia para 24,8%, números esses, dentro da matriz de transportes no Brasil<sup>33</sup>.

O transporte ferroviário na América do Sul também é regido pelo Convênio sobre Transporte Internacional Terrestre de Santiago de 1989.

---

<sup>31</sup> PEREIRA, *op.cit.*, p. 15.

<sup>32</sup> DIAS [1987], *op.cit.*, p. 34.

<sup>33</sup> *Corredores estratégicos de desenvolvimento*. Disponível em: [http://www.geipot.gov.br/estudos\\_realizados/soja/Capitulo\\_16.htm](http://www.geipot.gov.br/estudos_realizados/soja/Capitulo_16.htm)>. Acesso em: 13 mar. 2003.

### 2.3.1.3 Transporte aquaviário

Após a Segunda Guerra Mundial, as transações comerciais internacionais intensificaram e cresceram exponencialmente, uma vez que o eixo econômico deslocou-se da Europa para a América.

Neste cenário, fundamental importância tem o modal marítimo, pois é o principal modo de transporte do comércio internacional, especialmente diante do fenômeno da globalização atual.

O transporte aquaviário é realizado por navios a motor de grande porte pelos mares, oceanos, rios e lagos sob três formas de navegação: 1. Cabotagem: navegação realizada entre portos ou pontos do território nacional, utilizando a via marítima ou entre esta e as vias navegáveis interiores; 2. Navegação interior: realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional; 3. Navegação de longo curso: realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.

É possível ainda, dividir o transporte aquaviário em três modalidades: o transporte marítimo (utiliza os mares), o transporte fluvial (utiliza os rios) e o transporte lacustre (utiliza os lagos).

O transporte aquaviário depende basicamente de terminais portuários para que possa ser feito o manuseio da carga, embora existam navios e barcas<sup>34</sup> que permitam o transbordo diretamente de outros navios ou barcas. Esses terminais portuários geralmente são construídos por órgãos governamentais e operados por suas agências locais que operam também seus armazéns. Entretanto, empresas que comercializam *commodities* (grãos, carvão e óleo) investem e operam seus próprios terminais que atendem as suas demandas especiais de manuseio e armazenagem de carga.

Cabe aos terminais o desenvolvimento de sistemas operacionais que possam atender com a maior celeridade possível a esta vasta gama de clientes, com perfis completamente distintos tanto em volume quanto em tipo de operação. Devido a atual filosofia de operação, é fundamental que os terminais estejam equipados para realizar a carga e descarga dos navios e demais atividades de transbordo ou típica de entroncamento multimodal o mais rapidamente possível. Assim que os navios, carretas e trens podem aumentar cada vez mais o número de viagens e conseqüentemente a lucratividade da embarcação<sup>35</sup>.

---

<sup>34</sup> Embarcações que não possuem propulsão própria, sendo, geralmente, puxadas ou empurradas por rebocadores.

<sup>35</sup> FLEURY, Paulo Fernando. Noções básicas de shipping. Rio de Janeiro: COPPEAD/UFRJ, 2002.

O transporte marítimo possui diversos órgãos controladores. Internacionalmente é controlado pela IMO (International Maritime Organization), responsável por promover a segurança e eficiência da navegação, inclusive quanto à preservação da poluição marítima resultante de acidentes ou má conservação das embarcações. Para executar este gerenciamento ambiental e das embarcações foi criado o ISM (International Safety Management).

Dependendo da carga transportada, o navio pode assumir diferentes tipos: 1. *General Cargo Ship*, cargueiro ou convencional – usado para transporte de carga geral, com os porões divididos de jeito a atender diferentes tipos de carga; 2. *Bulk Carrier* ou graneleiro – visa o transporte de granéis sólidos (geralmente tem baixo custo operacional); 3. Tanque – destinado ao transporte de granéis líquidos; 4. *Roll on/Roll off* – serve ao transporte de veículos que são embarcados e desembarcados através de rampas com seus próprios movimentos. Pode propiciar a conjugação com o transporte terrestre, ao carregar a própria carreta ou o *container* sobre rodas (*boogies*); 5. *Full Container Ship* ou porta-*container* – exclusivo para o transporte de *containers*, que são alocados através de encaixes perfeitos. A utilização intensa de guindastes reduz sensivelmente a necessidade de mão-de-obra; 6. *Lash* ou porta-barcaças – projetado para operar em portos congestionados, transporta, em seu interior, barcaças com capacidade de cerca de 400 t ou 600 m<sup>3</sup>, cada uma, as quais são embarcadas e desembarcadas na periferia do porto; 7. *Sea-bea* – mais moderno tipo de navios mercante pois pode acomodar barcaças e converter-se em graneleiro ou porta-*container*<sup>36</sup>.

Alguns termos dentro do transporte marítimo que merecem destaque: 1. Armador: pessoa jurídica estabelecida e registrada para a realização do transporte marítimo, seja ele local ou internacional, através da operação de navios. É responsável pela carga que transporta, respondendo juridicamente pelos problemas sobre a mesma a partir do momento que a recebe para embarque. É obrigado a fornecer ao embarcador um documento denominado "Conhecimento de Embarque" (*Bill of Lading* – B/L), que representa um contrato de transporte; 2. Agência Marítima: empresa representante do armador em qualquer país ou porto servindo de elo de ligação entre este e o comerciante, seja ele importador ou exportador, controlando as operações de carga e descarga. Responde pelo angariamento de carga para o espaço disponível no navio; a solicitação de espaço em navio para transporte de

---

<sup>36</sup> SILVA, Creusa F. da; SANTOS, Cybele Oliveira e REIS, Eda Moreira dos. *Transporte internacional de cargas: do momento de planejar ao consumidor final*. Campinas, Curso de pós-graduação em distribuição e logística empresarial das Faculdades Integradas Instituto Paulista de Ensino e Pesquisa, 2001. Disciplina de

determinada mercadoria chama-se de "Reserva de Praça" e sua confirmação, "Fechamento de Praça". Caso a carga não seja embarcada após confirmado o fechamento de praça, ocorre o que se denomina "Praça Morta", quando o embarcador fica sujeito à cobrança de um valor mínimo de ressarcimento ou até o valor integral do frete, chamando então "Frete Morto". A agência marítima é também o contato do armador junto a autoridades portuárias e governamentais; 3. Comissário de despacho: confunde-se usualmente com o próprio despachante, pessoa física concursada e apta para atuar na função de auxílio aos comerciantes e despachar e liberar as mercadorias nos portos de embarque e desembarque; 4. Transitário (*Freight Forwarder* ou *Forwarding Agent*): em geral são multinacionais ou empresas que se associam a outros transitários em diversos países, oferecendo aos clientes um trabalho praticamente de porta a porta, especialmente para aquelas não afeitas e com estrutura para executar os trabalhos de importação e exportação, como emissão de documentos, negociação bancária, contratação de câmbio e ações junto a repartições públicas e agências marítimas; 5. NOVCC (*Non-Vessel Operating Common Carrier*): trata-se de um armador sem navio, proposto a realizar transporte marítimo em navios de armadores constituídos. Para isso, mantém acordo com estes armadores, envolvendo tanto a utilização de *containers* como do próprio navio deles. Sua atuação é maior junto a pequenos comerciantes que não encontram facilidades junto a armadores por possuírem cargas fracionadas.

Portanto, o modal aquaviário é ideal para longas distâncias e grandes quantidades porque envolvem um baixo consumo energético t/km, além de carregar qualquer tipo de carga. No entanto, a grande desvantagem desse modal é a velocidade baixa do transporte, somada às rotas não muito flexíveis. Os portos ainda possuem acesso precários e equipamento deficiente, bem como estão as cargas sujeitas a avarias, faltas e extravios. Vale lembrar que os portos nacionais ainda estão atrelados a uma estrutura sindical forte e, algumas vezes, pode prejudicar a adoção de políticas que possibilitem um desenvolvimento eficiente do setor.

### 2.3.1.4 Transporte dutoviário

Este transporte é *sui generis* – trata-se do único modal em que a unidade de carregamento confunde-se com a via e, neste caso, o que se move é a mercadoria em si e não o meio de transporte. Sua estrutura de funcionamento permite operação ininterrupta, 24 horas por dia, tornando-se ideal para o transporte de mercadorias que são produzidas através de processos de fluxo contínuo.

A participação deste modal em relação aos demais, na matriz de transportes no Brasil em 1998, correspondeu a 4,4% do total.

É indicado para o transporte de produtos líquidos ou gasosos por grandes distâncias. O uso de dutos concentra-se aos líquidos (petróleo e derivados), gases movimentados em grande volumes e alguns produtos que podem permanecer suspensos em líquidos e movidos como fluidos.

Experimentos referentes a potencial transporte de produtos sólidos na forma de 'pasta' aquosa [mistura de água e pequenos pedaços sólidos] ou suspensão hídrica continuam a serem conduzidos. Dutos para carvão diluído provaram serem eficazes e econômicos meios de transporte para longas distâncias. Os dutos para carvão diluído requerem enormes quantidades de água, o que preocupa os ambientalistas, particularmente, em determinadas áreas onde a água é escassa e em que estão localizadas grandes reservas de carvão. Atualmente, somente uma dutovia para carvão diluído está em operação nos Estados Unidos (em *Black Mesa*, no Sudeste). As dutovias que não transportam carvão diluído são comuns em muitos países estrangeiros<sup>37</sup>. (tradução nossa)

Nota-se que especificidade da mercadoria conduzida por este modal limita bastante sua ampla utilização pela maioria dos usuários de meios de transporte. Além disso, por ser extremamente especializado, o transporte dutoviário pode ser classificado pelo tipo de carga que movimenta. Há quatro grandes grupos: 1. Oleodutos – transporte de óleo e seus derivados; 2. Gasodutos – formam as redes de gás das cidades, além de serem usados para transporte e distribuição de gás natural (o gasoduto Brasil-Bolívia é um dos maiores do mundo); 3. Dutovias para carvão diluído – este é um tipo muito específico de dutovia encontrado nos Estados Unidos que transporta unicamente uma mistura de carvão em pó com água. Esta dutovia é composta por três partes. A primeira é a planta de preparação da mistura

---

<sup>37</sup> BOWERSOX, *op.cit.*, p. 232 .

em que o carvão é reduzido a pó para que seja adicionado à água na proporção correta. A segunda diz respeito aos tanques de armazenagem e a própria dutovia, por onde a mistura é bombeada, percorrendo grandes distâncias. A terceira trata da planta de separação, fase em que a mistura é centrifugada, filtrada e secada para que se retire toda a água do carvão. 4. existem as dutovias as quais pode transitar produtos químicos (como amônia, etileno e propileno); produtos sólidos diluídos (como minério de ferro, cobre e calcário); produtos encapsulados, que são transportados por outros produtos em estado líquido ao serem bombeados pelo duto e produtos em pó, como cimento ou farinha, que são bombeados por sucção ou através de um gás inerte<sup>38</sup>.

Este modal envolve uma série de vantagens e desvantagens. Entre as vantagens, destaca-se: dispensa o uso de embalagens; não existe o problema da viagem de retorno para equacionar, bem como o processo não sofre influência de congestionamentos ou dificuldades físicas a transpor, como por exemplo, longas zonas áridas ou congeladas; consome pouca mão-de-obra; em geral, a segurança das dutovias tende a ser superior a dos outros modais, sendo assim, indicada para o transporte de produtos perigosos, como etileno ou petróleo em forma de gás; baixo custo operacional, uma vez instalada a dutovia; a independência em relação às condições do tempo na sua operação e a função de armazenagem em consequência do seu longo tempo total de trânsito, se o produto não é necessário de imediato, o lento serviço deste modal pode ser encarado como uma forma de armazenagem temporária gratuita.

Por outro lado, há desvantagens: requer grande investimento de capital; inflexibilidade quanto à rota de distribuição uma vez que fixados os dutos, sua posição não é fácil de alterar (devido a esse fato, torna-se interessante que as mercadorias mantenham sua demanda restrita a pontos fixos); este modal não é adequado ao transporte de mercadorias que estejam sujeitas a mudanças de padrão de carregamento; seu uso só pode ser estendido a certos grupos de mercadorias dentro de um mesmo duto. Embora seja tecnicamente possível separar um produto de outro, sem que eles se misturem durante o transporte, não é aconselhável usar um mesmo duto para carregar parafina depois cerveja, por exemplo.

Destaca-se, ainda, a importância do gasoduto Bolívia-Brasil no estreitamento das relações entre esses dois países. O denominado "Eixo Bolívia-Brasil" tem

---

<sup>38</sup> PEREIRA (2002) *op.cit.*, p. 21-22

como elemento central o gasoduto que abastece em combustível natural as principais cidades brasileiras e que poderá, no futuro, alimentar também outras cidades do Mercosul<sup>39</sup>.

Conforme o exposto, tem-se que o modal dutoviário tem sua utilização restrita a determinados produtos apenas e estende-se a uma área que inviabiliza mudanças rápidas do transporte do produto.

### 2.3.1.5 Transporte aéreo

É o modal mais recente e menos utilizado comparado aos demais. Dentro da matriz de transporte brasileira, possui 0,3% do total, em dados de 1998<sup>40</sup>. Isto se deve aos seus altos custos fixos e variáveis, tornando este modal ideal para mercadorias de alto valor agregado, pequenos volumes ou com urgência na entrega.

O principal diferencial é a velocidade a qual dificilmente seria obtida com outro modal existente.

O transporte aéreo não tem vias, no sentido de leitos fixos de estrada, mas exige um sistema aéreo que inclui sistemas de controle de tráfego e navegação aérea. Esses sistemas são geralmente oferecidos pelo governo. As transportadoras pagam uma taxa de usuário que representa para elas um custo variável. Os terminais incluem todas as instalações de aeroportos, a maioria das quais é oferecida pelo governo. Entretanto, as transportadoras são geralmente responsáveis por oferecer seu próprio terminal de carga e instalações de manutenção, seja possuindo ou alugando o espaço. A transportadora fornece aviões, seja comprando-os ou arrendando-os. Os aviões são caros e representam o único elemento de custo mais importante para a linha aérea. Como os custos de operação são altos, a maioria dos custos do transporte aéreo é variável<sup>41</sup>.

O transporte aéreo internacional é regido por normas da International Air Transport Association (IATA)<sup>42</sup> e em acordos e convenções internacionais.

---

<sup>39</sup> *O desafio da integração física*: a integração física como condição para a integração econômica. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=60>>. Acesso em: 13 mar.2003.

<sup>40</sup> *O desafio da integração física*: a integração física como condição para a integração econômica. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=60>>. Acesso em: 13 mar.2003.

<sup>41</sup> ARNOLD, *op. cit.*, p. 384.

<sup>42</sup> A IATA é uma associação que reúne empresas de todo o mundo, contando com cerca de 1000 empresas e 10.000 agentes de carga associado. O seu desenvolvimento ocorreu a partir de 1945, após a Segunda Guerra Mundial, em uma reunião na cidade de Havana, Cuba. Suas sedes estão localizadas em Montreal (Canadá) e

Capaz de seguir em uma rota direta sem interferências de barreiras físicas como mares, montanhas, desertos, florestas ou regiões congeladas que dificultam, por exemplo, o transporte terrestre, motivos que fazem a velocidade ao chegar ao destino equalizar os gastos envolvidos neste tipo de transporte.

Entre os tipos de aeronaves existentes para o transporte de mercadorias tem-se: 1. *All cargo – full cargo*: transporte exclusivo de cargas; 2. Combi: são utilizados tanto para cargas como para passageiros, nos quais as cargas são transportadas no denominado *lower deck* (compartimento inferior) quanto no *upper deck* (compartimento superior, localizado no fundo da aeronave); 3. *Full pax*: nessas aeronaves, o *deck* inferior é utilizado para transportar mercadorias, ficando o *deck* superior destinado apenas a passageiros.

Algumas vantagens podem ser destacadas: 1. Os aeroportos normalmente são localizados mais próximos dos centros de produção, espalhados por praticamente todas as grandes cidades do mundo; 2. Os fretes internos, para alocação das mercadorias nos aeroportos são menores; 3. A não exigência de embalagens reforçadas e em pequenas quantidades porque a relativamente tranqüila viagem e os sistemas automatizados de carga e descarga do avião contribuem para os baixos níveis de danos à mercadoria; 4. Possibilidade de redução de estoques em trânsito, através de embarque contínuo, praticamente diário; 5. Racionalização das compras pelos importadores, já que também não necessitam manter estoques; rapidez na utilização de materiais perecíveis; 6. Segurança no transporte de pequenos volumes; 7. Seguro de transporte inferior ao transporte marítimo, cerca de 30% em geral<sup>43</sup>.

Por outro lado, a velocidade do modal aeroviário pode tornar-se relativa quando se leva em consideração o tempo gasto para a chegada da mercadoria do centro de produção até o aeroporto, o transporte aéreo em si, cumprimento das exigências legais no solo e depois a entrega da mercadoria do destino final.

Diz Ballou:

A vantagem do modo aéreo está em sua velocidade sem paralelo, principalmente para longas distâncias. Jatos comerciais têm velocidade de cruzeiro entre 545 e 585 milhas horárias, mas a velocidade média entre dois aeroportos é menor, devido aos tempos de taxiamento e espera em cada aeroporto e aos tempos de ascensão e até a altitude de cruzeiro e de descida. Entretanto, não se pode comparar esta velocidade média diretamente com

---

Genebra (Suíça).

<sup>43</sup> BALLOU, *op.cit.*, p. 128

outros modais, pois ela ainda não inclui os tempos de coleta e entrega da carga, nem os tempos de manuseio no solo. Quando todos estes componentes são somados, obtém-se o tempo total porta a porta. Como as porções mais lentas do tempo total porta a porta são o manuseio e transporte terrestre, o tempo total de entrega pode ser reduzido, de modo que uma operação rodoviária ou ferroviária bem administrada pode alcançar a velocidade oferecida pelo modo aéreo. Evidentemente, podem existir casos particulares onde isto não é verdadeiro<sup>44</sup>.

Os terminais aeroportuários exigem uma área bastante razoável para suas atividades. Em função desse fato, dificilmente é possível aloca-los nos arredores de um centro urbano o que implica longas distâncias até os aeroportos. Além disso, as formalidades legais exigidas no terminal, em termos de tempo, tornam o transporte terrestre competitivo comparando-se à duração de uma viagem completa da origem ao destino da mercadoria.

Quanto ao tipo de carga possível de ser transportadora, há restrições no tocante ao risco oferecido à aeronave e aos tripulantes.

Diz Bowersox:

As operações de tráfego aéreo não possuem um tipo de carga específica que domine as mesmas. Talvez o melhor diferencial na maior parte das operações do frete aéreo seja que elas estão baseadas mais em um caráter de emergência do que numa rotina. As empresas costumam utilizar o frete aéreo, agendado ou não, quando a situação justifica o alto custo. Produtos com alto valor e extrema precibilidade possuem grande potencial para o frete aéreo regular. Quando o período do mercado para um produto é extremamente limitado – como itens de Natal, roupas de moda ou peixe fresco – o transporte aéreo pode ser o único método prático para operações logísticas. Os produtos de rotina logística como partes ou itens de catálogo de clientes também são candidatos para o frete aéreo<sup>45</sup>.(tradução nossa)

Assim, devido aos elevados custos envolvidos nesse modal, somente em alguns casos a sua utilização é recomendada e isso pode ser retratado na sua baixa participação dentre os modais utilizados no Brasil.

---

<sup>44</sup> BALLOU, *op.cit.*, p. 128

<sup>45</sup> BOWERSOX, *op.cit.*, p. 324.

### 2.3.2 Formas de transportes de mercadorias

O comércio internacional está modificando ações estratégicas. Com o processo de globalização e redução das restrições nas fronteiras físicas ficou estabelecida uma nova dimensão das compras e vendas: elas podem ser efetuadas em qualquer lugar do planeta, principalmente quando se pensa no papel da *internet* – as mercadorias comercializadas precisam atingir os mais diversos pontos do planeta, seja qual for a distância, o local, o produto envolvido ou a maneira como a compra foi realizada.

É o impacto da evolução tecnológica dos transportes e das comunicações.

Haverá um modal de transporte para entregar a mercadoria requerida e em muitos casos, mais de um modal, especialmente, quando se trata de grandes quantidades alocadas ou quando tange a produtos perecíveis. Isto implica uma maior complexidade cultural e regulatória.

A seguir serão vistas as formas existentes de transportes de mercadorias.

#### 2.3.2.1 Transporte modal ou unimodal

O transporte modal ou unimodal, por definição, é aquele que utiliza apenas um único modal de transporte. A mercadoria sai do centro de produção e chega ao destino no mesmo veículo. A unidade de carga é transportada diretamente, utilizando um único veículo, em uma modalidade de transporte e com apenas um contrato de transporte<sup>46</sup>.

#### 2.3.2.2 Transporte sucessivo

O transporte sucessivo é aquele que transporta mercadorias que necessitam ser transbordadas para prosseguimento em veículo da mesma modalidade de transporte para atingir o destino final. Pode ser regido por um ou mais contratos de transporte.

O Acordo sobre Jurisdição em Matéria de Contrato de Transporte Internacional de Carga entre os Estados Partes do Mercosul, firmado em 05 de julho de 2002, pelo Conselho Mercado Comum, através da Decisão n. 11/02, definiu para seus efeitos, o transporte por serviços acumulativos, como sendo aquele pelo qual se realiza um transporte

---

<sup>46</sup> *Logística*. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br>>. Acesso em 20 mar.2002.

sucessivo ou partilhado sob carta de porte única e direta. O transporte sucessivo, por sua vez, seria aquele pelo qual o primeiro transportador contratado executa um trecho do transporte assumido e transfere a carga a um ou vários transportadores para a continuação e finalização do transporte. O transporte partilhado é aquele pelo qual o transportador contratado emitente do conhecimento de embarque não executa diretamente, mas subcontrata a um ou vários transportadores efetivos para que executem materialmente a totalidade do transporte.

Conforme o Acordo, no caso de transporte por serviços acumulativos, cada ação baseada em um transporte dessa natureza poderá ser interposta, conjunta ou separadamente, contra: a. o primeiro transportador contratado pelo carregador; b. o último transportador a receber a carga para ser entregue ao consignatário; c. o transportador que efetuou o trecho do transporte durante o qual se produziu a destruição, perda, avaria ou atraso.

Permanecem a salvo as ações dos diferentes transportadores entre si.

### **2.3.2.3 Transporte segmentado**

O transporte segmentado é aquele que envolve diversos contratos para diversos modais. Neste caso, utilizam-se veículos diferentes e são contratados separadamente os vários serviços e os diferentes transportadores que terão a seu cargo a condução da mercadoria do ponto de expedição até o destino final<sup>47</sup>.

### **2.3.2.4 Transporte combinado**

No caso do transporte combinado, o mesmo veículo transportador utiliza uma combinação de modos, por exemplo, rodoviário, ferroviário e fluvial. Muitas vezes, considera-se o transporte combinado sinônimo dos transportes intermodal ou multimodal devidos às semelhanças existentes entre os mesmos<sup>48</sup>.

---

<sup>47</sup> *Logística*. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br>>. Acesso em 20 mar.2002.

<sup>48</sup> *Ibid.* (2002).

### 2.3.2.5 Transporte intermodal

É aquele que envolve mais de uma modalidade. Na verdade trata-se do resultado de importante desenvolvimento no setor de transportes e que possibilitou a integração entre os modais já apresentados. A intermodalidade tornou possível a redução dos custos no que diz respeito à movimentação de mercadorias, bem como um melhor e racional aproveitamento do tempo envolvido e, conseqüentemente, obteve-se uma maior velocidade das entregas dos produtos.

Ressalta-se que os custos de transporte representam a maior parcela dos custos logísticos na maioria das empresas. Oscilando entre 4,0% e 25,0% do faturamento bruto, e em muitos casos, supera o lucro operacional. Em 1998, o custo total de transporte nos EUA foi de US\$ 529 bilhões, representando 59% de todos os custos logísticos e 6,2% do PIB. No Brasil, estima-se que esses custos estão na ordem de R\$ 60 bilhões<sup>49</sup>.

Para produto de maior valor agregado, o fluxo de transporte por mais de um modal é bastante inexpressivo no Brasil. Nos Estados Unidos, o transporte rodoferroviário apresentou crescimento acumulado de 50% nos últimos 10 anos, tendo transportado, em 1998, cerca de 9 milhões de *containers* e carretas.<sup>50</sup>

Vale lembrar a diferença entre um transporte intramodal e um intermodal. O primeiro é aquele feito entre diferentes veículos pertencentes a um mesmo modal como a transferência de um baú de um caminhão para outro, ou ainda, entre vagões de um trem de uma linha de um país para o trem de um outro país. Normalmente, o procedimento da transferência é mais simples, uma vez que os veículos são similares. O transporte intermodal envolve a transferência de uma carga única entre diferentes veículos em diferentes modais objetivando o aproveitamento o que de melhor pode oferecer cada modal, aumentando a eficiência no processo de transporte e reduzindo custos.

Na intermodalidade, o importante é manter as mercadorias em movimento constante, buscando um fluxo contínuo através de todo o processo de transporte e transferências, reduzindo atrasos quando as mercadorias estão sendo conduzidas de um modal a outro. Se em algum momento este procedimento é interrompido durante o transporte ou nos pontos de troca intermodal, ocorreria armazenagem intermediária e não intermodalidade.

De acordo com Bowersox:

---

<sup>49</sup> NAZÁRIO, *op. cit.*, p. 142-143

Tecnicamente, transporte coordenado ou intermodal poderia ser feito entre todo os modais básicos. Termos descritivos – *piggyback*, *fishyback*, *trainship* e *airtruck* – se tornaram jargões-padrão no transporte. Para cada combinação intermodal, o objetivo é integrar de maneira mais vantajosa de cada modal para otimizar a performance. Por exemplo, uma combinação intermodal comum é o rodoviário-ferroviário, que integra a flexibilidade do modal rodoviário para distâncias curtas e com baixo de custo de tempo de trânsito associado ao modal ferroviário para distâncias maiores<sup>51</sup>.

O transporte intermodal envolve grandes componentes: infra-estrutura física, meios de transportes e sistemas de comunicação. Este último, obteve um desenvolvimento ímpar nesses últimos anos, em termos de tecnologia. Um exemplo visível é o caso de transporte aéreo em que era comum que as mercadorias chegassem antes dos documentos para liberá-las. Atualmente, com o desenvolvimento dos sistemas de informação e comunicação, especialmente a troca eletrônica de dados (EDI – *Electronic Data Interchange*) por toda a cadeia, esta situação, praticamente não ocorre mais.

O intercâmbio de dados eletrônicos foi desenvolvido para facilitar a transferência veloz de dados repetitivos. Inicialmente feito por redes privadas caras, com muitos entraves no tangente à incompatibilidade de sistemas, o avanço na tecnologia da informação permite o compartilhamento com os demais parceiros.

Entre as combinações mais comuns e utilizadas dentro da intermodalidade, destacam-se o sistema denominado *piggyback* (TOFC ou COFC), *containers* de navios e combinação entre os modais aéreo e rodoviário.

Container on flatcar (Cofc): caracteriza-se pela colocação de um contêiner sobre um vagão ferroviário. Também existe a possibilidade de posicionar dois contêineres sobre um vagão (doublestack) para aumentar a produtividade da ferrovia. Nos EUA e na Europa, esse tipo de operação é comum. Entretanto, no Brasil, para muitos trechos seria inviável principalmente devido às restrições de altura dos túneis;

Trailer on flatcar (Tofc): Também conhecido como *piggyback*, teve origem nos primórdios da ferrovia norte-americana. Consiste em colocar uma carreta (semi-reboque) sobre um vagão plataforma. Essa operação tem como principal benefício reduzir custos e tempo com transbordo da carga entre os modais, evitando, com isso, investimentos em equipamentos de movimentação em terminais rodo-ferroviários;

Car less: como o próprio nome sugere, é uma tecnologia que não utiliza o vagão ferroviário convencional. Consiste na adaptação de uma carreta que é

---

<sup>50</sup> NAZÁRIO, *op. cit.*, p. 142-143

<sup>51</sup> BOWERSOX, *op. cit.*, p. 334.

acoplada a um vagão ferroviário igualmente adaptado, conhecido como truck ferroviário. Com este sistema, pode ser criado um trem específico ou misto, ou seja, com outros tipos de vagões<sup>52</sup>.

Portanto, há a possibilidade de integração entre os mais diversos modais, aéreo-rodoviário, ferroviário-rodoviário, aquaviário-ferroviário, aquaviário-rodoviário. Nessas operações, os terminais possuem papel fundamental na viabilidade econômica da alternativa, o que no país ainda está muito aquém do ideal.

### 2.3.2.6 Transporte multimodal

Em 24 de maio de 1980, em Genebra, houve a Convenção das Nações Unidas sobre o Transporte Multimodal Internacional de Mercadorias, conhecida por Convenção de Genebra. Esta Convenção foi a determinante para que o transporte multimodal pudesse ser regulamentado no plano internacional. Estipulando definições importantes sobre a multimodalidade, serviu de base para a confecção do Acordo para Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias entre países do Mercosul, assinado em 30 de dezembro de 1994.

Pode-se, ainda, considerar que o conceito de transporte intermodal teria nascido por volta de 1984 nos Estados Unidos, fruto de um processo de desregulamentação no setor de transportes, consolidando-se com a introdução e operação de trens de dupla estiva. Neste sentido, o transporte intermodal seria parecido com o transporte multimodal, sendo que naquele o transporte integra a ferrovia e a rodovia, desaparece a figura do operador de transporte multimodal e criando-se as denominadas *Intermodal Marketing Companies* que se constituem como entes integradores de serviços<sup>53</sup>.

De acordo como art. 1º da Convenção de Genebra, o transporte multimodal internacional significa o transporte de mercadorias através de, no mínimo, dois modais diferentes de transporte, com base num contrato de transporte multimodal de um lugar de um determinado país, onde as mercadorias são embarcadas pelo operador de transporte multimodal para um lugar designado para a entrega situado em país diverso. As operações de

---

<sup>52</sup> NAZÁRIO, *op.cit.*, p. 149-150

<sup>53</sup> Texto adaptado, em tradução livre da autora, extraído da página: *El transporte multimodal*. Disponível em: <<http://www.conae.gob.mx/wb/distribuidor.jsp?seccion=1063>>. Acesso em: 25 jun. 2003.

carregamento e entrega das mercadorias são executadas sob a égide de um contrato de transporte unimodal, conforme definido no referido contrato, não deverá ser considerado como transporte multimodal internacional.

O transporte multimodal representa o cerne da presente dissertação e reveste-se como importante fator no comércio exterior, possui lei própria que rege seu procedimento no âmbito no Mercosul, oriunda do Acordo para Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias entre países do Mercosul, assinado em 30 de dezembro de 1994. Na verdade, este acordo foi internalizado através da edição do Decreto n. 1.563 de 19 de julho de 1995, sendo que em 19 de fevereiro de 1998, foi publicada a Lei n. 9.611 que dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas no Brasil. Esta lei foi regulamentada pelo Decreto n. 3.411 de 12 de abril de 2000, a qual dispõe sobre o transporte multimodal de cargas, alterando os Decretos ns. 91.030 de 05 de março de 1985 e 1.910 de 21 de maio de 1996.

No Acordo para Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias entre países do Mercosul, verifica-se que a operação de transporte multimodal é aquela que, regida por um único contrato de transporte, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino. Tal operação é executada sob a responsabilidade única de um operador de transporte multimodal. O transporte multimodal de cargas compreende, além do transporte em si, os serviços de coleta, consolidação, movimentação e armazenagem de carga, desconsolidação e entrega, enfim, todas as etapas indispensáveis à completa execução da tarefa. "A realização de transporte do tipo multimodal é uma necessidade imposta pelo atual cenário do comércio exterior, especialmente competitivo em um contexto de economia aberta, no qual se otimiza a logística de transporte no comércio exterior, reduzindo os custos e os tempos de operação na exportação"<sup>54</sup>.

Como pode ser notado, a conceituação do Acordo no âmbito do Mercosul, possui inegável origem na Convenção de Genebra, aliás, todo o corpo do mencionado Acordo será revestido pelas disposições da Convenção. A Convenção de Genebra será analisada com mais profundidade no item 4.2.3 que versa acerca da responsabilidade civil no transporte internacional de mercadorias.

O Decreto n. 80.145, de 15 de agosto de 1977 que regulamentou a Lei n. 6.288, de 11 de dezembro de 1975, já revogados pela Lei n. 9.611 de 19 de fevereiro de 1998,

---

<sup>54</sup>Logística. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br>>. Acesso em 20 mar.2002.

estabelecia como expressões sinônimas a intermodalidade e multimodalidade<sup>55</sup>. Já o Decreto n. 3.411 de 12 de abril de 2000 que regulamentou a Lei n. 9.611 e que dispõe acerca do transporte multimodal de cargas é omissivo quanto às demais modalidades de transporte, não utilizando a expressão "intermodalidade" em seu corpo.

A definição do transporte multimodal de mercadorias é encontrada na Lei n. 9.611 de 19 de fevereiro de 1998, em seu art. 3º, estabelecendo como sendo aquele que compreende, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização, desunitização, movimentação, armazenagem e entrega de carga ao destinatário, bem como a realização dos serviços correlatos que forem contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação documental de cargas. Já o Decreto n. 1.563 de 19 de julho de 1995 dispõe que o transporte multimodal de mercadorias é o exercido por duas modalidades de transporte, pelo menos, em virtude de um Contrato de Transporte Multimodal, desde um lugar situado em um Estado Parte em que um Operador de Transporte Multimodal toma as mercadorias sob sua custódia, até outro lugar designado para sua entrega, situado em outro Estado Parte, compreendendo, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização ou desunitização da carga por destino, armazenagem, manipulação e entrega da carga ao destinatário, abrangendo os serviços que foram contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação das cargas<sup>56</sup>. Nota-se que esta última definição diz respeito aos contratos firmados entre os Estados Parte, ou seja, transporte multimodal internacional de mercadorias no âmbito do Mercosul.

É importante salientar algumas diferenças entre os transportes intermodal e multimodal. Ambos envolvem mais de uma modalidade, entretanto, enquanto o primeiro é regido por diferentes contratos e diferentes transportadores, o transporte multimodal possui um único contrato e há a figura do Operador de Transporte Multimodal, responsável pela condução da mercadoria da origem ao destino.

O transporte multimodal internacional de mercadorias poderá ser realizado sob a responsabilidade de empresa estrangeira, desde que mantenha como representante legal pessoa jurídica domiciliada no Brasil e que a empresa

---

<sup>55</sup> Este decreto regulamentava a Lei n. 6.288/75 e dispunha sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga. No art. 14, tinha-se: "Quanto à modalidade, o transporte de carga pode ser:

IV – INTERMODAL OU MULTIMODAL – quando a unidade de carga é transportada em todo o percurso utilizando duas ou mais modalidades de transporte, abrangidas por um único contrato de transporte."

<sup>56</sup> Os termos dessa definição serão explicitados no capítulo III, quando será abordado o tema de contratos internacionais, ocasião em que esta definição será novamente retomada.

atenda às disposições do regulamento da lei; e observe as disposições da legislação nacional e dos acordos internacionais firmados pelo Brasil, que regulam o transporte de mercadorias no território nacional.

Quando em virtude de tratado, acordo ou convenção internacional, firmados pelo Brasil, o operador de transporte multimodal for representado por pessoa física domiciliada no país, esta deverá comprovar, por ocasião do registro, a inscrição no Cadastro de Pessoa Física/CPF do Ministério da Fazenda<sup>57</sup>.

Armando Alvares Garcia Júnior, assim entende quanto à denominação transporte multimodal:

Tecnicamente, a expressão correta seria Transporte Intermodal de Mercadorias e não Transporte Multimodal de Mercadorias.

A explicação é simples: o termo multimodalidade não apresenta em seu bojo a idéia de integração ou conexão entre os meios de transporte utilizados. Simplesmente expressa a idéia de que existem dois ou mais meios de transporte independentes sem conexão ou integração logística entre eles<sup>58</sup>.

Para este autor, o prefixo *inter* do termo intermodalidade indica conexão ou integração logística entre dois ou mais meios de transporte utilizados na operação de transporte internacional. Ainda que as expressões intermodalidade e multimodalidade sejam usadas como sinônimos, os tratados internacionais e as normas internas consagraram a multimodalidade.

Importante dizer que a corrente que tende a considerar as expressões multimodalidade e intermodalidade sinônimas concentra-se, na sua maior parte, aos autores voltados aos aspectos logísticos e à administração de empresas. Por outro lado, aqueles que tendem a considerar as citadas expressões como tendo significados distintos possuem maior inclinação aos fatores jurídicos, conforme pode ser notado nas páginas anteriores. Ainda que a Lei n. 6.288/1975 tenha previsto a intermodalidade e a multimodalidade como tendo um único significado, a tendência atual é que ambas sejam dissociadas e especificadas para fins de determinação da responsabilidade civil.

Paulo Nazário afirma que a diferença entre intermodalidade e multimodalidade não seria apenas semântica, porém possuiriam características bem definidas

---

<sup>57</sup> PIMENTEL, Luis Otávio. *Aspectos atuais do contrato de transporte internacional no Brasil*: transporte multimodal de mercadorias. Mendoza: Primer Congreso Internacional de Integración Unión Europea y Mercosur, 2001.

<sup>58</sup> GARCIA JÚNIOR, Armando Alvares. *Transportes internacionais de mercadorias e pessoas no Mercosul*. São Paulo: Aduaneiras, 2002. p. 12

dentro da evolução do uso de mais de um modal para o transporte de carga. Haveria três importantes fases: a primeira consistiria na movimentação caracterizada apenas pelo uso de mais de um modal; a segunda estaria concentrada na melhoria da eficiência na integração entre modais sendo que a utilização de *containers*, de equipamentos de movimentação em terminais e outros instrumentos especializados na transferência de carga de um modal para outro possibilita a melhoria do desempenho no transbordo da carga. A terceira e última fase seria a integração total na cadeia de transporte, de modo a permitir um gerenciamento integrado de todos os modais utilizados, bem como das operações de transferência, estabelecendo uma movimentação porta a porta com a aplicação de um único documento<sup>59</sup>.

Segundo o autor supra citado, a primeira fase teria um transporte combinado, a utilização de mais de um modal com baixa eficiência na transferência. Já na segunda fase, o termo intermodalidade era tratado, basicamente, do ponto de vista operacional, simplesmente como uma junção de diferentes modais de transporte. Acrescentando que:

Esse conceito [intermodalidade] foi apresentado por alguns autores na década de 80. Em 1993, na European Conference of Ministers of Transport, o conceito intermodalidade foi definido como: "O movimento de bens em uma única unidade de carregamento, que usa sucessivos modais de transporte sem manuseio dos bens na mudança de um modal para outro". No livro americano *Intermodal freight transportation* (1995), encontra-se a seguinte definição para transporte intermodal: "Transporte realizado por mais de um modal caracterizando um serviço porta a porta com uma série de operações de transbordo realizadas de forma eficiente e com a responsabilidade de um único prestador de serviços através de documento único. Para o transporte intermodal que utiliza contêiner, a carga permanece no mesmo contêiner por toda a viagem<sup>60</sup>".

Paulo Nazário ressalta ainda que esta última definição representa a terceira fase, entretanto, o Ministério dos Transportes no Brasil e no Mercosul definiram a terceira fase como transporte multimodal, seguindo entendimento europeu.

---

<sup>59</sup> NAZÁRIO, *op.cit.*, p. 144

<sup>60</sup> NAZÁRIO, *op.cit.*, p. 144

## 2.4 Aspectos logísticos

A expressão "logística" traz em seu bojo a idéia de otimização, eficiência de fluxos, agilidade e redução de custos. Sua conceituação não é tarefa fácil e seu caráter dinâmico implicaria constantes modificações e revisões.

No entanto, não é escopo deste item conceituar, porém expor os aspectos logísticos envolvidos, especificamente no tangente aos transportes e, em especial, ao multimodal.

Primeiramente, vale acrescentar que a logística, em seus primórdios, estava conectada à estratégia militar visando a garantia de suprimentos das frentes. No dicionário, a logística militar é definida como sendo a "ciência militar que trata do alojamento, equipamento e transporte de tropas, produção, distribuição, manutenção e transporte de material e de outras atividades não combatentes relacionadas"<sup>61</sup>.

Pode-se perceber que a logística então, está intimamente relacionada à distribuição do produto certo, no local certo, na hora certa, com o mínimo de custo possível, levando-se em consideração aspectos culturais e regulatórios. Para que esse pensamento chegasse à indústria foi apenas um passo. Nesse estágio, havia um foco centrado na distribuição e de suprimento de matérias-primas. No entanto, a logística tem evoluído muito, acompanhando as mais diversas tendências no mundo da administração de empresas, inclusive imbuídos da consciência ambiental e qualidade e excelência nos serviços. A idéia tradicional de que logística é somente transporte não é mais uma realidade.

Atualmente, a logística tornou-se um elemento fundamental na competitividade das organizações, envolvendo o processo de suprimento, de produção e de distribuição até o cliente final, como um todo.

Muitas vezes confundida com a denominada "cadeia de suprimento integrada (*integrated supply chain*)", a logística tem no transporte, imprescindível elo, sendo que nesta cadeia, a multimodalidade assume caráter crucial. Explica-se: como a minimização de tempos não produtivos possui especial atenção, a redução dos tempos perdidos em documentação, controle e checagem de carga é fundamental, tudo isso aliado a um sistema de informações eficiente que permita um acompanhamento praticamente em tempo real. Tal fator é fundamental frente às decisões referentes às melhores rotas a serem tomadas para o

---

<sup>61</sup> DICIONÁRIO Prático Michaelis. Versão 5.1, maio de 1998. DTS Software do Brasil.

envio de cargas as quais dependem diretamente do estado de cada componente do sistema de transportes (como preço do frete, qualidade das estradas, congestionamentos e rodízios, tipo de carga a ser movimentada, prioridade da entrega, roubos etc). As vias escolhidas – principalmente no comércio internacional – são as rotas multimodais, ou seja, aquelas que permitam a utilização de duas modalidades de transporte, regidos por um único contrato, sob a responsabilidade da figura do operador de transporte multimodal, visando o máximo de eficiência de cada modalidade no percurso escolhido.

Se o Mercosul realmente tem a ambição de participar de maneira expressiva no cenário internacional do comércio, urge concentrar esforços, decisões e ações ao transporte de mercadorias dentro da perspectiva logística, sem abrir mão de um enfoque sistêmico e holístico, reconhecendo a importância de cada elemento nas transações comerciais como um todo, em detrimento de visões particularizadas.

## **2.5 Aspectos econômicos**

Durante muitos anos, os países da América do Sul estabeleceram uma quantidade mínima de canais de transporte que permitissem as transações comerciais necessárias visando, todavia, a adoção de posições protecionistas no que diz respeito ao desenvolvimento do comércio da região.

Ainda que os acordos internacionais das últimas décadas com relação à rede de transporte no âmbito panamericano e outros acordos regionais sobre a infra-estrutura de transporte, as conexões terrestres (ainda que as mais significativas no tráfego de mercadorias) são poucas e, a sua maioria encontra-se em condições precárias. Somado a esse fato, as vias terrestres nem sempre proporcionam conexões diretas, não sendo raros os trechos onde há a necessidade de melhorias ou em que não há uma conservação compatível com o fluxo de cargas transportadas durante o ano, existindo, ainda, interrupções devido a intempéries. Ressalta-se que muitas das estradas encontram-se apenas em fase de projeto e outras, resumem-se a caminhos de terra ou cascalho, impondo custos adicionais ao transporte, tanto de pessoas quanto de mercadorias entre as subregiões do Cone Sul.

A malha ferroviária também possui alguns entraves a uma maior racionalização de sua utilização. As conexões são indiretas e a conservação das mesmas é muito ruim, algumas delas, estão suspensas, inclusive. Outro aspecto importante, discorre quanto à diferença da largura das bitolas dos trilhos entre os países do bloco, bem como

quanto às dificuldades adicionais de transbordo que restringem a sua utilização como transporte comercial no Mercosul.

As desavenças políticas, as barreiras econômicas protecionistas aliadas aos diferentes níveis de desenvolvimento dos países do Mercosul contribuíram, entre outros aspectos, para um andamento diverso a projetos conjuntos nas décadas passadas criando-se dificuldades para empreendimentos visando a uma integração regional.

Hodiernamente, com a rápida abertura econômica dos países do Cone Sul, as empresas comerciais têm acelerado a integração física dos países interessados, com histórico de inúmeros acordos bilaterais e muita diplomacia, consolidados efetivamente por meio do Tratado que instituiu o Mercosul, em 1991. Na busca pela maior competitividade dentro do mercado internacional, a formação do Mercado Comum do Sul – Mercosul, assumiu relevância ímpar. A aliança entre Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai marca a inserção do Cone Sul dentro de uma nova dinâmica do comércio internacional, induzindo a comunhão de esforços e de economias rumo à modernização do parque industrial e estabelecimento de novas trocas comerciais. Em 1996, Chile e Bolívia assumiram o compromisso formal de reduzir suas tarifas aduaneiras e associaram-se ao bloco comercial, o que torna mais evidente a imprescindibilidade de uma organização de uma rede de transportes que considere os interesses comuns.

Ocupando uma área de 11.877.264 de quilômetros quadrados, com fronteiras de 29.840 km, sendo 23.882 km fronteiras externas e 5.958 km fronteiras internas, no leste da América do Sul, o Mercosul emerge com uma população de 221,8 milhões de habitantes, em dados de 2002<sup>62</sup>, representando mais da metade da população latino-americana, com estimativa de crescimento populacional de 1,39% (dados de 1998), a taxa de mortalidade (por 1000 habitantes) é de 20,80 (dados de 1998) enquanto a de natalidade é de 6,90 (dados de 1998). A estrutura etária é bastante tenra e está concentrada no intervalo dos 15 a 64 anos (63,40% - dados de 1999) e a porcentagem de 30,40% (dados de 1999) representam os jovens de 0 a 14 anos, tendo apenas 6,20 % a população que possui mais de 65 anos. Isso se deve, em parte, à expectativa de vida dos homens que é de 65,3 anos (dados de 1998) e das mulheres é de 72,20 (dados de 1998). Quanto à natalidade, por 1000 habitantes, é

---

<sup>62</sup> Almanaque Abril: A enciclopédia da atualidade – Mundo 2003. São Paulo: Editora Abril, 2003. p. 40

de 20,80 (dados de 1998), no outro extremo, a taxa de mortalidade, por 1000 habitantes, é de 6,90 (dados de 1998)<sup>63</sup>.

No que tange aos recursos naturais, no Mercosul, destacam-se as jazidas de ferro, manganês, urânio, petróleo, bauxita, ouro, platina chumbo, níquel, cobre, fosfato, zinco, madeira, incluem-se aqui, a água doce e a pesca.

Entre os produtos agrícolas principais, em dados de 1998, inserem-se o café, soja, milho, trigo, algodão, tabaco, arroz, cítricos, bananas, uva, maçãs, chá, erva mate, sorgo, borracha, gado bovino, gado ovino, gado suíno e frangos. A participação no total mundial: a. de terras cultiváveis é de 6,00%; b. de pastos é de 10,00%, c. de florestas é de 14,00%. Já a participação na produção mundial: a. de gado é de 18,00%; b. de algodão é de 7,00%; c. de trigo é de 5,00%; d. de cacau é de 20,00%; e. de café é de 20,00%; f. de automóveis é de 5,00%, g. de aço é de 10,00%. Ainda, a participação na exportação mundial de alumínio é de 3,00%<sup>64</sup>.

### 2.5.1 Estatísticas no Mercosul

Os números apresentados pelo Mercosul são bastante heterogêneos, demonstrando a diversidade de economias do bloco.

A começar pela extensão física, nota-se que há diferenças gritantes, vindo logo à mente, a questão do tamanho dos mercados consumidores e trânsito de mercadorias envolvidos nesta sub-região. Observa-se, ainda, os desníveis nos graus de desenvolvimento tecnológico, bem como no tocante à posição no mercado externo, que não o do Mercosul. Além disso, a incongruência no âmbito da estabilidade política e social desempenha papel importante à consolidação da união entre Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai.

Entretanto, são consideráveis algumas convergências como, por exemplo, as dificuldades na formação de uma política de transportes condizente com o potencial que o bloco possui, uma vez que a maior parte dos recursos é destinada a direitos sociais ainda primários e básicos, sendo que os de terceira e quarta gerações ficam reservados a segundo

---

<sup>63</sup> *Principais dados da região*. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=19>>.

Acesso em: 13 mar. 2003.

<sup>64</sup> *Ibid.* 2003.

plano. É comum a veiculação de notícias envolvendo escândalos financeiros e desvio de verbas nos quatro países.

Cada um dos países membros, através dos denominados Grupos Intergovernamentais e Multidisciplinares de Trabalho, já contam com um conjunto de idéias e alguns projetos elaborados com relação às rotas específicas de integração com os países vizinhos ou propostas para solucionar os problemas de conexão nas áreas fronteiriças as quais, com a abertura de mercados, devem possibilitar o intercâmbio de mercadorias facilitado condizente a um mercado em expansão.

De acordo com José Alex Sant'anna, "os países dispõem de recursos suficientes para a realização simultânea de muitas obras consideradas necessárias"<sup>65</sup>. (tradução nossa)

Desde a criação do bloco foram estabelecidos foros específicos para temas relacionados à integração energética e de transporte. Trata-se, respectivamente, dos Subgrupos de Trabalho 9 e 5. O Subgrupo de Trabalho n. 05 (SGT5), responsável pelo "Transporte e Infra-Estrutura" apresenta a seguinte estrutura orgânica: a. Comissão de Transporte Fluvial e Marítimo; b. Comissão de Infra-Estrutura; c. Comissão de Transporte Terrestre; d. Grupo de Especialistas de Transporte de Mercadorias Perigosas; e. Grupo de Especialistas de Concessão de Licenças para Motoristas Profissionais, f. Grupo de Especialistas sobre Acordo Multilateral sobre Transporte Marítimo.

É salutar evidenciar a importância do tema diante de um cenário tão promissor quanto ameaçador. Sabe-se que a conquista e manutenção de mercados é vital para o crescimento e desenvolvimento de uma nação. A aglutinação de países em blocos, desde a metade do século passado, demonstra a necessidade de união de esforços visando alcançar objetivos comuns através de parcerias comerciais. A idéia não é recente, mas os resultados efetivos somente agora começam a surtir efeitos.

O Brasil e demais países do Cone Sul tiveram que aderir à nova tendência, fortalecendo laços que já existiam e que, no entanto, permaneciam inexpressivos. Se a ALADI e a CAN entre outros acordos multilaterais e bilaterais já haviam sido firmados, a formação de um bloco mais coeso e mais dinâmico foi apressado diante das circunstâncias. O Mercosul representou uma resposta aos movimentos econômicos e políticos emergentes e a integração entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai tomou corpo em 1991, pelo Tratado de

---

<sup>65</sup>Tradução livre da autora de dados extraídos de: SANT'ANNA, José Alex. *Transporte Integración en el Sector* Continua na próxima página

Assunção e posteriormente, o Tratado de Ouro Preto de 1994 veio a constituir ao Mercosul a forma de instituição política. O início desfalecimento das fronteiras políticas e econômicas foi consolidado. Muitos acordos e reuniões foram estabelecidos.

No entanto, um problema bastante relevante ainda persiste e reveste-se como uma barreira intransponível à expansão das transações comerciais desta sub-região: a integração física entre os membros do Mercosul. Durante a denominada Cúpula de Brasília foi estimado nos próximos dez anos, investimentos na casa dos US\$ 100 bilhões em projetos de integração física regional. Estudos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) da Corporação Andina de Fomento (CAF) identificaram projetos para cinco eixos considerados fundamentais para a integração regional, dos quais três cruzam países do Mercosul. Pelo chamado "Eixo do Mercosul", que une por terras as cidades de Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro, para chegar posteriormente a Montevideú, Buenos Aires e Santiago, tráfegaram, em 1998, cerca de 18 milhões de toneladas de carga. O "Eixo Paraná-Paraguai" é responsável pelo transporte de 12 milhões de carga em 1998<sup>66</sup>. A seguir os principais projetos de integração física no Mercosul.

As tabelas os principais projetos para as áreas de energia, de estradas e vias ferroviárias e relacionadas ao transporte fluvial e marítimo.

---

– *Transporte en el Cono Sur*: Transporte Terrestre. Buenos Aires: BID – INTAL, 1997, p. 03.

<sup>66</sup> *Principais projetos de integração física*. Disponível em:

<<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=95>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

<b>Energética</b>		
<b>Setor estimado *</b>	<b>Projetos</b>	<b>Montante</b>
Geração de energia elétrica	Corpus	3.500
	Itati-Itacorá	2.414
	Yaciretá	920
	Caipendi	564
Redes de transporte	Yaciretá-Garabi-Porto Alegre	564
Energia elétrica	Itaipu-Corpus-Yaciretá	150
Redes de gás	Santa Cruz de la Sierra (Bolívia)-São Paulo	1.600
	Paraná-Uruguayaba-Porto Alegre	385
	Tartagal-Tacopila (Nor-Andear)	330
	Cnel, Cornejo-Mejilones (Gas Atacama)	230
	Loma de la Lata-Bio Bio	317

\*milhões de dólares

Fonte: CEI com base em CEP e IDB<sup>67</sup>

<b>Estradas e Vias Ferroviárias</b>		
<b>Projeto</b>	<b>Situação</b>	<b>Montante Estimado*</b>
Auto-estrada São Paulo-BsAs	Não disponível	2.500
Estrada de Ferro Santos-Arica/Antofagosta	Lista de projetos	1.000
Estrada de Ferro Antofagosta-Paranaguá	Lista de projetos	550
Ponte Rosário-Victoria	Em construção	350
Estradas integradoras Argentina-Chile	Estudos de viabilidade	321
Estrada de Ferro General Luz-Pelotas	Estudos de viabilidade preliminar	270
Estrada de Ferro Transandina Sul	Estudos de viabilidade preliminar	168

\* milhões de dólares

Fonte: BID<sup>68</sup>

<sup>67</sup> Principais projetos de integração física. Disponível em:

<<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=95>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

<sup>68</sup> Ibid. 2003

<b>Transporte Fluvial e Marítimo</b>		
<b>Projeto</b>	<b>Situação</b>	<b>Montante Estimado*</b>
Hidrovia São Paulo-River Plate	Parte brasileira em execução	2.300
Hidrovia Cáceres-Nova Palmira	Lista de projeto	1.000
Reabilitação Porto do Chile	Plano de investimento	460
Melhoramento Rio Grande (br)	Estudos de viabilidade preliminar	200
Modernização dos Portos do Brasil	Projeto	200
Modernização do Porto de Santos	Projeto	200
Canal Martín García	Em execução	100
Ampliação do Porto Sepetiba	Processo de implementação	150
Transformação Porto-Rosário	Em execução	100

\*milhões de dólares

Fonte: CEI com base em CEP, BID e Subsecretaria de Transporte<sup>69</sup>

### **2.5.1.1 Estatísticas no Brasil**

A República Federativa do Brasil possui 8.514.215,30 quilômetros quadrados<sup>70</sup> e está localizada no coração da América do Sul, com área equivalente a 72% da área total do Mercosul. Sua capital é Brasília e a forma de governo adotada é a república federativa, presidencialista, composta por 26 Estados e o Distrito Federal<sup>71</sup>.

O sistema eleitoral define a eleição do Presidente da República em dois turnos, exceto nos casos em que o candidato mais votado obtenha maioria absoluta dos votos válidos no primeiro turno. O mandato é de quatro anos, com possibilidade de uma reeleição por período consecutivo.

O Poder Legislativo rege-se pelo sistema bicameral, sendo a Câmara dos Deputados composto por 514 deputados federais, eleitos por mandato de quatro anos nos 27 distritos eleitorais que correspondem aos 26 Estados mais o Distrito Federal. O sistema é proporcional e nenhum distrito pode eleger menos que oito nem mais de setenta deputados. O

<sup>69</sup> *Principais projetos de integração física*. Disponível em:

<<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=95>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

<sup>70</sup> Censo Demográfico 2000. Fecundidade e mortalidade infantil – resultados preliminares da amostra. Rio de Janeiro: 2002. p. 1-20.

<sup>71</sup> *Brasil*. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=39>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

Senado Federal possui 81 membros, três por Estado e Distrito Federal, eleitos pelo sistema majoritário. Os assentos são renovados a cada quatro anos, um terço ou dois terços, sucessivamente.

A população residente<sup>72</sup> é de 169.590.693 milhões<sup>73</sup> sendo a densidade demográfica de 19,18 hab/km<sup>2</sup> e a população urbana de 80%, crescimento demográfico de 1.4% ao ano, a expectativa de vida é de 64,77 anos para o homens e 72,55 anos para a mulheres, a mortalidade infantil é de 29,6 para cada 1000 nascimentos (dados de 2000)<sup>74</sup>, o PIB é o maior do bloco, com US\$ 504.080,00 milhões (dados de 2001)<sup>75</sup>. A renda per capita é de US\$ 2.652,00<sup>76</sup>, as exportações totais são de US\$ 51,1 bilhões e as importações totais intra-Mercosul são de US\$ 57,5 bilhões<sup>77</sup>.

Dentro do âmbito do Mercosul, o Brasil é a maior economia da região e possui a Argentina como seu grande parceiro comercial, destacando mais de 13% dos intercâmbios comerciais devido ao transporte rodoviário, o que representou, em 1994, cerca de 57% dos valores comercializados entre os dois países, com tendência crescente desse percentual nessa modalidade. No tangente ao transporte marítimo, tem-se a participação de 80% do volume/peso comercializado entre Brasil e Argentina<sup>78</sup>. (tradução nossa)

Apesar dos esforços governamentais, nos últimos anos tem-se diminuído os investimentos na infra-estrutura de transporte. Em 1995, iniciou-se um processo de concessões de rodovias com a licitação dos primeiros 600 km além da Ponte Rio – Niterói. A rede de rodovias federais tem mais de 30.000 km pavimentados que necessitam de investimentos para recuperação e conservação.

A rede ferroviária soma mais de 30.000 km sendo que 22.000 km foram administrados pela empresa estatal federal (RFFSA), mas que em 1995, deu-se início ao processo de privatização com a ferrovia que liga Bauru a Corumbá.

Observa José Sant'anna que:

---

<sup>72</sup> População residente é a denominação censitária que se refere aos habitantes moradores no domicílio, presentes ou não no momento do censo. A população residente de uma unidade administrativa é, portanto, formada pelas pessoas que têm residência habitual no território dessa unidade. Almanaque Abril: A enciclopédia da atualidade – Mundo 2003. São Paulo: Editora Abril, 2003. p. 148.

<sup>73</sup> Censo Demográfico 2000. Fecundidade e mortalidade infantil – resultados preliminares da amostra. Rio de Janeiro: 2002. p. 1-24.

<sup>74</sup> Almanaque Abril: A enciclopédia da atualidade – Brasil 2003. São Paulo: Editora Abril, 2003. p. 98

<sup>75</sup> idem, p. 98

<sup>76</sup> Idem, p. 98

<sup>77</sup> *Brasil*. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=39>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

Uma nova legislação portuária tem o objetivo de melhorar as condições de operação dos portos e facilitar as concessões de operação à iniciativa privada. Os portos têm, para o Brasil, um grande significado ao intercâmbio de bens, tanto com o Estados Unidos, seu primeiro sócio comercial, como para com Europa e Ásia, as que representam montantes significativos em suas transações superando o total comercializado com a subregião<sup>79</sup>. (tradução nossa)

A Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT) realizou estudo denominado "Corredores Estratégicos de Desenvolvimento" em fevereiro de 1999, considerando os principais fluxos de carga no Brasil e a atual infra-estrutura existente, estabelecendo um conjunto de projetos que visava à melhoria de desempenho do sistema de transportes, resultando a previsão de alteração da matriz de transporte para 2015, caso os projetos sugeridos no estudo citado venham a concretizar-se. Sendo que o destaque fica para o modal ferroviário que passaria de 19,90% na matriz de transportes de 1998 para 65,10% do total movimentado. Por outro lado, o transporte rodoviário teria sua participação reduzida, visto que a utilização otimizada dos modais estariam em maior harmonia, dessa forma, o modal rodoviário abarcaria para si cerca de 24,80% do total da matriz de transporte no Brasil em detrimento de seus 62,60% que hoje ocupa. Resta ressaltar que esses valores correspondem, essencialmente, ao transporte de *commodities*<sup>80</sup>.

### 2.5.1.2 Estatísticas na Argentina

A República Argentina possui 2.780.092 quilômetros quadrados, sua capital é Buenos Aires, a forma de governo é república federativa, presidencialista, composta por 23 províncias e o Distrito Federal<sup>81</sup>.

Quanto ao sistema eleitoral, tem-se que o presidente da República é eleito em dois turnos, exceto nos casos em que o candidato mais votado obtenha pelo menos 45% do total de votos válidos ou obtenha 40% dos votos válidos com uma diferença de mais de 10%

---

<sup>78</sup> Tradução livre da autora de dados extraídos de: SANT'ANNA, *op.cit.*, p. s/n.

<sup>79</sup> SANT'ANNA, *op.cit.*, s/n.

<sup>80</sup> *Corredores estratégicos de desenvolvimento*. Disponível em:

<[http://www.geipot.gov.br/estudos\\_realizados/soja/Capitulo\\_16.htm](http://www.geipot.gov.br/estudos_realizados/soja/Capitulo_16.htm)>. Acesso em: 13 mar.2003.

<sup>81</sup> Almanaque Abril: A enciclopédia da atualidade – Mundo 2003. São Paulo: Editora Abril, 2003. p. 160

com relação ao segundo candidato mais votado. O mandato presidencial tem duração de quatro anos, com possibilidade de uma única reeleição por período consecutivo<sup>82</sup>.

O Poder Legislativo encontra-se sob a égide do sistema bicameral, sendo que a Câmara dos Deputados conta atualmente com 257 membros, eleitos por um mandato de quatro anos em 24 distritos eleitorais que correspondem às províncias mais o Distrito Federal, mediante dos assentos é renovada a cada dois anos. O número total de assentos pode variar de acordo com o senso populacional. O Senado compõem-se por 72 membros, sendo três por província e pela Cidade de Buenos Aires, eleitos para um mandato de seis anos, de forma indireta, pela câmaras legislativas das províncias. Um terço dos assentos de Senado é renovado a cada dois anos. A partir do ano 2001, os senadores começaram a serem eleitos de forma direta, por meio do sistema de maioria, garantindo dois assentos ao partido mais votado em um assento à primeira minoria. O Vice-Presidente é, automaticamente, membro do Senado, porém sem direito a voto<sup>83</sup>.

Possui uma população de 37,9 milhões de habitantes (dados de 2002)<sup>84</sup>, densidade demográfica de 13,20 hab/km<sup>2</sup>, sendo que a população urbana gira em torno de 90% do total em dados de 1997. Quanto ao crescimento demográfico, a estimativa entre 1995 e 2000, ficou em 1,3% ao ano, sendo que a expectativa de vida é de 70 anos para os homens e 77 anos para as mulheres enquanto a mortalidade infantil, em dados de 1998, estava na proporção de 22/1000.

A moeda utilizada no país é o Peso Argentino, a renda *per capita* é de US\$ 8.950 (dados de 1997). O PIB é de US\$ 298 bilhões (dados de 1998), dividido em 7% (PIB agropecuária), 33% (PIB industrial) e 60% (PIB serviços) e o seu crescimento é de 5,4% (estimativa do período compreendido entre 1991-1997). Importante ressaltar que as exportações totais estão na casa dos US\$ 26,3 bilhões, por outro lado, as importações totais são de US\$ 30,3 bilhões<sup>85</sup>.

É a segunda maior economia dentro do Mercosul, destacando-se pelo comércio de derivados de petróleo, material de transporte e cereais, sendo que com a

---

<sup>82</sup> *Argentina*. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=38>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

<sup>83</sup> *Argentina*. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=38>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

<sup>84</sup> Almanaque Abril: A enciclopédia da atualidade – Mundo 2003. São Paulo: Editora Abril, 2003. p. 160

<sup>85</sup> *Ibid.* 2003

construção de oleodutos surge uma alternativa para a exportação de combustíveis aos países vizinhos.

A exportação do trigo para o Brasil (mais de 70% das exportações) e para o Chile é feita por via marítima. Tem-se que o aumento dos intercâmbios comerciais com os países vizinhos traduz-se em manufaturas e produtos com maior incorporação tecnológica, utilizando-se para tanto, na sua maioria, o transporte rodoviário.

Assim como o Brasil, a Argentina passa por um processo de privatização da sua infra-estrutura de transporte, buscando suprir a sua deficiência no setor, incluindo melhorias na organização dos portos, no entanto, bem como necessita de elevados investimentos tanto em rodovias quanto em ferrovias.

A Argentina possui mais de 34.000 km de ferrovias com bitola média de 1,435 m e largura de 1,676 m dos quais 20.941 km foram privatizados. Ressalta-se que os resultados obtidos após a privatização estão abaixo das expectativas, tanto no que tange aos investimentos previstos quanto em movimento de carga. Ressalta Sant'anna em sua pesquisa já citada que "ao norte do país, onde são necessárias os maiores investimentos e aparentemente o retorno econômico-financeiro é mais lento, a ferrovia é operada por uma empresa estatal"<sup>86</sup>. (tradução nossa)

Com relação às rodovias, mais de 57.000 km são pavimentadas das quais 35.000 km são rodovias federais, destas, 20.000 km passaram à iniciativa privada<sup>87</sup>.

### 2.5.1.3 Estatísticas na Paraguai

O Paraguai possui 406.752 quilômetros quadrados, sua capital é Assunção. Trata-se de uma república unitária, com regime presidencialista, composta por 17 departamentos. O presidente da República é eleito por maioria simples em um único turno, sendo o mandato de 5 anos, não permitida a reeleição<sup>88</sup>.

---

<sup>86</sup> SANT'ANNA, *op.cit.*, s/n. Tradução livre da autora para: En el norte del país, donde son necesarias las mayores inversiones y aparentemente el retorno económico-financiero es más lento, la ferrovia es operada por una empresa estatal.

<sup>87</sup> *Ibid.* 1997

<sup>88</sup> *Paraguai*. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=40>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

O Poder Legislativo é bicameral, em que a Câmara dos Deputados é formada por um mínimo de 80 membros, eleitos por um período de 5 anos em 18 distritos eleitorais que correspondem aos 17 departamentos mais a cidade de Assunção. O sistema eleitoral é proporcional. O Senado é composto por 45 membros, eleitos pelo período de 5 anos, também de forma proporcional. Os ex-Presidentes da República são senadores vitalícios, direito a voz mas sem direito a voto<sup>89</sup>.

Com um total de 5,8 milhões de habitantes (dados de 2002)<sup>90</sup>, há uma concentração de 54% de população urbana (dados de 1997), tendo uma densidade demográfica de 13,3 habitantes por quilômetro quadrado, sendo que o crescimento demográfico, em estimativa no período de 1995-2000, foi de 2,6% ao ano.

A expectativa de vida é de 67,5 anos para os homens e para as mulheres, 72 anos. O índice de mortalidade infantil é de 39 para cada 1000 nascimentos.

Quanto aos dados tocantes à economia, tem-se que a moeda oficial é Guaraní e o PIB é de US\$ 7,5 bilhões, dados de 2000, figurando como sendo o mais baixo dos quatro membros integrantes do Mercosul.

O Paraguai representa a menor economia do Mercosul, baseando-se na exportação de produtos agrícolas e de origem animal, tendo como principal parceiro, o Brasil. As transações comerciais são efetuadas através dos corredores viários existentes, existindo um canal de importação de produtos elétricos e eletrônicos da Ásia, principalmente através dos portos chilenos de Iquique e Antofagasta.

Os 2.745 km de rodovias pavimentadas não se encontram em estado satisfatório e o sistema ferroviário é ainda precário. Há um plano de recuperação de 336 km de ferrovias entre Ipacaray e Encarnación, permitindo a conexão de Assunção com Argentina e Uruguai. O Paraguai propôs a construção de um canal conectando a represa de Itaipu a Assunção e a construção de uma ferrovia de Assunção a Guaira, na fronteira com o Brasil<sup>91</sup>.

#### **2.5.1.4 Estatísticas na Uruguai**

A República Oriental do Uruguai possui 176.215 quilômetros quadrados e sua capital é Montevidéu. É uma república unitária, como o Paraguai, também presidencialista

---

<sup>89</sup> *Paraguai*. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=40>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

<sup>90</sup> Almanaque Abril: A enciclopédia da atualidade – Mundo 2003. São Paulo: Editora Abril, 2003. p. 396

dividida em 19 departamentos. O Presidente da República é eleito por maioria absoluta de votos, caso nenhum candidato obtenha a maioria absoluta, realiza-se um segundo turno entre os dois candidatos mais votados. O mandato é de cinco anos, vetada a reeleição para o período consecutivo<sup>92</sup>.

Quanto ao Poder Legislativo, assim como os demais países do Mercosul, também é bicameral – a *Asamblea General* é composta por duas câmaras. A Câmara de Representantes possui 99 membros, eleitos por um mandato de cinco anos em 19 distritos que correspondem aos departamentos do país, de acordo com o sistema proporcional. A Câmara de Senadores possui 31 membros, 30 dos quais são eleitos para mandatos de cinco anos em um só distrito eleitoral nacional, mediante sistema proporcional. O Vice-Presidente da República é automaticamente membro do Senado, com direito a voz e a voto, e exerce a Presidência do Senado<sup>93</sup>.

A população do Uruguai é de 3,4 milhões de habitantes (dados de 2002)<sup>94</sup> e tem como densidade demográfica o índice de 18,73 habitantes por quilômetro quadrado, sendo o crescimento demográfico de 0,7% ao ano, em estimativa para o período entre 1995 e 2000. A população urbana beira aos 91% (dados de 1997). A expectativa de vida é de 70,5 anos para os homens e 78 anos para as mulheres, a maior do Mercosul. A mortalidade infantil, em dados de 1998, é a menor dos quatro integrantes dos bloco, 18 a cada a 1000 nascimentos.

A economia é pequena, estando na frente apenas em relação ao Paraguai, tendo o PIB de US\$19,7 bilhões (dados de 2000)<sup>95</sup>. O crescimento do PIB é de 4%. A renda *per capita* é de US\$6.130,00 (dados de 1997) a segunda maior do bloco, perdendo apenas para a Argentina. As exportações totais somam US\$ 2,7 bilhões e total das importações é de US\$ 3,7 bilhões (dados de 1997). A moeda oficial é o Peso Uruguaio<sup>96</sup>.

A economia uruguaia é baseada na produção agropecuária e na elaboração de tecidos e roupas de couro e lã. Há um programa de exportação de madeiras a partir do norte do país<sup>97</sup>.

Brasil e Argentina são os principais parceiros comerciais, nessa ordem, representando mais de 30% de suas transações internacionais. Dessa forma, a infra-estrutura

---

<sup>91</sup> SANT'ANNA, *op.cit.*, s/n

<sup>92</sup> *Uruguai*. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=41>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

<sup>93</sup> *Ibid.*

<sup>94</sup> Almanaque Abril: A enciclopédia da atualidade – Mundo 2003. São Paulo: Editora Abril, 2003. p. 467

<sup>95</sup> *Idem*, p. 467.

<sup>96</sup> *Ibid.*

<sup>97</sup> SANT'ANNA, *op.cit.*, s/n.

de transporte terrestre reveste-se de grande importância para o comércio exterior do Uruguai em detrimento de seus portos<sup>98</sup>.

A rede de rodovias do Uruguai tem cerca de 8.610 km dos quais 2.334km estão asfaltados. Na principal rodovia do país, há em torno de 50 pontes que possuem restrições de capacidade suportando somente o trânsito de veículos com capacidades de 12 ou 15 toneladas<sup>99</sup>.

Quanto às ferrovias, tem-se que, apesar de contar com cerca de 3.000 km de estradas de ferro, somente 2.000 km estão em operação e seu funcionamento é deficiente. Com exceção do transporte ferroviário de arroz através da fronteira com Brasil – ainda muito primário, o intercâmbio de produtos comercializados é feito por meio de rodovias<sup>100</sup>.

### **2.5.2 Distribuição modal dos fluxos de transportes no Mercosul entre 1992 e 2002**

As tabelas a seguir demonstram a distribuição modal dos fluxos de transportes no Mercosul durante o período entre 1992 e 2001. Entre as modalidades, incluem-se a hidroviária (marítima e interior), a rodoviária, a ferroviária, a aérea e outras (que se referem à postal e por meios próprios). Os países envolvidos na pesquisa são os Estados-membros do Mercosul – Argentina, Paraguai, Uruguai com relação ao Brasil e ao bloco, propriamente dito. Foi relevada também, a participação da Bolívia e Chile, parceiros comerciais do bloco.

As tabelas de exportação e de importação estão agrupadas por ano.

---

<sup>98</sup> Ibid.

<sup>99</sup> Ibid.

<sup>100</sup> Ibid.

**DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL  
EXPORTAÇÃO - 1992**

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
<b>HIDROVIÁRIA</b>	3.831,1	74,7	115,0	16,9	105,7	22,0	4.051,8	64,4	9,1	3,3	686,8	86,4	4.747,7	64,5
Marítima	3.439,5	67,1			87,6	18,3	3.527,1	56,1	8,4	3,0	686,8	86,4	4.222,3	57,3
Interior	391,6	7,6	115,0	16,9	18,1	3,8	524,7	8,3	0,7	0,3			525,4	7,1
<b>RODOVIÁRIA</b>	1.235,7	24,1	554,0	81,3	370,1	77,1	2.159,8	34,3	148,9	53,3	103,9	13,1	2.412,6	32,8
<b>FERROVIÁRIA</b>	50,2	1,0	11,9	1,7	3,6	0,8	65,7	1,0	121,3	43,4			187,0	2,5
<b>AÉREA</b>	11,4	0,2	0,2	0,0	0,5	0,1	12,1	0,2	0,3	0,1	3,7	0,5	16,1	0,2
<b>OUTRAS¹</b>											0,1	0,0	0,1	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>5.128,4</b>	<b>100,0</b>	<b>681,1</b>	<b>100,0</b>	<b>479,9</b>	<b>100,0</b>	<b>6.289,4</b>	<b>100,0</b>	<b>279,6</b>	<b>100,0</b>	<b>794,5</b>	<b>100,0</b>	<b>7.363,5</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC / SECEX - Sistema Alice

OBS: (¹) - Se refere a Postal e Meios Próprios

**DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL  
IMPORTAÇÃO - 1992**

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
<b>HIDROVIÁRIA</b>	4.988,9	84,8	43,8	9,9	95,2	18,5	5.127,9	75,0	8,2	15,0	645,2	94,8	5.781,3	76,3
Marítima	4.955,5	84,2	43,7	9,9	95,2	18,5	5.094,4	74,5	7,5	13,7	645,2	94,8	5.747,1	75,9
Interior	33,4	0,6	0,1	0,0			33,5	0,5	0,7	1,3			34,2	0,5
<b>RODOVIÁRIA</b>	735,4	12,5	396,6	90,0	337,2	65,7	1.469,2	21,5	3,7	6,8	33,5	4,9	1.506,4	19,9
<b>FERROVIÁRIA</b>	151,3	2,6			80,8	15,7	232,1	3,4	42,7	78,1			274,8	3,6
<b>AÉREA</b>	10,1	0,2	0,4	0,1	0,2	0,0	10,7	0,2			1,5	0,2	12,2	0,2
<b>OUTRAS¹</b>					0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,2	0,7	0,1	0,9	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>5.885,7</b>	<b>100,0</b>	<b>440,8</b>	<b>100,0</b>	<b>513,5</b>	<b>100,0</b>	<b>6.840,0</b>	<b>100,0</b>	<b>54,7</b>	<b>100,0</b>	<b>680,9</b>	<b>100,0</b>	<b>7.575,6</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC/SECEX - Sistema Alice

OBS: (¹) - Se refere a Postal e Meios Próprios

**DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL  
EXPORTAÇÃO - 1993**

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
<b>HIDROVIÁRIA</b>	5.063,3	75,5	103,3	8,9	436,5	44,3	5.603,1	63,3	11,9	2,8	722,7	80,8	6.337,7	62,3
Marítima	4.788,4	71,4			397,0	40,3	5.185,4	58,6	11,5	2,7	722,7	80,8	5.919,6	58,2
Interior	274,9	4,1	103,3	8,9	39,5	4,0	417,7	4,7	0,4	0,1			418,1	4,1
<b>RODOVIÁRIA</b>	1.515,4	22,6	1.036,5	89,4	543,6	55,1	3.095,5	35,0	298,7	69,3	157,8	17,6	3.552,0	34,9
<b>FERROVIÁRIA</b>	103,8	1,5	16,5	1,4	4,0	0,4	124,3	1,4	119,9	27,8			244,2	2,4
<b>AÉREA</b>	22,9	0,3	2,1	0,2	1,5	0,2	26,5	0,3	0,4	0,1	12,1	1,4	39,0	0,4
<b>OUTRAS¹</b>	0,3	0,0	0,4	0,0	0,2	0,0	0,9	0,0	0,2	0,0	1,5	0,2	2,6	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>6.705,7</b>	<b>100,0</b>	<b>1.158,8</b>	<b>100,0</b>	<b>985,8</b>	<b>100,0</b>	<b>8.850,3</b>	<b>100,0</b>	<b>431,1</b>	<b>100,0</b>	<b>894,1</b>	<b>100,0</b>	<b>10.175,5</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC / SECEX - Sistema Alice

OBS: (¹) - Se refere a Postal e Meios Próprios

**DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL  
IMPORTAÇÃO - 1993**

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
<b>HIDROVIÁRIA</b>	9.621,4	90,5	0,6	0,1	63,5	9,0	9.685,5	81,2	19,4	37,4	683,4	93,1	10.388,3	211,7
Marítima	9.580,8	90,1			63,5	9,0	9.644,3	80,9	18,8	36,2	683,4	93,1	10.346,5	210,2
Interior	40,6	0,4	0,6	0,1			41,2	0,3	0,6	1,2			41,8	1,5
<b>RODOVIÁRIA</b>	863,3	8,1	589,5	99,9	514,5	73,1	1.967,3	16,5	3,4	6,6	45,5	6,2	2.016,2	29,2
<b>FERROVIÁRIA</b>	143,6	1,4			125,1	17,8	268,7	2,3	28,9	55,7			297,6	57,9
<b>AÉREA</b>	6,1	0,1	0,2	0,0	0,3	0,0	6,6	0,1	0,2	0,4	5,1	0,7	11,9	1,1
<b>OUTRAS¹</b>											0,1	0,0	0,1	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>10.634,4</b>	<b>100,0</b>	<b>590,3</b>	<b>100,0</b>	<b>703,4</b>	<b>100,0</b>	<b>11.928,1</b>	<b>100,0</b>	<b>51,9</b>	<b>100,0</b>	<b>734,1</b>	<b>100,0</b>	<b>12.714,1</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC/SECEX - Sistema Alice

OBS: (¹) - Se refere a Postal e Meios Próprios

## EXPORTAÇÃO - 1994

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
HIDROVIÁRIA	6.170,8	79,8	194,6	16,6	649,3	53,5	7.014,7	69,3	15,2	3,6	617,3	81,7	7.647,2	67,7
Marítima	5.809,4	75,1	26,9	2,3	638,5	52,7	6.474,8	64,0	15,2	3,6	617,3	81,7	7.107,3	62,9
Interior	361,4	4,7	167,7	14,3	10,8	0,9	539,9	5,3					539,9	4,8
RODOVIÁRIA	1.246,1	16,1	787,3	67,2	554,2	45,7	2.587,6	25,6	139,5	33,1	126,5	16,7	2.853,6	25,3
FERROVIÁRIA	288,1	3,7	16,5	1,4	4,9	0,4	309,5	3,1	144,7	34,3			454,2	4,0
AÉREA	30,3	0,4	0,7	0,1	1,6	0,1	32,6	0,3	0,8	0,2	11,4	1,5	44,8	0,4
OUTRAS <sup>1</sup>	2,0	0,0	173,1	14,8	2,6	0,2	177,7	1,8	121,1	28,7	0,3	0,0	299,1	2,6
<b>TOTAL</b>	<b>7.737,3</b>	<b>100,0</b>	<b>1.172,2</b>	<b>100,0</b>	<b>1.212,6</b>	<b>100,0</b>	<b>10.122,1</b>	<b>100,0</b>	<b>421,3</b>	<b>100,0</b>	<b>755,5</b>	<b>100,0</b>	<b>11.298,9</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC / SECEX - Sistema Alice

OBS: (1) - Se refere a Postal e Meios Próprios

## DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL

## IMPORTAÇÃO - 1994

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
HIDROVIÁRIA	10.773,3	87,0	83,7	8,7	84,9	11,3	10.941,9	77,6	14,8	26,3	953,8	91,5	11.910,5	78,4
Marítima	10.745,7	86,8	49,8	5,2	84,9	11,3	10.880,4	77,2	13,6	24,2	953,8	91,5	11.847,8	78,0
Interior	27,6	0,2	33,9	3,5			61,5	0,4	1,2	2,1			62,7	0,4
RODOVIÁRIA	1.413,1	11,4	874,4	91,2	572,6	76,1	2.860,1	20,3	7,6	13,5	83,5	8,0	2.951,2	19,4
FERROVIÁRIA	181,5	1,5			94,4	12,5	275,9	2,0	33,8	60,0			309,7	2,0
AÉREA	12,3	0,1	0,6	0,1	0,5	0,1	13,4	0,1	0,1	0,2	5,0	0,5	18,5	0,1
OUTRAS <sup>1</sup>					0,1	0,0	0,1	0,0					0,1	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>12.380,2</b>	<b>100,0</b>	<b>958,7</b>	<b>100,0</b>	<b>752,5</b>	<b>100,0</b>	<b>14.091,4</b>	<b>100,0</b>	<b>56,3</b>	<b>100,0</b>	<b>1.042,3</b>	<b>100,0</b>	<b>15.190,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC/SECEX - Sistema Alice

OBS: (1) - Se refere a Postal e Meios Próprios

## DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL

## EXPORTAÇÃO - 1995

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
HIDROVIÁRIA	6.411,5	82,9	195,0	15,5	292,2	38,0	6.898,7	70,6	8,5	2,1	548,6	76,6	7.455,8	68,5
Marítima	5.513,7	71,3	11,9	0,9	220,8	28,7	5.746,4	58,8	8,5	2,1	548,6	76,6	6.303,5	57,9
Interior	897,8	11,6	183,1	14,5	71,4	9,3	1.152,3	11,8					1.152,3	10,6
RODOVIÁRIA	1.072,1	13,9	849,6	67,5	469,7	61,0	2.391,4	24,5	125,5	31,3	153,5	21,4	2.670,4	24,5
FERROVIÁRIA	189,9	2,5	23,9	1,9	3,8	0,5	217,6	2,2	169,3	42,2			386,9	3,6
AÉREA	58,3	0,8	1,2	0,1	1,2	0,2	60,7	0,6	0,6	0,1	13,7	1,9	75,0	0,7
OUTRAS <sup>1</sup>	4,9	0,1	189,4	15,0	3,0	0,4	197,3	2,0	97,6	24,3			294,9	2,7
<b>TOTAL</b>	<b>7.736,7</b>	<b>100,0</b>	<b>1.259,1</b>	<b>100,0</b>	<b>769,9</b>	<b>100,0</b>	<b>9.765,7</b>	<b>100,0</b>	<b>401,5</b>	<b>100,0</b>	<b>715,8</b>	<b>100,0</b>	<b>10.883,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC / SECEX - Sistema Alice

OBS: (1) - Se refere a Postal e Meios Próprios

## DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL

## IMPORTAÇÃO - 1995

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
HIDROVIÁRIA	12.965,1	83,2	149,8	7,9	173,3	16,0	13.288,2	71,7	32,6	31,8	1.160,2	79,0	14.481,0	72,0
Marítima	12.908,6	82,9	97,9	5,2	173,3	16,0	13.179,8	71,1	31,2	30,4	1.160,2	79,0	14.371,2	71,5
Interior	56,5	0,4	51,9	2,8			108,4	0,6	1,4	1,4			109,8	0,5
RODOVIÁRIA	2.352,1	15,1	1.688,0	89,6	838,6	77,4	4.878,7	26,3	13,2	12,9	299,6	20,4	5.191,5	25,8
FERROVIÁRIA	246,6	1,6	45,0	2,4	70,9	6,5	362,5	2,0	56,4	55,0			418,9	2,1
AÉREA	10,2	0,1	1,3	0,1	0,6	0,1	12,1	0,1	0,3	0,3	8,2	0,6	20,6	0,1
OUTRAS <sup>1</sup>	0,1	0,0	0,2	0,0			0,3	0,0			0,3	0,0	0,6	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>15.574,1</b>	<b>100,0</b>	<b>1.884,3</b>	<b>100,0</b>	<b>1.083,4</b>	<b>100,0</b>	<b>18.541,8</b>	<b>100,0</b>	<b>102,5</b>	<b>100,0</b>	<b>1.468,3</b>	<b>100,0</b>	<b>20.112,6</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC/SECEX - Sistema Alice

OBS: (1) - Se refere a Postal e Meios Próprios

**DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL  
EXPORTAÇÃO - 1996**

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
<b>HIDROVIÁRIA</b>	6.696,1	82,7	177,8	13,9	179,7	25,8	7.053,6	70,0	5,5	1,4	508,2	71,8	7.567,3	67,8
Marítima	5.435,5	67,1	8,8	0,7	101,0	14,5	5.545,3	55,0	5,5	1,4	508,2	71,8	6.059,0	54,3
Interior	1.260,6	15,6	169,0	13,2	78,7	11,3	1.508,3	15,0					1.508,3	13,5
<b>RODOVIÁRIA</b>	1.347,4	16,6	897,4	70,2	507,8	72,8	2.752,6	27,3	113,3	29,5	184,9	26,1	3.050,8	27,3
<b>FERROVIÁRIA</b>	41,6	0,5	21,9	1,7	1,9	0,3	65,4	0,6	123,7	32,2			189,1	1,7
<b>AÉREA</b>	13,8	0,2	2,2	0,2	1,2	0,2	17,2	0,2	1,1	0,3	14,4	2,0	32,7	0,3
<b>OUTRAS¹</b>	0,2	0,0	178,7	14,0	6,5	0,9	185,4	1,8	141,1	36,7	0,7	0,1	327,2	2,9
<b>TOTAL</b>	<b>8.099,1</b>	<b>100,0</b>	<b>1.278,0</b>	<b>100,0</b>	<b>697,1</b>	<b>100,0</b>	<b>10.074,2</b>	<b>100,0</b>	<b>384,7</b>	<b>100,0</b>	<b>708,2</b>	<b>100,0</b>	<b>11.167,1</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC / SECEX - Sistema Alice

OBS: (¹) - Se refere a Postal e Meios Próprios

**DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL  
IMPORTAÇÃO - 1996**

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
<b>HIDROVIÁRIA</b>	12.893,3	80,4	71,2	3,9	396,8	29,1	13.361,3	69,5	84,3	65,4	1.092,7	80,9	14.538,3	70,2
Marítima	12.843,2	80,0	5,1	0,3	391,8	28,7	13.240,1	68,9	78,4	60,8	1.092,7	80,9	14.411,2	69,6
Interior	50,1	0,3	66,1	3,6	5,0	0,4	121,2	0,6	5,9	4,6	-	-	127,1	0,6
<b>RODOVIÁRIA</b>	2.969,9	18,5	1.745,0	96,1	848,3	62,1	5.563,2	28,9	8,7	6,7	251,5	18,6	5.823,4	28,1
<b>FERROVIÁRIA</b>	159,3	1,0			119,5	8,8	278,8	1,4	35,3	27,4			314,1	1,5
<b>AÉREA</b>	23,4	0,1	0,3	0,0	0,7	0,1	24,4	0,1	0,6	0,5	7,0	0,5	32,0	0,2
<b>OUTRAS¹</b>														
<b>TOTAL</b>	<b>16.045,9</b>	<b>100,0</b>	<b>1.816,5</b>	<b>100,0</b>	<b>1.365,3</b>	<b>100,0</b>	<b>19.227,7</b>	<b>100,0</b>	<b>128,9</b>	<b>100,0</b>	<b>1.351,2</b>	<b>100,0</b>	<b>20.707,8</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC/SECEX - Sistema Alice

OBS: (¹) - Se refere a Postal e Meios Próprios

**DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL  
EXPORTAÇÃO - 1997**

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
<b>HIDROVIÁRIA</b>	7.217,1	81,7	190,9	15,0	279,8	33,7	7.687,8	70,3	104,3	20,5	540,1	69,3	8.332,2	68,2
Marítima	5.640,4	63,8	18,2	1,4	182,4	22,0	5.841,0	53,4	5,6	1,1	540,1	69,3	6.386,7	52,2
Interior	1.576,7	17,8	172,7	13,6	97,4	11,7	1.846,8	16,9	98,7	19,4			1.945,5	15,9
<b>RODOVIÁRIA</b>	1.549,4	17,5	869,7	68,4	529,3	63,7	2.948,4	27,0	159,7	31,4	232,7	29,8	3.340,8	27,3
<b>FERROVIÁRIA</b>	55,9	0,6	47,9	3,8	4,1	0,5	107,9	1,0	126,1	24,8			234,0	1,9
<b>AÉREA</b>	12,2	0,1	1,3	0,1	1,2	0,1	14,7	0,1	0,6	0,1	5,2	0,7	20,5	0,2
<b>OUTRAS¹</b>	1,0	0,0	161,8	12,7	16,0	1,9	178,8	1,6	117,4	23,1	1,6	0,2	297,8	2,4
<b>TOTAL</b>	<b>8.835,6</b>	<b>100,0</b>	<b>1.271,6</b>	<b>100,0</b>	<b>830,4</b>	<b>100,0</b>	<b>10.937,6</b>	<b>100,0</b>	<b>508,1</b>	<b>100,0</b>	<b>779,6</b>	<b>100,0</b>	<b>12.225,3</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC / SECEX - Sistema Alice

OBS: (¹) - Se refere a Postal e Meios Próprios

**DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL  
IMPORTAÇÃO - 1997**

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
<b>HIDROVIÁRIA</b>	13.012,3	83,2	176,6	9,7	388,3	30,1	13.577,2	72,4	8,7	16,0	1.490,5	88,0	15.076,4	73,6
Marítima	12.990,2	83,1	57,9	3,2	388,3	30,1	13.436,4	71,7	7,8	14,3	1.490,5	88,0	14.934,7	72,9
Interior	22,1	0,1	118,7	6,5			140,8	0,8	0,9	1,7			141,7	0,7
<b>RODOVIÁRIA</b>	2.431,8	15,5	1.630,4	89,6	806,5	62,6	4.868,7	26,0	12,8	23,5	195,4	11,5	5.076,9	24,8
<b>FERROVIÁRIA</b>	187,4	1,2			87,0	6,8	274,4	1,5	26,5	48,6			300,9	1,5
<b>AÉREA</b>	8,1	0,1	0,2	0,0	0,6	0,0	8,9	0,0	0,1	0,2	8,3	0,5	17,3	0,1
<b>OUTRAS¹</b>	0,4	0,0	12,2	0,7	5,5	0,4	18,1	0,1	6,4	11,7	0,1	0,0	24,6	0,1
<b>TOTAL</b>	<b>15.640,0</b>	<b>100,0</b>	<b>1.819,4</b>	<b>100,0</b>	<b>1.287,9</b>	<b>100,0</b>	<b>18.747,3</b>	<b>100,0</b>	<b>54,5</b>	<b>100,0</b>	<b>1.694,3</b>	<b>100,0</b>	<b>20.496,1</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC/SECEX - Sistema Alice

OBS: (¹) - Se refere a Postal e Meios Próprios

**DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL  
EXPORTAÇÃO - 1998**

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
<b>HIDROVIÁRIA</b>	7.835,6	82,4	136,7	13,0	297,5	32,5	8.269,8	72,1	155,5	26,0	378,7	61,8	8.804,0	69,4
Marítima	6.132,0	64,5	18,9	1,8	112,5	12,3	6.263,4	54,6	7,3	1,2	378,7	61,8	6.649,4	52,4
Interior	1.703,6	17,9	117,8	11,2	185,0	20,2	2.006,4	17,5	148,2	24,8			2.154,6	17,0
<b>RODOVIÁRIA</b>	1.613,1	17,0	711,8	67,8	575,4	62,9	2.900,3	25,3	178,5	29,8	229,3	37,4	3.308,1	26,1
<b>FERROVIÁRIA</b>	47,3	0,5	17,6	1,7	7,3	0,8	72,2	0,6	113,0	18,9			185,2	1,5
<b>AÉREA</b>	10,8	0,1	0,6	0,1	1,3	0,1	12,7	0,1	0,4	0,1	4,6	0,8	17,7	0,1
<b>OUTRAS<sup>1</sup></b>	0,1	0,0	182,5	17,4	33,8	3,7	216,4	1,9	150,7	25,2	0,1	0,0	367,2	2,9
<b>TOTAL</b>	<b>9.506,9</b>	<b>100,0</b>	<b>1.049,2</b>	<b>100,0</b>	<b>915,3</b>	<b>100,0</b>	<b>11.471,4</b>	<b>100,0</b>	<b>598,1</b>	<b>100,0</b>	<b>612,7</b>	<b>100,0</b>	<b>12.682,2</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC / SECEX - Sistema Alice

OBS: (¹) - Se refere a Postal e Meios Próprios

**DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL  
IMPORTAÇÃO - 1998**

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
<b>HIDROVIÁRIA</b>	15.695,4	84,4	46,5	3,9	268,6	20,7	16.010,5	75,8	0,1	0,2	1.033,2	82,5	17.043,8	76,1
Marítima	15.658,1	84,2	0,5	0,0	268,6	20,7	15.927,2	75,4	0,1	0,2	1.033,2	82,5	16.960,5	75,7
Interior	37,3	0,2	46,0	3,8			83,3	0,4					83,3	0,4
<b>RODOVIÁRIA</b>	2.699,2	14,5	1.155,9	95,8	942,3	72,6	4.797,4	22,7	19,4	43,1	211,7	16,9	5.028,5	22,4
<b>FERROVIÁRIA</b>	204,7	1,1			85,8	6,6	290,5	1,4	22,7	50,4			313,2	1,4
<b>AÉREA</b>	6,9	0,0	0,1	0,0	0,5	0,0	7,5	0,0	0,1	0,2	7,2	0,6	14,8	0,1
<b>OUTRAS<sup>1</sup></b>			4,7	0,4	1,5	0,1	6,2	0,0	2,7	6,0			8,9	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>18.606,2</b>	<b>100,0</b>	<b>1.207,2</b>	<b>100,0</b>	<b>1.298,7</b>	<b>100,0</b>	<b>21.112,1</b>	<b>100,0</b>	<b>45,0</b>	<b>100,0</b>	<b>1.252,1</b>	<b>100,0</b>	<b>22.409,2</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC/SECEX - Sistema Alice

OBS: (¹) - Se refere a Postal e Meios Próprios

**DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL  
EXPORTAÇÃO - 1999**

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
<b>HIDROVIÁRIA</b>	6.337,5	77,5	118,0	12,4	236,4	28,2	6.691,9	67,2	117,7	18,8	374,1	56,1	7.183,7	65,9
Marítima	5.196,8	63,6	0,9	0,1	96,0	11,5	5.293,7	53,1	5,3	0,8	374,1	56,1	5.673,1	52,0
Interior	1.140,7	14,0	117,1	12,3	140,4	16,8	1.398,2	14,0	112,4	18,0			1.510,6	13,9
<b>RODOVIÁRIA</b>	1.748,4	21,4	656,8	68,9	563,4	67,2	2.968,6	29,8	182,8	29,2	282,9	42,4	3.434,3	31,5
<b>FERROVIÁRIA</b>	72,8	0,9	8,5	0,9	12,4	1,5	93,7	0,9	162,7	26,0	4,1	0,6	260,5	2,4
<b>AÉREA</b>	13,6	0,2	0,4	0,0	1,4	0,2	15,4	0,2	0,4	0,1	5,7	0,9	21,5	0,2
<b>OUTRAS<sup>1</sup></b>	0,1	0,0	169,4	17,8	24,6	2,9	194,1	1,9	161,5	25,8			-	-
<b>TOTAL</b>	<b>8.172,4</b>	<b>100,0</b>	<b>953,1</b>	<b>100,0</b>	<b>838,2</b>	<b>100,0</b>	<b>9.963,7</b>	<b>100,0</b>	<b>625,1</b>	<b>100,0</b>	<b>666,8</b>	<b>100,0</b>	<b>10.900,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC / SECEX - Sistema Alice

OBS: (¹) - Se refere a Postal e Meios Próprios

**DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL  
IMPORTAÇÃO - 1999**

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
<b>HIDROVIÁRIA</b>	13.195,8	84,6	1,6	0,1	214,7	20,4	13.412,1	75,1	0,4	0,1	1.386,8	90,6	14.799,3	75,3
Marítima	13.118,6	84,1	0,7	0,1	214,7	20,4	13.334,0	74,7	0,4	0,1	1.386,8	90,6	14.721,2	74,9
Interior	77,2	0,5	0,9	0,1			78,1	0,4					78,1	0,4
<b>RODOVIÁRIA</b>	2.146,7	13,8	1.204,4	99,7	813,8	77,2	4.164,9	23,3	14,6	5,5	139,4	9,1	4.318,9	22,0
<b>FERROVIÁRIA</b>	250,3	1,6	1,9	0,2	24,8	2,4	277,0	1,6	26,9	10,1			303,9	1,5
<b>AÉREA</b>	5,0	0,0	0,1	0,0	0,4	0,0	5,5	0,0	0,1	0,0	4,7	0,3	10,3	0,1
<b>OUTRAS<sup>1</sup></b>									225,4	84,3			225,4	1,1
<b>TOTAL</b>	<b>15.597,8</b>	<b>100,0</b>	<b>1.208,0</b>	<b>100,0</b>	<b>1.053,7</b>	<b>100,0</b>	<b>17.859,5</b>	<b>100,0</b>	<b>267,4</b>	<b>100,0</b>	<b>1.530,9</b>	<b>100,0</b>	<b>19.657,8</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC/SECEX - Sistema Alice

OBS: (¹) - Se refere a Postal e Meios Próprios

**DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL  
EXPORTAÇÃO - 2000**

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
<b>HIDROVIÁRIA</b>	7.703,3	79,4	172,6	14,8	192,7	23,9	8.068,6	69,1	127,1	23,1	546,4	58,5	8.742,1	66,4
Marítima	6.504,2	67,1	1,2	0,1	104,1	12,9	6.609,5	56,6	7,5	1,4	546,4	58,5	7.163,4	54,4
Interior	1.199,1	12,4	171,4	14,7	88,6	11,0	1.459,1	12,5	119,6	21,8			1.578,7	12,0
<b>RODOVIÁRIA</b>	1.855,7	19,1	761,5	65,2	586,0	72,6	3.203,2	27,4	125,4	22,8	376,2	40,3	3.704,8	28,2
<b>FERROVIÁRIA</b>	122,7	1,3	29,0	2,5	2,7	0,3	154,4	1,3	219,4	39,9	4,1	0,4	377,9	2,9
<b>AÉREA</b>	11,6	0,1	0,4	0,0	1,3	0,2	13,3	0,1	0,4	0,1	7,4	0,8	21,1	0,2
<b>OUTRAS<sup>1</sup></b>	6,6	0,1	204,5	17,5	24,5	3,0	235,6	2,0	77,5	14,1	0,2	0,0	313,3	2,4
<b>TOTAL</b>	<b>9.699,9</b>	<b>100,0</b>	<b>1.168,0</b>	<b>100,0</b>	<b>807,2</b>	<b>100,0</b>	<b>11.675,1</b>	<b>100,0</b>	<b>549,8</b>	<b>100,0</b>	<b>934,3</b>	<b>100,0</b>	<b>13.159,2</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC / SECEX - Sistema Alice

OBS: (¹) - Se refere a Postal e Meios Próprios

**DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL  
IMPORTAÇÃO - 2000**

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
<b>HIDROVIÁRIA</b>	16.723,1	87,9	97,1	6,0	293,7	27,4	17.113,9	78,8	71,3	4,5	1.439,8	88,8	18.625,0	74,8
Marítima	16.723,1	87,9	3,1	0,2	293,7	27,4	17.019,9	78,4	71,3	4,5	1.439,8	88,8	18.531,0	74,4
Interior			94,0	5,8			94,0	0,4					94,0	0,4
<b>RODOVIÁRIA</b>	1.948,5	10,2	1.516,6	93,6	756,8	70,7	4.221,9	19,5	19,7	1,3	175,4	10,8	4.417,0	17,7
<b>FERROVIÁRIA</b>	298,1	1,6	5,5	0,3	19,2	1,8	322,8	1,5	29,3	1,9			352,1	1,4
<b>AÉREA</b>	5,2	0,0	0,1	0,0	0,5	0,0	5,8	0,0	0,1	0,0	5,4	0,3	11,3	0,0
<b>OUTRAS<sup>1</sup></b>	39,5	0,2	1,0	0,1	0,1	0,0	40,6	0,2	1.453,9	92,4			1.494,5	6,0
<b>TOTAL</b>	<b>19.014,4</b>	<b>100,0</b>	<b>1.620,3</b>	<b>100,0</b>	<b>1.070,3</b>	<b>100,0</b>	<b>21.705,0</b>	<b>100,0</b>	<b>1.574,3</b>	<b>100,0</b>	<b>1.620,6</b>	<b>100,0</b>	<b>24.899,9</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC / SECEX - Sistema Alice

OBS: (¹) - Se refere a Postal e Meios Próprios

**DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL  
EXPORTAÇÃO - 2001**

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
<b>HIDROVIÁRIA</b>	6.907,9	78,6	186,0	15,9	76,8	10,9	7.170,7	67,3	110,1	23,5	1.231,8	74,4	8.512,6	66,6
Marítima	5.947,2	67,7	0,8	0,1	30,9	4,4	5.978,9	56,1	6,1	1,3	1.231,8	74,4	7.216,8	56,4
Interior	960,7	10,9	185,2	15,9	45,9	6,5	1.191,8	11,2	104,0	22,2			1.295,8	10,1
<b>RODOVIÁRIA</b>	1.774,1	20,2	774,2	66,3	605,7	85,9	3.154,0	29,6	163,7	34,9	413,6	25,0	3.731,3	29,2
<b>FERROVIÁRIA</b>	98,3	1,1	39,1	3,4	7,8	1,1	145,2	1,4	152,6	32,5	3,8	0,2	301,6	2,4
<b>AÉREA</b>	7,7	0,1	0,6	0,1	1,8	0,3	10,1	0,1	1,5	0,3	6,3	0,4	17,9	0,1
<b>OUTRAS<sup>1</sup></b>	1,0	0,0	167,1	14,3	13,1	1,9	181,2	1,7	41,2	8,8			222,4	1,7
<b>TOTAL</b>	<b>8.789,0</b>	<b>100,0</b>	<b>1.167,0</b>	<b>100,0</b>	<b>705,2</b>	<b>100,0</b>	<b>10.661,2</b>	<b>100,0</b>	<b>469,1</b>	<b>100,0</b>	<b>1.655,5</b>	<b>100,0</b>	<b>12.785,8</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC / SECEX - Sistema Alice

OBS: (¹) - Se refere a Postal e Meios Próprios

**DISTRIBUIÇÃO MODAL DOS FLUXOS DE TRANSPORTES NO MERCOSUL  
IMPORTAÇÃO - 2001**

em 10<sup>3</sup> t

MODALIDADE	PAÍSES													
	ARGENTINA		PARAGUAI		URUGUAI		MERCOSUL		BOLIVIA		CHILE		MERCOSUL + BOLÍVIA + CHILE	
	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%	PESO	%
<b>HIDROVIÁRIA</b>	13.681,0	84,5	6,1	0,3	254,6	24,0	13.941,7	73,2	378,0	15,3	1.782,8	90,8	16.102,5	68,6
Marítima	13.666,8	84,4	1,4	0,1	254,6	24,0	13.922,8	73,1	378,0	15,3	1.782,8	90,8	16.083,6	68,5
Interior	14,2	0,1	4,7	0,3			18,9	0,1					18,9	0,1
<b>RODOVIÁRIA</b>	1.884,5	11,6	1.779,9	99,6	754,9	71,2	4.419,3	23,2	25,0	1,0	177,1	9,0	4.621,4	19,7
<b>FERROVIÁRIA</b>	230,7	1,4	0,8	0,0	50,6	4,8	282,1	1,5	19,3	0,8	0,2		301,6	1,3
<b>AÉREA</b>	5,0	0,0	0,1	0,0	0,4	0,0	5,5	0,0	0,1	0,0	2,9	0,1	8,5	0,0
<b>OUTRAS<sup>1</sup></b>	396,3	2,4					396,3	2,1	2.048,7	82,9			2.445,0	10,4
<b>TOTAL</b>	<b>16.197,5</b>	<b>100,0</b>	<b>1.786,9</b>	<b>100,0</b>	<b>1.060,5</b>	<b>100,0</b>	<b>19.044,9</b>	<b>100,0</b>	<b>2.471,1</b>	<b>100,0</b>	<b>1.963,0</b>	<b>100,0</b>	<b>23.479,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: MDIC / SECEX - Sistema Alice

OBS: (¹) - Se refere a Postal e Meios Próprios

Observa-se que para as importações houve um expressivo aumento na matriz de transportes, sobretudo no modal aquaviário, o qual, conforme já foi visto, é o mais utilizado para transações comerciais internacionais. A movimentação das cargas exportadas, durante o período pesquisado praticamente duplicou sendo que o valor total obtido em 1992 era de 7363,50 milhões de toneladas passando a 12.785,80 milhões toneladas em 2001.

Para as exportações, o transporte aquaviário quase não se alterou. Em 1993, a participação desse modal era de 64,5% enquanto que em 2001, essa porcentagem passou para 66,0%. Os demais modais também não sofreram modificações significativas. No entanto, o volume exportado teve alterações quanto ao volume transportado.

Quanto às importações, nota-se que as toneladas movimentadas em 1993 correspondia ao total de 7.575,6 saltando, em 2001 para 23479.00. Na matriz de transportes, houve aumento da participação dos modais aquaviários e rodoviários. No entanto, chama-se a atenção para os modais postal e por meios próprios que de 0,9 de participação em 1992, conquistaram uma fatia de 10,4% da matriz, movimentando um volume de 2.445,0 milhões de toneladas.

### **2.5.3 Intercâmbio comercial intra Mercosul e parceiros comerciais do Cone Sul**

As tabelas a seguir refletem, em números, o intercâmbio comercial do Brasil com o Mercosul, Bolívia e Chile, por região, divididas em duas tabelas para cada ano: a primeira mostra os valores da pesquisa em milhões de dólares e a segunda, em milhões de toneladas.

A pesquisa corresponde aos anos de 2000 e 2001, no qual foram analisadas as exportações e importações do período, tendo como pontos de partida as cinco macro regiões brasileiras.

**INTERCÂMBIO COMERCIAL DO BRASIL COM O MERCOSUL, BOLÍVIA E CHILE  
POR REGIÃO**

**EXPORTAÇÃO - 2000**

(em US\$ 10<sup>3</sup>)

<b>Destino</b> <b>Origem</b>	<b>Argentina</b>	<b>Paraguai</b>	<b>Uruguai</b>	<b>Mercosul</b>	<b>Bolívia</b>	<b>Chile</b>	<b>Mercosul+ Bolívia + Chile</b>
<b>Norte</b>	335.118	19.395	15.220	369.733	4.706	23.929	398.368
<b>Nordeste</b>	437.901	21.985	20.807	480.693	16.364	63.847	560.904
<b>Sudeste</b>	3.891.105	452.119	316.578	4.659.802	229.574	817.962	5.707.338
<b>Sul</b>	1.429.875	318.006	288.307	2.036.188	73.411	315.833	2.425.432
<b>Centro-Oeste</b>	39.972	13.798	19.221	72.991	38.229	19.109	130.329
<b>TOTAL<sup>1</sup></b>	<b>6.232.746</b>	<b>831.785</b>	<b>668.539</b>	<b>7.733.070</b>	<b>364.330</b>	<b>1.246.251</b>	<b>9.343.651</b>

Fonte: MDIC - Sistema Alice

OBS: (1) - A diferença existente entre o total e a soma da coluna se refere à Consumo de Bordo, Merc. Nacionalizada e Reexportação

**INTERCÂMBIO COMERCIAL DO BRASIL COM O MERCOSUL, BOLÍVIA E CHILE  
POR REGIÃO**

**EXPORTAÇÃO - 2000**

(em 10<sup>3</sup> t)

<b>Destino</b> <b>Origem</b>	<b>Argentina</b>	<b>Paraguai</b>	<b>Uruguai</b>	<b>Mercosul</b>	<b>Bolívia</b>	<b>Chile</b>	<b>Mercosul+ Bolívia + Chile</b>
<b>Norte</b>	770.935	1.694	9.340	781.969	10.770	2.943	795.682
<b>Nordeste</b>	811.675	13.511	38.347	863.533	11.948	94.570	970.051
<b>Sudeste</b>	5.777.142	379.809	271.156	6.428.107	208.680	483.568	7.120.355
<b>Sul</b>	1.073.890	552.254	386.430	2.012.574	54.384	309.666	2.376.624
<b>Centro-Oeste</b>	1.207.320	219.810	97.615	1.524.745	261.702	42.909	1.829.356
<b>TOTAL<sup>1</sup></b>	<b>9.699.969</b>	<b>1.168.006</b>	<b>807.200</b>	<b>11.675.175</b>	<b>549.805</b>	<b>934.270</b>	<b>13.159.250</b>

Fonte: MDIC - Sistema Alice

OBS: (1) - A diferença existente entre o total e a soma da coluna se refere à Consumo de Bordo, Merc. Nacionalizada e Reexportação

**INTERCÂMBIO COMERCIAL DO BRASIL COM O MERCOSUL, BOLÍVIA E CHILE**  
**POR REGIÃO**

**IMPORTAÇÃO - 2000**

(em US\$ 10<sup>3</sup>)

<b>Destino</b> <b>Origem</b>	<b>Argentina</b>	<b>Paraguai</b>	<b>Uruguai</b>	<b>Mercosul</b>	<b>Bolívia</b>	<b>Chile</b>	<b>Mercosul+ Bolívia + Chile</b>
<b>Norte</b>	36.100		17.308	53.408		2.663	56.071
<b>Nordeste</b>	929.868	45.402	36.403	1.011.673		234.780	1.246.453
<b>Sudeste</b>	3.462.830	52.188	273.120	3.788.138	9.965	565.521	4.363.624
<b>Sul</b>	2.298.924	228.473	262.260	2.789.657	17.862	162.474	2.969.993
<b>Centro-Oeste</b>	97.108	24.401	2.263	123.772	112.200	8.130	244.102
<b>TOTAL<sup>1</sup></b>	<b>6.842.050</b>	<b>351.400</b>	<b>601.509</b>	<b>7.794.959</b>	<b>140.289</b>	<b>974.573</b>	<b>8.909.821</b>

Fonte: MDIC - Sistema Alice

OBS: (1) - A diferença existente entre o total e a soma da coluna se refere à Consumo de Bordo, Merc. Nacionalizada e Reexportação

**INTERCÂMBIO COMERCIAL DO BRASIL COM O MERCOSUL, BOLÍVIA E CHILE**  
**POR REGIÃO**

**IMPORTAÇÃO - 2000**

(em 10<sup>3</sup> t)

<b>Destino</b> <b>Origem</b>	<b>Argentina</b>	<b>Paraguai</b>	<b>Uruguai</b>	<b>Mercosul</b>	<b>Bolívia</b>	<b>Chile</b>	<b>Mercosul+ Bolívia + Chile</b>
<b>Norte</b>	232.032		453	232.485		409	232.894
<b>Nordeste</b>	3.382.859	34.501	108.343	3.525.703		445.628	3.971.331
<b>Sudeste</b>	7.679.308	200.090	383.566	8.262.964	29.533	679.432	8.971.929
<b>Sul</b>	7.223.522	1.314.050	552.828	9.090.400	71.212	479.639	9.641.251
<b>Centro-Oeste</b>	231.630	69.736	6.215	307.581	1.472.818	13.915	1.794.314
<b>TOTAL<sup>1</sup></b>	<b>19.014.468</b>	<b>1.620.295</b>	<b>1.070.303</b>	<b>21.705.066</b>	<b>1.574.324</b>	<b>1.620.562</b>	<b>24.899.952</b>

Fonte: MDIC - Sistema Alice

OBS: (1) - A diferença existente entre o total e a soma da coluna se refere à Consumo de Bordo, Merc. Nacionalizada e Reexportação

**INTERCÂMBIO COMERCIAL DO BRASIL COM O MERCOSUL, BOLÍVIA E CHILE**  
**POR REGIÃO**

**EXPORTAÇÃO + IMPORTAÇÃO - 2000**

(em US\$ 10<sup>3</sup>)

<b>Destino</b> <b>Origem</b>	<b>Argentina</b>	<b>Paraguai</b>	<b>Uruguai</b>	<b>Mercosul</b>	<b>Bolívia</b>	<b>Chile</b>	<b>Mercosul+ Bolívia + Chile</b>
<b>Norte</b>	371.218	19.395	32.528	423.141	4.706	26.592	454.439
<b>Nordeste</b>	1.367.769	67.387	57.210	1.492.366	16.364	298.627	1.807.357
<b>Sudeste</b>	7.353.935	504.307	589.698	8.447.940	239.539	1.383.483	10.070.962
<b>Sul</b>	3.728.799	546.479	550.567	4.825.845	91.273	478.307	5.395.425
<b>Centro-Oeste</b>	137.080	38.199	21.484	196.763	150.429	27.239	374.431
<b>TOTAL<sup>1</sup></b>	<b>13.074.796</b>	<b>1.183.185</b>	<b>1.270.048</b>	<b>15.528.029</b>	<b>504.619</b>	<b>2.220.824</b>	<b>18.253.472</b>

Fonte: MDIC - Sistema Alice

OBS: (¹) - A diferença existente entre o total e a soma da coluna se refere à Consumo de Bordo, Merc. Nacionalizada e Reexportação

**INTERCÂMBIO COMERCIAL DO BRASIL COM O MERCOSUL, BOLÍVIA E CHILE**  
**POR REGIÃO**

**EXPORTAÇÃO + IMPORTAÇÃO - 2000**

(em 10<sup>3</sup> t)

<b>Destino</b> <b>Origem</b>	<b>Argentina</b>	<b>Paraguai</b>	<b>Uruguai</b>	<b>Mercosul</b>	<b>Bolívia</b>	<b>Chile</b>	<b>Mercosul+ Bolívia + Chile</b>
<b>Norte</b>	1.002.967	1.694	9.793	1.014.454	10.770	3.352	1.028.576
<b>Nordeste</b>	4.194.534	48.012	146.690	4.389.236	11.948	540.198	4.941.382
<b>Sudeste</b>	13.456.450	579.899	654.722	14.691.071	238.213	1.163.000	16.092.284
<b>Sul</b>	8.297.412	1.866.304	939.258	11.102.974	125.596	789.305	12.017.875
<b>Centro-Oeste</b>	1.438.950	289.546	103.830	1.832.326	1.734.520	56.824	3.623.670
<b>TOTAL<sup>1</sup></b>	<b>28.714.437</b>	<b>2.788.301</b>	<b>1.877.503</b>	<b>33.380.241</b>	<b>2.124.129</b>	<b>2.554.832</b>	<b>38.059.202</b>

Fonte: MDIC - Sistema Alice

OBS: (¹) - A diferença existente entre o total e a soma da coluna se refere à Consumo de Bordo, Merc. Nacionalizada e Reexportação

**INTERCÂMBIO COMERCIAL DO BRASIL COM O MERCOSUL, BOLÍVIA E CHILE  
POR REGIÃO**

**EXPORTAÇÃO - 2001**

(em US\$ 10<sup>3</sup>)

<b>Destino</b> <b>Origem</b>	<b>Argentina</b>	<b>Paraguai</b>	<b>Uruguai</b>	<b>Mercosul</b>	<b>Bolívia</b>	<b>Chile</b>	<b>Mercosul+ Bolívia + Chile</b>
<b>Norte</b>	295.383	16.600	9.032	321.015	7.560	38.251	366.826
<b>Nordeste</b>	326.584	23.429	20.271	370.284	15.624	62.718	448.626
<b>Sudeste</b>	3.007.648	376.400	321.293	3.705.341	199.983	917.407	4.822.731
<b>Sul</b>	1.181.626	282.120	261.507	1.725.253	75.834	283.667	2.084.754
<b>Centro-Oeste</b>	40.560	13.904	20.981	75.445	32.603	43.812	151.860
<b>TOTAL<sup>1</sup></b>	<b>5.002.488</b>	<b>720.199</b>	<b>640.968</b>	<b>6.363.655</b>	<b>333.471</b>	<b>1.351.948</b>	<b>8.049.074</b>

Fonte: MDIC - Sistema Alice

OBS: (1) - A diferença existente entre o total e a soma da coluna se refere à Consumo de Bordo, Merc. Nacionalizada e Reexportação

**INTERCÂMBIO COMERCIAL DO BRASIL COM O MERCOSUL, BOLÍVIA E CHILE  
POR REGIÃO**

**EXPORTAÇÃO - 2001**

(em 10<sup>3</sup> t)

<b>Destino</b> <b>Origem</b>	<b>Argentina</b>	<b>Paraguai</b>	<b>Uruguai</b>	<b>Mercosul</b>	<b>Bolívia</b>	<b>Chile</b>	<b>Mercosul+ Bolívia + Chile</b>
<b>Norte</b>	873.894	1.521	8.985	884.400	7.431	3.033	894.864
<b>Nordeste</b>	404.758	15.881	21.020	441.659	9.526	93.264	544.449
<b>Sudeste</b>	5.130.627	358.282	267.585	5.756.494	165.055	1.295.848	7.217.397
<b>Sul</b>	1.016.872	553.607	343.338	1.913.817	56.147	304.612	2.274.576
<b>Centro-Oeste</b>	991.796	234.939	59.976	1.286.711	230.492	47.434	1.564.637
<b>TOTAL<sup>1</sup></b>	<b>8.789.034</b>	<b>1.166.984</b>	<b>705.259</b>	<b>10.661.277</b>	<b>469.054</b>	<b>1.665.527</b>	<b>12.795.858</b>

Fonte: MDIC - Sistema Alice

OBS: (1) - A diferença existente entre o total e a soma da coluna se refere à Consumo de Bordo, Merc. Nacionalizada e Reexportação

**INTERCÂMBIO COMERCIAL DO BRASIL COM O MERCOSUL, BOLÍVIA E CHILE**  
**POR REGIÃO**

**IMPORTAÇÃO - 2001**

(em US\$ 10<sup>3</sup>)

<b>Destino</b> <b>Origem</b>	<b>Argentina</b>	<b>Paraguai</b>	<b>Uruguai</b>	<b>Mercosul</b>	<b>Bolívia</b>	<b>Chile</b>	<b>Mercosul+ Bolívia + Chile</b>
<b>Norte</b>	46.530		20.385	66.915		2.992	69.907
<b>Nordeste</b>	1.007.044	24.797	26.932	1.058.773	361	214.504	1.273.638
<b>Sudeste</b>	3.288.300	29.298	223.362	3.540.960	28.700	488.853	4.058.513
<b>Sul</b>	1.789.078	226.792	227.945	2.243.815	49.578	148.892	2.442.285
<b>Centro-Oeste</b>	65.398	19.193	2.867	87.458	176.875	6.128	270.461
<b>TOTAL<sup>1</sup></b>	<b>6.206.865</b>	<b>300.207</b>	<b>502.930</b>	<b>7.010.002</b>	<b>256.145</b>	<b>861.954</b>	<b>8.128.101</b>

Fonte: MDIC - Sistema Alice

OBS: (1) - A diferença existente entre o total e a soma da coluna se refere à Consumo de Bordo, Merc. Nacionalizada e Reexportação

**INTERCÂMBIO COMERCIAL DO BRASIL COM O MERCOSUL, BOLÍVIA E CHILE**  
**POR REGIÃO**

**IMPORTAÇÃO - 2001**

(em 10<sup>3</sup> t)

<b>Destino</b> <b>Origem</b>	<b>Argentina</b>	<b>Paraguai</b>	<b>Uruguai</b>	<b>Mercosul</b>	<b>Bolívia</b>	<b>Chile</b>	<b>Mercosul+ Bolívia + Chile</b>
<b>Norte</b>	297.419		8.115	305.534		863	306.397
<b>Nordeste</b>	2.951.234	21.815	72.517	3.045.566	1.083	464.110	3.510.759
<b>Sudeste</b>	7.329.182	80.625	448.671	7.858.478	146.413	535.360	8.540.251
<b>Sul</b>	5.311.367	1.619.671	518.410	7.449.448	260.486	952.289	8.662.223
<b>Centro-Oeste</b>	197.914	64.719	11.326	273.959	2.062.468	9.893	2.346.320
<b>TOTAL<sup>1</sup></b>	<b>16.197.572</b>	<b>1.786.830</b>	<b>1.060.547</b>	<b>19.044.949</b>	<b>2.471.189</b>	<b>1.963.024</b>	<b>23.479.162</b>

Fonte: MDIC - Sistema Alice

OBS: (1) - A diferença existente entre o total e a soma da coluna se refere à Consumo de Bordo, Merc. Nacionalizada e Reexportação

**INTERCÂMBIO COMERCIAL DO BRASIL COM O MERCOSUL, BOLÍVIA E CHILE**  
**POR REGIÃO**

**EXPORTAÇÃO + IMPORTAÇÃO - 2001**

(em US\$ 10<sup>3</sup>)

<b>Destino</b> <b>Origem</b>	<b>Argentina</b>	<b>Paraguai</b>	<b>Uruguai</b>	<b>Mercosul</b>	<b>Bolívia</b>	<b>Chile</b>	<b>Mercosul+ Bolívia + Chile</b>
<b>Norte</b>	341.913	16.600	29.417	387.930	7.560	41.243	436.733
<b>Nordeste</b>	1.333.628	48.226	47.203	1.429.057	15.985	277.222	1.722.264
<b>Sudeste</b>	6.295.948	405.698	544.655	7.246.301	228.683	1.406.260	8.881.244
<b>Sul</b>	2.970.704	508.912	489.452	3.969.068	125.412	432.559	4.527.039
<b>Centro-Oeste</b>	105.958	33.097	23.848	162.903	209.478	49.940	422.321
<b>TOTAL<sup>1</sup></b>	<b>11.209.353</b>	<b>1.020.406</b>	<b>1.143.898</b>	<b>13.373.657</b>	<b>589.616</b>	<b>2.213.902</b>	<b>16.177.175</b>

Fonte: MDIC - Sistema Alice

OBS: (¹) - A diferença existente entre o total e a soma da coluna se refere à Consumo de Bordo, Merc. Nacionalizada e Reexportação

**INTERCÂMBIO COMERCIAL DO BRASIL COM O MERCOSUL, BOLÍVIA E CHILE**  
**POR REGIÃO**

**EXPORTAÇÃO + IMPORTAÇÃO - 2001**

(em 10<sup>3</sup> t)

<b>Destino</b> <b>Origem</b>	<b>Argentina</b>	<b>Paraguai</b>	<b>Uruguai</b>	<b>Mercosul</b>	<b>Bolívia</b>	<b>Chile</b>	<b>Mercosul+ Bolívia + Chile</b>
<b>Norte</b>	1.171.313	1.521	17.100	1.189.934	7.431	3.896	1.201.261
<b>Nordeste</b>	3.355.992	37.696	93.537	3.487.225	10.609	557.374	4.055.208
<b>Sudeste</b>	12.459.809	438.907	716.256	13.614.972	311.468	1.831.208	15.757.648
<b>Sul</b>	6.328.239	2.173.278	861.748	9.363.265	316.633	1.256.901	10.936.799
<b>Centro-Oeste</b>	1.189.710	299.658	71.302	1.560.670	2.292.960	57.327	3.910.957
<b>TOTAL<sup>1</sup></b>	<b>24.986.606</b>	<b>2.953.814</b>	<b>1.765.806</b>	<b>29.706.226</b>	<b>2.940.243</b>	<b>3.628.551</b>	<b>36.275.020</b>

Fonte: MDIC - Sistema Alice

OBS: (¹) - A diferença existente entre o total e a soma da coluna se refere à Consumo de Bordo, Merc. Nacionalizada e Reexportação

Os resultados obtidos demonstram um crescimento considerável, tanto em volume quanto em movimentação financeira das exportações nos anos de 2000 e 2001. Em 2000, o total das exportações foi de US\$ 9.343.858.000,00 movimentando 13.159.250.000

toneladas. Já em 2001, os valores foram de US\$ 8.049.074.000,00 com 12.795.858.000 de toneladas. Nota-se a supremacia da região Sudeste na exportação dos produtos brasileiros em volumes financeiros, bem como aos volumes em milhões de toneladas em 2000 e 2001. Quanto às importações verifica-se que a Região Sudeste, em valores financeiros, importou mais nos dois anos analisados, sendo que no que tange ao volume em toneladas, a Região Sul importou mais que as demais Regiões do país.

#### **2.5.4 Evolução do intercâmbio comercial do Brasil com o Mercosul, Bolívia e Chile**

As quatro tabelas seguintes espelham a evolução do intercâmbio comercial do Brasil com o Mercosul, Bolívia e Chile quanto às exportações e importações no período compreendido entre 1992 e 2001.

As duas primeiras tabelas expressam valores em milhões de dólares e as duas posteriores, em milhões de toneladas.

## Evolução do Intercâmbio Comercial do Brasil com o Mercosul, Bolívia e Chile

## EXPORTAÇÃO - 1992 - 2001

Em milhões de US\$

País / Ano	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Argentina	3.040,0	3.658,8	4.135,9	4.041,1	5.170,0	6.769,9	6.748,2	5.364,0	6.232,7	5.002,5
Paraguai	543,3	952,3	1.053,6	1.300,7	1.324,6	1.406,7	1.249,4	744,3	831,8	720,2
Uruguai	514,2	775,8	732,0	811,9	810,7	870,0	880,6	669,6	668,5	641,0
<b>Mercosul</b>	<b>4.097,5</b>	<b>5.386,9</b>	<b>5.921,5</b>	<b>6.153,7</b>	<b>7.305,3</b>	<b>9.046,6</b>	<b>8.878,2</b>	<b>6.777,9</b>	<b>7.733,0</b>	<b>6.363,7</b>
Bolívia	332,6	430,6	467,0	530,1	531,7	720,6	675,8	443,0	364,3	333,5
Chile	923,5	1.110,3	998,8	1.210,5	1.055,3	1.196,6	1.024,3	896,3	1.246,3	1.351,9
<b>Mercosul + Bolívia + Chile</b>	<b>5.353,6</b>	<b>6.927,8</b>	<b>7.387,3</b>	<b>7.894,3</b>	<b>8.892,3</b>	<b>10.963,8</b>	<b>10.578,3</b>	<b>8.117,2</b>	<b>9.343,6</b>	<b>8.049,1</b>

Fonte: MDIC - Sistema Alice

## Evolução do Intercâmbio Comercial do Brasil com o Mercosul, Bolívia e Chile

## IMPORTAÇÃO - 1992 - 2001

Em milhões de US\$

País / Ano	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Argentina	1.731,6	2.717,3	3.662,0	5.591,4	6.805,5	7.940,6	8.031,2	5.813,6	6.842,1	6.206,9
Paraguai	195,0	275,6	352,5	514,7	551,3	517,6	350,6	260,4	351,4	300,2
Uruguai	301,9	385,4	568,8	737,9	943,8	967,2	1.042,1	646,7	601,5	502,9
<b>Mercosul</b>	<b>2.228,5</b>	<b>3.378,3</b>	<b>4.583,3</b>	<b>6.844,0</b>	<b>8.300,6</b>	<b>9.425,4</b>	<b>9.423,9</b>	<b>6.720,7</b>	<b>7.795,0</b>	<b>7.010,0</b>
Bolívia	15,5	19,1	23,3	28,4	62,2	26,3	22,4	23,1	140,3	256,1
Chile	477,9	435,6	591,2	1.093,8	920,1	973,6	816,7	719,5	974,6	862,0
<b>Mercosul + Bolívia + Chile</b>	<b>2.721,9</b>	<b>3.833,0</b>	<b>5.197,8</b>	<b>7.966,2</b>	<b>9.282,9</b>	<b>10.425,3</b>	<b>10.263,0</b>	<b>7.463,3</b>	<b>8.909,9</b>	<b>8.128,1</b>

Fonte: MDIC - Sistema Alice

## Evolução do Intercâmbio Comercial do Brasil com o Mercosul, Bolívia e Chile

## EXPORTAÇÃO 1992 - 2001

Em 10<sup>3</sup> t

País / Ano	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Argentina	5.128,4	6.709,7	7.737,3	7.736,7	8.099,1	8.835,6	9.506,9	8.172,4	9.700,0	8.789,0
Paraguai	681,1	1.158,9	1.172,2	1.259,1	1.278,0	1.271,6	1.049,2	953,0	1.168,0	1.167,0
Uruguai	479,9	985,8	1.212,6	769,9	697,3	830,4	915,3	838,2	807,2	705,3
<b>Mercosul</b>	<b>6.289,4</b>	<b>8.854,4</b>	<b>10.122,1</b>	<b>9.765,7</b>	<b>10.074,4</b>	<b>10.937,6</b>	<b>11.471,4</b>	<b>9.963,6</b>	<b>11.675,2</b>	<b>10.661,3</b>
Bolívia	279,6	431,1	421,2	401,5	384,7	508,6	598,1	625,1	549,8	469,1
Chile	794,5	894,1	755,5	715,8	708,2	779,6	612,7	666,8	934,3	1.665,5
<b>Mercosul + Bolívia + Chile</b>	<b>7.363,5</b>	<b>10.179,6</b>	<b>11.298,8</b>	<b>10.883,0</b>	<b>11.167,3</b>	<b>12.225,8</b>	<b>12.682,2</b>	<b>11.255,5</b>	<b>13.159,3</b>	<b>12.795,9</b>

Fonte: MDIC - Sistema Alice

## Evolução do Intercâmbio Comercial do Brasil com o Mercosul, Bolívia e Chile

## IMPORTAÇÃO - 1992 - 2001

Em 10<sup>3</sup> t

País / Ano	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Argentina	5.885,7	10.634,4	12.380,2	15.574,1	16.045,9	15.640,3	18.606,3	15.597,8	19.014,5	16.197,6
Paraguai	440,8	590,4	958,7	1.884,3	1.816,5	1.819,4	1.207,2	1.208,0	1.620,3	1.786,9
Uruguai	513,5	703,4	752,5	1.064,9	1.365,3	1.287,9	1.298,7	1.053,7	1.070,3	1.060,5
<b>Mercosul</b>	<b>6.840,0</b>	<b>11.928,2</b>	<b>14.091,4</b>	<b>18.523,3</b>	<b>19.227,7</b>	<b>18.747,6</b>	<b>21.112,2</b>	<b>17.859,5</b>	<b>21.705,1</b>	<b>19.045,0</b>
Bolívia	54,7	51,9	56,3	102,5	128,9	54,6	45,0	267,5	1.574,3	2.471,2
Chile	680,3	734,1	1.042,3	1.468,3	1.351,2	1.694,3	1.252,1	1.530,9	1.620,6	1.963,0
<b>Mercosul + Bolívia + Chile</b>	<b>7.575,0</b>	<b>12.714,2</b>	<b>15.190,0</b>	<b>20.094,1</b>	<b>20.707,8</b>	<b>20.496,5</b>	<b>22.409,3</b>	<b>19.657,9</b>	<b>24.900,0</b>	<b>23.479,2</b>

Fonte: MDIC - Sistema Alice

Os dados ora observados, evidenciam que tanto as exportações intra bloco (juntamente com Chile e Bolívia) cresceram vertiginosamente. Em termos de volume importado, em 1992, movimentou-se 7.575,00 milhões de toneladas (Mercosul +Chile +Bolívia) enquanto em 2001, 23.479,20 milhões de toneladas. As exportações, em 1992, somavam 73.63,50 milhões de toneladas, envolvendo os países do Mercosul, Bolívia e Chile.

### 2.5.5 Estatísticas no mundo e relações externas do Mercosul

Na esfera do comércio internacional, o Mercosul representa o quarto bloco comercial mais importante do mundo estando atrás apenas do NAFTA, União Européia e Japão. Em 1998, a distribuição das exportações do Mercosul chegou aos US\$ 82.869 milhões, sendo que deste total, 24,00% destinava-se à União Européia, 14,80% aos Estados Unidos, 3,70% ao Japão e à América Latina, 35,20%<sup>101</sup>.

Desde sua criação, em março de 1991, o Mercosul vem consolidando seu funcionamento, atingindo resultados e expandindo seu comércio. Trata-se de um mercado regional de mais de 200 milhões de habitantes, com seu produto interno bruto de aproximadamente US\$ 1 trilhão. As transações comerciais intra-Mercosul aumentou de US\$ 4,10 bilhões em 1991 para cerca de US\$ 20,00 bilhões em 1998. Outro aspecto expressivo tange às importações dos países do Mercosul provenientes do resto do mundo, as quais cresceram vertiginosamente nos últimos anos. A participação do bloco no total das importações mundiais triplicou, passando de US\$ 29.296 bilhões em 1990 a US\$ 98,763 bilhões em 1998, ou seja, as transações comerciais extra-Mercosul também foram acentuadas<sup>102</sup>.

Institucionalmente, desde a assinatura do Protocolo de Ouro Preto, em dezembro de 1994, o Mercosul conta com personalidade jurídica própria, confirmando a possibilitando aos quatro países membros atuarem como um único interlocutor no diálogo com outros países e regiões. Nesse processo de integração e negociações, merecem destaque três diretrizes<sup>103</sup>: 1. Sub-regional: adesão do Chile e Bolívia e negociações com a Comunidade Andina; 2. Hemisférica: negociações com o México e com o ALCA; 3. Outras regiões e países: União Européia, Japão, África do Sul, Índia, Rússia, Organização de Cooperação Econômica do Mar Negro, Israel e etc. Essas diretrizes são delineadas simultaneamente, não havendo uma ordem específica ou prioridades entre as mesmas.

Merecem especial atenção ao fortalecimento das relações comerciais entre os países da América Latina, como veremos a seguir.

---

<sup>101</sup> KINOSHITA, *op.cit.*, p. 89

<sup>102</sup> *O Mercosul e o Mundo*. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=102>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

<sup>103</sup> *Ibid.*

Importante parceria comercial foi firmada em 17 de dezembro de 1996 quando foi assinado o Acordo de Complementação Econômica n. 36 (ACE-36), que prevê o estabelecimento de área de livre comércio entre Mercosul e Bolívia para parte substancial do comércio até 1º de janeiro de 2006, oportunidade de conclusão do programa de desgravação tarifária geral, aplicável aos produtos originários das partes. O acordo garantiu à Bolívia a posição de Membro Associado do Mercosul bem como a participação de reuniões de Cúpula, com direito a representação em níveis presidencial e ministerial<sup>104</sup>.

O ACE-36 regula as relações comerciais e é constituído de um programa de liberalização comercial e de disciplinas comerciais específicas, tais como regime de origem, regime de salvaguardas, práticas desleais de comércio – *dumping* e subsídios, investimentos e dupla tributação. Abrange, ainda, aspectos de integração física, complementação e intercâmbio de setores produtivos, promoção comercial e cooperação científica e tecnológica.

A administração e avaliação do ACE-36 está a cargo de uma Comissão Administradora<sup>105</sup>, integrada pelo Grupo Mercado Comum do Mercosul, por um lado e, pelo Ministério das Relações Exteriores e Culto da Bolívia, por outro<sup>106</sup>.

Quanto à Comunidade Andina, em 16 de abril de 1998 foi firmado Acordo Quadro para a criação de uma zona de livre comércio entre o Mercosul e a Comunidade Andina (CAN), estabelecendo como etapa prévia, a negociação de um acordo de preferências tarifárias fixas entre os dois agrupamentos sub-regionais. A lentidão das negociações entre os blocos impulsionou os entendimentos entre Brasil e a CAN, culminando na assinatura, em 16 de agosto de 1999, do acordo de preferências tarifárias fixas Brasil-CAN – o Acordo de Complementação Econômica n. 39. A Argentina, veio em seguida, firmar instrumento semelhante, o Acordo de Complementação Econômica n. 48 – Argentina- CAN em 29 de junho de 2000. Tais acordos teriam vigência até 31 de dezembro de 2001, quando deveriam ser substituídos por um acordo de livre comércio 4+4, Mercosul-CAN. A Decisão n. 32 de junho de 2000, do Conselho de Ministros do Mercosul, ratificou a decisão de reiniciar as negociações, entre ambos os blocos. A Reunião de Presidentes da América do Sul, ocorrida

---

<sup>104</sup> *O Mercosul e o Mundo*. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=102>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

<sup>105</sup> Essa comissão, possui, entre outras atribuições, velar pelo cumprimento das disposições do acordo, avaliar periodicamente os avanços do programa de liberalização comercial e acompanhar a aplicação das disciplinas comerciais acordadas entre as Partes e contribuir para solução de controvérsias. O texto do Acordo bem como de seus Protocolos Adicionais estão disponíveis na página da *internet* da Associação Latino-Americana de Integração – ALADI ( [www.aladi.org](http://www.aladi.org)).

<sup>106</sup> *O Mercosul e o Mundo*. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=102>>. Acesso

em Brasília, dias 31 de agosto e 1º de setembro de 2000, consagrou a decisão de retomar as negociações bloco a bloco. Na ocasião, os Chefes de Estado do Mercosul e da CAN estabeleceram o prazo limite de janeiro de 2002 para a criação da área de livre comércio.

As negociações entre o Mercosul e a CAN encontram-se em andamento<sup>107</sup>.

As relações comerciais entre Mercosul e México foram fortalecidas pela Decisão n. 32 de junho de 2000, feita pelo Conselho de Ministros do Mercosul. Realizado pela reunião de cúpula do Mercosul, em Buenos Aires, em julho de 2002, ficou decidida a negociação de uma área de livre comércio entre o Mercosul e o México dentro de um prazo de dez anos. Paralelamente, Brasil e México concluíram acordos que permitirão importante acréscimo no comércio bilateral em diversos setores, inclusive o automotivo. A Decisão n. 37 autoriza o início das negociações para a celebração de um acordo de livre comércio 4+1, Mercosul-México. Negociações nesse sentido deverão ser retomadas num futuro próximo<sup>108</sup>.

Quanto às parcerias comerciais, verifica-se que, fora do denominado Cone Sul, os Estados Unidos, a União Européia e os países asiáticos possuem relevância.

No Cone Sul, o Brasil, a Argentina e o Chile, nessa ordem, são os que apresentam os maiores volumes comercializados, sendo pouco representativos os valores referentes ao comércio dos outros países da região, significando, dessa forma, uma menor demanda por transporte de cargas.

Com relação aos Estados Unidos, um dos principais parceiros comerciais de todos os países do bloco, tanto no que tange às importações quanto à exportações, sendo que as relações comerciais, em geral, favorecem à potência. Entre os produtos exportados para os Estados Unidos, têm posição de destaque: o café, o suco de laranja e os calçados brasileiros, seguidos do petróleo e couros argentinos, cobre e frutas do Chile. Com menor expressão, o estanho da Bolívia e os tecidos do Uruguai. A importação de produtos americanos concentra-se em produtos químicos, máquinas e equipamentos, incluindo veículos para todos os países, ou seja, produtos com alto valor agregado e decorrentes de tecnologia não alcançada pelo Mercosul. O Paraguai importa muito tabaco, ainda que a quantidade importada não tenha grande significado em relação ao volume transportado.

---

em: 13 mar. 2003.

<sup>107</sup> *O Mercosul e a Comunidade Andina*. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=107>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

<sup>108</sup> *O Mercosul - México*. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=108>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

Para a União Européia, o Mercosul e seus parceiros principais comerciais (Chile e Bolívia) exportam produtos primários e semi-elaborados seguidos de manufaturados.

As importações, assim como ocorre com os produtos importados do Estados Unidos, são investidos de tecnologia tais quais produtos químicos, máquinas e equipamentos, incluindo veículos, seguidos pelos bens manufaturados.

O Brasil é o país mais exporta para a União Européia, além do café, soja e seus derivados, minérios de ferro e alumínio, calçados e suco de laranja. A Argentina vem em seguida, com a exportação de soja e seus derivados, carnes e couros, além de óleos vegetais. O Uruguai exporta lã, carnes, couros, pescados e artigos de pele e vestuário para os países da Europa em geral, porém em quantidades que representam menos de 10% dos valores da Argentina. Por último, o Paraguai, em sua pauta de exportações para a União Européia, tem como destaque, o algodão, soja e couros<sup>109</sup>.

O comércio com o Japão e demais países da Ásia também é significativo para todos os países do Mercosul, estando sempre entre os dez principais sócios comerciais, tanto em relação às importações quanto às exportações, com exceção do Paraguai que se atém apenas às exportações. Os números e produtos são muito semelhantes aos citados em relação à União Européia, havendo exportação de grande volume de produtos, porém de baixo valor agregado para a Ásia. Por outro lado, as importações são de artefatos elétricos e eletrônicos e equipamentos de uso doméstico, além de outros produtos bastante elaborados, o que provoca grave desequilíbrio em relação aos transportes com volumes muito maiores de exportação que de importação<sup>110</sup>.

Interessante ressaltar que as tarifas dos portos do Atlântico e as do Pacífico são semelhantes, no entanto, custos portuários estão diretamente relacionados com os volumes mobilizados, a modernização dos equipamentos e com a legislação, especialmente no que se refere ao pessoal de operação de estiva e manipulação de carga.

Por outro lado, o comércio internacional com os países asiáticos é, geralmente, administrado por Companhias "Tradings", que têm seus territórios de comercialização definidos em correspondência com cada um dos diferentes países da América do Sul.

As agência dessas "Tradings" atuam de forma completamente independente, de maneira que, comumente, não utilizam outros países para trânsito de

---

<sup>109</sup> SANT'ANNA, *op.cit.*, s/n

<sup>110</sup> *O Mercosul - Ásia*. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=111>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

mercadorias, a não ser que seja absolutamente necessário, por exemplo, por causa de inconvenientes de ordem geográfica.

Quando as "Tradings" compram os produtos, determinam a rota de comércio a seguir e quando vendem, entregam em seu destino, de acordo com sua conveniência, utilizando rotas aparentemente ilógicas sob ponto de vista de seu sócio comercial ou de terceiros.

Desta maneira, põe-se em evidência as dificuldades de obter os custos portuários, dispondo-se a maioria das vezes de informação sobre preços pactuados, mas dificilmente são obtidos os custos reais<sup>111</sup>. (tradução nossa)

As estatísticas e demais informações a respeito das negociações e acordos bilaterais ou entre blocos, expõem com clareza o crescente trânsito de mercadorias decorrentes das transações comerciais no âmbito do Mercosul. Torna-se evidente a urgência de condições de viabilidade não apenas institucional ou jurídica, mas na infra-estrutura física entre os países, capaz de atender a demanda gerada pelos diversos mercados, seja ela intra-bloco ou extra-bloco, propiciando vias de acesso condizentes com a necessidade atual, bem como ao montante movimentado. Dessa forma seria possível uma integração e manutenção da posição internacional conquistada pelo Mercosul.

O próximo capítulo versará acerca dos diversos aspectos do contrato de transporte multimodal internacional de mercadorias situando-o na legislação pátria e também analisando a situação existente nos demais países integrantes do Mercosul com rápida incursão em algumas legislações extra-Mercosul.

---

<sup>111</sup> Tradução livre da autora de dados extraídos de: SANT'ANNA, José Alex.

### 3. CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCADORIAS

#### 3.1 Conceito de contrato

O conceito de contrato implica a idéia de acordo de vontades, geralmente, com diferenças de interesses. Contudo, o contrato compreende características importantes e conseqüências proporcionais à sua relevância no cenário atual.

Pertencente ao ramo do direito civil, se considerarmos as modificações trazidas pela Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002, mais especificamente ao das obrigações, o contrato tornou-se uma das mais conhecidas fontes de obrigações da atualidade, podendo assumir caráter civil ou comercial. Imprescindível às transações comerciais existentes, seu estudo merece atenção especial no que tange ao comércio exterior.

Importante observação é feita por Maria Helena Diniz:

[...] O contrato, em seus diferentes tipos, é instrumento jurídico que exerce função econômica específica, com o intuito de atingir fins ditados pelos interesses patrimoniais dos contratantes. O contrato representa o centro da vida dos negócios, o instrumento prático que atua sob as mais variadas finalidades da vida econômica, que implica a composição de interesses inicialmente opostos, ou quando menos, não – coincidentes<sup>112</sup>.

Fábio Ulhoa Coelho entende que a associação feita entre contratos e obrigações seria apenas uma metáfora para melhor compreensão do assunto:

A doutrina costuma afirmar que os contratos são fontes de obrigações. Esta idéia é uma simples metáfora, e, sendo assim, pode no máximo auxiliar na compreensão do assunto, mas nunca conseguiria efetivamente explicá-lo. Para se entender a relação entre contrato e obrigação, é necessário partir-se da diferença entre, de um lado, o vínculo que une duas ou mais pessoas no sentido de as autorizar a exigirem determinada prestação umas das outras, e, de outro, o documento comprobatório da existência deste vínculo. É comum utilizar-se a expressão 'contrato' para designar tanto o vínculo como o documento, o que gera alguma confusão<sup>113</sup>.

Tal distinção é profícua porque o Código Comercial em seu art. 121 confunde obrigação e contrato.

---

<sup>112</sup> DINIZ, *op.cit.*, p. 23

<sup>113</sup> COELHO, Fábio Ulhoa. *Manual de direito comercial*. 9. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 1997. p. 397.

Um outro aspecto que merece atenção diz respeito à distinção entre contratos civis e comerciais. A proximidade de ambos dificulta a diferenciação e, acrescentando-se a esse fato, há a questão da legislação não ser muito clara quanto à separação entre ambos.

O Código Civil, Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002, em vigor desde 11 de janeiro de 2003, disciplina os contratos no capítulo I, do Título V, do Livro I da Parte Especial, o qual dispõe acerca dos contratos em geral e da extinção do contrato (capítulo II). No Título VI, encontram-se as várias espécies de contrato.

Coincidentemente, é também no Título V (Do comércio em geral) da parte primeira do Código Comercial, Lei n. 556, de 25 de junho de 1850, que se encontram as disposições referentes aos contratos e obrigações mercantis, arts. 121 a 139.

Para Clóvis Beviláqua, contrato seria um acordo de vontade de duas ou mais pessoas com a finalidade de adquirir, resguardar, modificar ou extinguir direito<sup>114</sup>. Tal conceito fundamentou-se no art. 82 do Código Civil anterior (Lei n. 3.071, de 1º de janeiro de 1916, que dispunha que a validade do ato jurídico requer agente capaz, objeto lícito e forma prescrita e não defesa em lei. No entanto, a falta de clareza e subjetivismo do conceito foi alvo de muitas críticas. Desta forma, atentou-se à finalidade do contrato visando a sua definição, ou seja, objetivo de constituir, regular ou extinguir uma relação jurídico – patrimonial passou a se constituir o fundamento do conceito de contrato e não apenas o mero acordo de vontades<sup>115</sup>.

Para Maria Helena Diniz:

Contrato é o acordo de duas ou mais vontades, na conformidade da ordem jurídica, destinado a estabelecer uma regulamentação de interesses entre as partes, com o escopo de adquirir, modificar ou extinguir relações jurídicas de natureza patrimonial<sup>116</sup>.

Os contratos para serem válidos devem respeitar determinados requisitos. De acordo com o Código Civil, a validade do negócio jurídico requer agente capaz, objeto lícito, possível determinado ou determinável e forma prescrita ou não defesa em lei (art. 104, incisos I, II e III). No que se refere a agente capaz, deve-se entender aquele contraente com capacidade para praticar os atos da vida civil. O Código Civil em seu art. 3º diz que são

---

<sup>114</sup> Código Civil Anotado, v. 4, anotação ao art. 1079.

<sup>115</sup> MARTINS, Fran. Contratos e obrigações comerciais. 14ª ed., rev. e aum. Rio de Janeiro: Forense, 1997. p. 61

absolutamente incapazes de exercer pessoalmente os atos da vida civil os menores de 16 anos; os que, por enfermidade ou deficiência mental, não tiverem o necessário discernimento para prática desses atos e aqueles que, mesmo por causa transitória, não puderem exprimir sua vontade. O art. 5º, traz uma inovação relevante, reduzindo a idade da maioridade civil para 18 anos completos, em substituição aos 21 anos do Código antecessor, bem como, no parágrafo único, encontram-se os motivos que ensejam a cessação da incapacidade, quais sejam: pela concessão dos pais, ou de um deles na falta do outro, mediante instrumento público, independentemente de homologação, ou por sentença do juiz, ouvidor, o tutor, se o menor tiver 16 anos completos; pelo casamento; pelo exercício de emprego público efetivo; pela colação de grau em curso de ensino superior; pelo estabelecimento civil ou comercial, ou pela existência de relação de emprego, desde que, em função deles, o menor com 16 anos completos tenha economia própria. Ressalta-se ainda, que há nulidade do negócio jurídico quando este for celebrado por pessoa absolutamente incapaz (art. 166, Código Civil), sendo que a incapacidade relativa do agente torna o negócio jurídico anulável (art. 171, Código Civil).

Com relação objeto lícito, possível, determinado ou determinável, tem-se que o objeto é lícito quando não ofende à lei, à moral, aos princípios da ordem pública e aos bons costumes; o objeto é possível, sempre que o agente tiver como honrar o acordo, sem que se configure uma situação fora da realidade, fora dos padrões normais, além dos limites humanos razoáveis, como exemplo: ir à pé de Florianópolis a São Paulo em uma hora; o objeto é determinado ou determinável quando se puder identificar elementos que definam com certa exatidão os seus contornos tais como gênero, espécie, quantidade de caracteres individuais capazes de diferenciar um objeto de outro.

Ressalta-se o disposto no art. 106 do Código Civil no qual se estabelece que a impossibilidade inicial do objeto não invalida o negócio jurídico se for relativa, ou se cessar antes de realizada a condição a que ele estiver subordinado. Há nulidade do negócio jurídico quando for ilícito, impossível ou indeterminado o seu objeto (art. 166, Código Civil).

Quanto à forma prescrita ou não defesa em lei, tem-se que é um requisito formal que deve ser seguido quando a lei estabelece uma determinada formalidade a certo negócio ou ato jurídico, entretanto, atualmente, não há muito rigorismo na forma, mesmo porque, para a maior parte dos negócios jurídicos não existe exigência legal quanto à forma

---

<sup>116</sup> DINIZ, *op.cit.*, p. 27.

como deve ser executado para que seja válido. É claro que a forma precisa estar adequada aos parâmetros legais, não podendo adotar um procedimento para a celebração do acordo se proibido pelo sistema jurídico. É considerado nulo o negócio jurídico quando não revestir a forma prescrita em lei (art. 166, IV, Código Civil) ou for preterida alguma solenidade que a lei considere essencial para sua validade. (art. 166, V, Código Civil).

Para uma melhor compreensão da matéria, os doutrinadores costumam classificar os contratos quanto: 1. à forma; 2. à espécie ou denominação; 3. à natureza da obrigação; 4. ao objeto ; 5. ao tempo de sua execução; 6. à pessoa do contratante.

A primeira classificação, quanto à forma dos contratos, diz respeito às formalidades exigidas à consecução do acordo. Pode ser dividida em três tipos: a. contratos consensuais: são aqueles que não exigem maiores solenidades, bastando o consentimento das partes interessadas. Neste caso o consentimento é manifestado livremente, podendo ser escrito, verbal ou convencional. Figuram a oferta e a aceitação, ultimados com o mero consentimento das partes, sem a necessidade de qualquer outro complemento. Exemplos: a. contrato de transporte, locação, empréstimo, compra e venda de bens móveis, parceria rural e mandato; b. contratos formais ou solenes: são aqueles cuja validade do negócio está condicionada à forma especial para a celebração, conforme lei preestabelecida. Exemplos: casamento, adoção, compra e venda de imóveis; c. contratos reais: são aqueles que exigem a tradição, ou seja, a entrega da coisa, neste caso, a convergência volitiva por si só não estabelece o vínculo contratual, porém, a tradição efetiva do objeto do ato negocial é requisito essencial à constituição do objeto. Exemplos: comodato e mútuo.

Quanto à segunda classificação, espécie ou denominação, dividem-se em: a. nominados: são aqueles expressamente previstos em lei e que possuem denominação legal específica. Exemplos: compra e venda, troca ou permuta, contrato estimatório, doação; b. inominados: não expressamente previstos em lei, mas por ela admitidos. São aqueles que não disciplinados em lei, mas pelo Código Civil nem por lei extravagante, mas permitidos porquanto não contrariem a lei e os bons costumes, devido à chamada autonomia da vontade. Exemplos: contrato de mediação e cessão de clientes.

A terceira classificação quanto à natureza da obrigação, observa-se: a. contratos unilaterais: quando somente a uma das partes cabe os ônus, ou seja, inexistente contraprestação. Exemplo: doação; b. Contratos bilaterais ou sinalagmáticos: aqueles em que há reciprocidade de direitos e obrigações. Podem ser perfeitos quando os contraentes são reciprocamente credor e devedor entre si ou podem ser imperfeitos quando originariamente unilaterais, como a doação e o comodato, acidentalmente obrigam ambas as partes. Exemplos:

o encargo na doação ou o dever de conservação da coisa dada em comodato; c. contratos onerosos: aqueles que trazem vantagens a ambos os contraentes, pois estes sofrem em sacrifício patrimonial, correspondente a um proveito almejado. Exemplo: locação; d. contratos gratuitos: são aqueles em que somente uma das partes sofre um sacrifício patrimonial enquanto somente a outra parte recebe os benefícios, sem que haja uma contraprestação. Exemplo: doação sem encargo. e. contratos comutativos: são aqueles que contratos bilaterais e onerosos em que as prestações de ambas as partes são conhecidas de plano, desde o momento da formação do contrato, e, na medida do possível, equivalentes entre si. A função econômica é a circulação da riqueza<sup>117</sup>. Exemplo: compra e venda; f. contratos aleatórios: são contratos bilaterais onerosos em que a prestação de uma das partes não pode ser precisada, dependendo de um risco futuro e incerto, não se visualizando o montante final, inexistindo equivalência com a da outra parte (art. 458 e ss. do Código Civil). Exemplos: contrato de seguro, compra do pescador por preço certo, rifa e bilhete de loteria; g. contratos paritários: são aqueles em que se admite uma fase de discussão, diante do princípio da autonomia, é necessário que as partes, em igualdade de condições, discutam os termos negociais, eliminando os pontos divergentes mediante transigência mútua. Há manifestação livre e coincidente de duas ou mais vontades; h. contratos por adesão: são aqueles em que o conteúdo é preconstituído por uma das partes, sem prévia discussão que precede normalmente a formação dos contratos. Exemplos: contratos de transporte, de fornecimento de água, contratos para aquisição de linha telefônica.

A quarta classificação diz respeito ao objeto, podendo ser segmentada em: a. contratos de alienação de bens; b. contratos de transmissão de uso e gozo; c. contratos de prestação de serviços, d. contratos de conteúdo especial<sup>118</sup>.

A quinta classificação tange ao tempo de execução, quais sejam: a. contratos de execução imediata ou instantânea: aqueles cumpridos pela execução efetuada por ambas as partes num só momento, ou seja, é um contrato de execução única, com uma única prestação que realizada extingue a obrigação. Exemplos: compra e venda a vista e permuta; b. contratos de execução diferida ou retardada: aqueles em a prestação de uma das partes (ou ambas) se dá a termo, ou seja, posteriormente a obrigação é satisfeita, ocasião em que a mesma se extingue. Exemplos: locação de serviços, locação de imóveis e vendas a prazo; c. contratos de execução sucessiva ou de trato sucessivo (contratos de duração): são aqueles que sobrevivem com a

---

<sup>117</sup> GOMES, Orlando. *Contratos*. 14. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1994. P. 93

persistência da obrigação, mesmo que ocorram soluções periódicas, até que, pelo implemento de uma condição, ou decurso do prazo, cessa o próprio contrato. O que o caracteriza é o fato de que os pagamentos não geram a extinção da obrigação, que renasce<sup>119</sup>. Alerta Sílvia Luís Ferreira da Rocha:

O regime jurídico dos contratos sucessivos é diverso do regime jurídico dos contratos de execução única, instantânea ou a termo. Neles, em caso de nulidade, respeitam-se os efeitos produzidos, sendo impossível a restituição das partes ao estado anterior; eles sujeitam-se à teoria da imprevisão e somente em casos excepcionais uma das partes pode romper unilateralmente o contrato, salvo se ajustado por prazo indeterminado. A prescrição da ação de resolução do contrato por descumprimento conta-se separadamente para cada uma das prestações<sup>120</sup>.

Há ainda os contratos principais e os contratos acessórios. Os primeiros são aqueles cuja existência não dependem de um outro, possuindo sua própria finalidade e função. Já os acessórios são os que não existem por si só, existindo para garantir que o principal seja executado. Exemplos: a fiança e as arras. A sorte do processo principal traz consigo, igualmente, o acessório. A nulidade do principal acarreta a nulidade do acessório, por exemplo.

### 3.1.1 Contrato Internacional

A participação do comércio exterior dos países do Mercosul vem crescendo consideravelmente nestas últimas décadas, conforme foi visto no item 2.5.1.

As transações comerciais foram facilitadas com o advento dos acordos multilaterais firmados, associado ao desenvolvimento da tecnologia nos setores de transporte, comunicação e sistemas de informação. Essa intensificação pôs em evidência a relevância dos denominados contratos internacionais.

Já foi estudado o conceito de contrato no item anterior bem como seus principais elementos caracterizadores. Neste, o contrato internacional será o objeto central.

Maristela Basso diz:

---

<sup>118</sup> Esta classificação é oferecida por Maria Helena Diniz (1995: 73)

<sup>119</sup> GOMES, *op.cit.*, p. 48.

<sup>120</sup> ROCHA, Sílvia Ferreira da. *Curso avançado de direito civil: contratos*. São Paulo: Editora Revista dos  
*Continua na próxima página*

A formação dos contratos se reveste atualmente de particular interesse para o comércio internacional, que muito representa para o desenvolvimento dos Estados e das empresas. É verdade que os comerciantes se interessem mais pela fase da execução do contratos do que pela etapas de sua formação, ou por suas condições de validade, uma vez que a grande parte das questões litigiosas surge quando da execução do contrato. Entretanto, os comerciantes devem ter presente que muitas das questões concernentes à execução dos contratos supõem a solução preliminar de certos problemas que surgem no período de sua formação. Antes de saber se o contrato é executável, impõe-se verificar se foi validamente formado, e em que momento e lugar se formou<sup>121</sup>.

Conceituar contratos internacionais implica pensar nas diferenças de sistemas legislativos e econômicas do comércio exterior e políticas econômicas internacionais. Não se trata de tarefa fácil, pelo contrário, sua definição é centro de muitas argumentações e estudos. Importante ressaltar que os contratos internacionais aqui aludidos são os que tangem ao Direito Internacional Privado, relacionados à exportação de bens de um país a outro, em especial, no âmbito do Mercosul.

Para Irineu Strenger o melhor conceito de contratos internacionais seria: "São contratos internacionais do comércio todas as manifestações bi ou plurilaterais da vontade livre das partes, objetivando relações patrimoniais ou de serviços, cujos elementos sejam vinculantes de dois ou mais sistemas jurídicos extraterritoriais, pela força do domicílio, execução, ou qualquer circunstância que exprima um liame indicativo de Direito aplicável"<sup>122</sup>.

Diz, ainda, Strenger:

Com efeito, dizer que o contrato é internacional, põe em jogo interesses do comércio internacional, significa que é internacional em razão de seu objeto, pois o objeto do contrato não é senão a tradução jurídica da operação econômica perseguida pelas partes. Ora, as regras relativas ao objeto fazem parte das normas jurídicas, a partir das quais se aprecia o elemento da conexão do contrato, pois o objeto é um dos elementos de validade dos contratos. Contudo, a aplicação de certas regras a um contrato internacional supõe a existência de elementos particulares de estraneidade. Assim, o regime da cláusula compromissória supõe que o contrato, ao qual esta cláusula se refere, coloca em foco os interesses do comércio internacional. Do mesmo modo, o regime do regulamento internacional supõe um duplo movimento de valores que ultrapassa as fronteiras<sup>123</sup>.

---

Tribunais, 2002. v. 3. p. 71

<sup>121</sup> BASSO, Maristela. *Contratos internacionais do comércio: negociação, conclusão, prática*. 2. ed. rev. atual. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1998. p. 19

<sup>122</sup> STRENGER, Irineu. *Contratos internacionais do comércio*. 3. ed. rev. e ampl. São Paulo: LTr, 1998. p. 84

<sup>123</sup> STRENGER, *op.cit.*, p. 83

Alerta Strenger que o termo "contratos comerciais internacionais" podem ser denominados de contratos de exportação ou simplesmente contratos internacionais. Quanto esta última expressão, entendemos ser necessária um cuidado especial, pois nem sempre os contratos internacionais serão comerciais<sup>124</sup>. Eles poderão pertencer ao ramo do Direito Internacional Público.

Suzan Lee Zaragoza de Rovira entende que o contrato internacional é um acordo de vontades através do qual as partes contratantes visam alcançar um objetivo, porém diferindo do contrato de direito interno porque traria a possibilidade de ser enquadrado em mais de um sistema jurídico<sup>125</sup>.

Diz Rovira:

No âmbito dos contratos internacionais, vários serão os elementos de conexão capazes de ligá-los a um determinado sistema jurídico. Por exemplo, o lugar de celebração do contrato, a capacidade das partes, o lugar de cumprimento das obrigações, o domicílio ou a nacionalidade das partes contratantes, ou ainda, os elementos de conexão poderão até mesmo ser preestabelecidos pela própria vontade das partes, se estas tiveram a cautela de eleger a lei aplicável, em caso de conflito, o que muitas vezes ocorre, modernamente, pela inserção no contrato de uma cláusula de arbitragem, pela qual se prevê que as questões oriundas do contrato serão dirimidas por uma Corte de Arbitragem e decididas segundo um determinado direito<sup>126</sup>.

Para Luis Olavo Baptista, não basta apenas que haja um elemento estrangeiro para que o contrato seja considerado internacional, mas é necessário que este elemento estrangeiro possibilite um "efeito internacionalizante". "[...] Não se pode dizer com certeza se é a presença de um elemento de conexão que dará caráter internacional ao contrato: isso dependerá da situação em que está para produzir, ou não, o efeito internacionalizante"<sup>127</sup>.

Maristela Basso entende que o contrato é internacional quando possui, além de um critério jurídico (produção de feitos de direito em mais de uma ordem jurídica

---

<sup>124</sup> STRENGER, *op. cit.*, p. 78

<sup>125</sup> ROVIRA, Suzan Lee Zaragoza de. Estudo comparativo sobre os contratos internacionais: aspectos doutrinários e práticos. IN: RODAS, João Grandino (coordenador). *Contratos internacionais*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1995. p. 53

<sup>126</sup> ROVIRA, *op. cit.*, p. 53

<sup>127</sup> BAPTISTA, Luis Olavo. *Dos contratos internacionais: uma visão teórica e prática*. São Paulo: Saraiva, 1994. p. 13

autônoma ao mesmo tempo), apresenta o critério econômico (fluxo e refluxo sobre as fronteiras com as conseqüências significativas para mais de um país)<sup>128</sup>.

Acrescenta esta autora que:

Se buscarmos as convenções e tratados internacionais do contrato não depende apenas do domicílio das partes, se diverso, da sede principal dos negócios das empresas, do lugar da constituição ou execução da obrigação, mas de um conjunto de elementos diretamente relacionados à economia interna do contrato, que deverão ser apreciados caso a caso.

[...] os contratos internacionais do comércio se apresentam sob múltiplas formas e modalidades: de compra e venda, de agência, de associação e *joint venture*, de prestação de serviços, de licenciamento, de *know-how* ou transferência de tecnologia, de transporte marítimo, de locação de equipamentos, de arrendamento mercantil (*leasing*), de franquia (*franchising*), entre outros. Não existe uma única modalidade de contrato internacional, mas grande número de figuras contratuais ou, pode-se dizer, de complexos contratuais revelando situações diferentes<sup>129</sup>.

Para Nádia Araújo, o que caracteriza o contrato internacional é a presença de um elemento de estraneidade que o ligue a dois ou mais ordenamentos jurídicos nacionais. Por exemplo, basta que uma das partes seja domiciliada em um país estrangeiro ou que o contrato seja celebrado em país, para ser cumprido em outro, sendo que assim, as partes podem procurar prever situações futuras, estabelecendo regras de direito substantivo no bojo do contrato, para resolver essas situações, e ainda procurar determinar onde e como o litígio dali decorrente será julgado através de cláusula de foro e de arbitragem<sup>130</sup>.

### 3.1.2 Contrato de transporte

Bastante comum no âmbito comercial, o contrato de transporte, esquecido pelo Código de 1916, passou a ser previsto pelo Código Civil, nos artigos 730 a 756, entendendo-se por ele o contrato em que uma pessoa ou empresa se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um local para outro, pessoas ou coisas.

Diz Basso:

---

<sup>128</sup> BASSO, *op.cit.*, p. 18

<sup>129</sup> *Ibid.*, p. 19

<sup>130</sup> ARAÚJO, [2000], *op.cit.*, p. 23

[...] Um contrato que dia a dia vai ampliando o seu campo de ação, em virtude, principalmente, do progresso dos elementos utilizados para transportar mercadorias ou pessoas. Com a evolução da técnica, novos meios de transporte vão sendo empregados com sucesso: partindo dos transportes por meio de animais ou barcos, passou-se ao transporte por navios, por trens, automóveis, aviões e se a técnica continuar a evoluir poderemos, no futuro contar com outros meios capazes de transportar para lugares diferentes pessoas ou coisas. Assim, por exemplo, não está impossível que amanhã tenhamos transportes de mercadorias em tubos a vácuo, para longas distâncias, como hoje já se faz por exemplo, para o transporte de correspondência em cidades (na França, em Paris, a remessa de cartas de uma parte par outra da cidade é feita, nos Correios, por tubos a vácuo, chamados pneumáticos, com grande rapidez ou com o transporte de líquidos, principalmente petróleo, das fontes produtoras ou de armazenamento para grandes distâncias, através de adutoras, onde a mercadoria pode ser entregue ao mercado consumidor ou a outros meios de transportes. O mesmo poderá acontecer com novos engenhos espaciais<sup>131</sup>.

Para Fran Martins, a ausência de regulamento do contrato de transporte "aquele em que uma pessoa ou empresa se obriga a transportar pessoa ou coisa, de um local para outro, mediante o pagamento de um preço"<sup>132</sup> no Código Civil de 1916 era devido ao caráter comercial deste contrato.

O contrato de transportes é, por essência, comercial e por tal razão a lei civil não trata dele. Se bem que o Código Comercial não se tenha referido expressamente a esse contrato, como fez com outros, concentrando as regras a ele atinentes nos dispositivos em que se refere aos "comissários de gêneros e comissários de transportes", por este considerados como "agentes auxiliares do comércio", os transportes de matéria regida pela lei comercial, pois no art. 35 o Código, ao enumerar os agentes auxiliares do comércio, estipulou que eles "são sujeitos às leis comerciais com relação às operações que nessa qualidade lhes respeitam". Essa operações são, indiscutivelmente, os contratos por eles celebrados, segundo as disposições dos arts. 99 a 118 do Código. Mas para suprir essa deficiência, o Reg. n° 737, de 25.11.1850, estipulou que são atos de comércio "as empresas... de expedição, consignação e transporte de mercadorias"<sup>133</sup>.

Importante consideração é feita por Orlando Gomes, quando dispõe que contrato de transporte pode abarcar outras relações jurídicas e, conforme o tipo de transporte realizado, tem-se regras diversas.

---

<sup>131</sup> MARTINS, *op. cit.*, p. 195, importante ressaltar que a primeira edição desta obra foi feita em 1961, portanto algumas essas tecnologias já passaram para a realidade.

<sup>132</sup> *Ibid.*, p. 195

<sup>133</sup> *Ibid.*, p. 202

O contrato de transporte não obedece às mesmas regras se é de pessoas ou de carga ou deslocamento, ou se deve ser feito por terra, mar ou ar, freqüentemente compreendendo ou se conjugado a outras relações jurídicas. Estão no primeiro caso as operações que precedem ou seguem imediatamente ao transporte, como o depósito das mercadorias a serem expedidas, e a carga e descarga, nada impedindo, entretanto, que tais operações se realizem por pessoa que não o transportador. Outras vezes, o transporte apresenta-se como obrigação acessória que incumbe, por exemplo, a quem vendeu a mercadoria<sup>134</sup>.

Orlando Gomes considera o contrato de transporte como sendo negócio jurídico muito usual que deixou de ser simples modalidade da locação para se tornar relação contratual autônoma, sujeita a regras próprias e por causa da sua disseminação em virtude do desenvolvimento do setor, agora explorados comercialmente em grande escala, é hoje, exercido sob a forma de contrato de adesão, seja o transporte de pessoas, seja o de mercadorias<sup>135</sup>.

Maria Helena Diniz também segue o conceito oferecido pelo Código Civil, completando, quanto ao caráter comercial do contrato de transporte:

A empresa de transporte, pessoa física ou jurídica, está apta à oferta e à prestação de serviços de deslocamento de pessoas e de mercadorias por via terrestre, aquaviária e ferroviária, mediante contratos celebrados com os respectivos usuários, revestindo-se para tanto de forma comercial, quer em nome individual, quer em nome coletivo, e assumindo os riscos decorrentes desse entendimento<sup>136</sup>.

Mais recentemente, Silvio Luís Ferreira da Rocha, já adaptando suas considerações ao Código Civil, esclarece quanto a sua regulamentação:

O contrato de transporte é muito utilizado em nossa época. O seu objeto compreende o transporte de pessoas e coisas, mas os modos de transporte (terrestre, aéreo e marítimo) e as distâncias percorridas (municipal, intermunicipal, estadual, interestadual e internacional) dão margem a diversas legislações.

As regras do contrato de transporte decorrem de múltiplas fontes. O transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, o transporte rodoviário municipal, são considerados serviços públicos disciplinados por regras ditadas pelo Poder Público, reconhecendo-se ao usuário direitos específicos.

---

<sup>134</sup> GOMES, *op.cit.*, p. 306

<sup>135</sup> *Ibid.*, p. 306

<sup>136</sup> DINIZ, Maria Helena. *Tratado teórico e prático dos contratos*. São Paulo: Saraiva, 1993, vol. 04, p. 223

Os transportes não estão sujeitos a esse tipo de regulamentação obedecem a regras previstas no Código Comercial, na legislação comercial autônoma, por exemplo, o Regulamento Geral dos Transportes, e ao Código de Defesa do Consumidor quando o transporte trata-se de uma relação de consumo<sup>137</sup>.

Quanto a classificação do contrato de transporte<sup>138</sup>, pode-se dizer que é consensual, bilateral, oneroso, nominado, de duração, comutativo e não-solene.

Consensual porque torna-se perfeito desde o momento em que há o acordo de vontades entre o transportador e o remetente (ou passageiro). Entende-se que a entrega da coisa para o transporte ou o embarque do passageiro nada mais são do que o começo da execução do contrato. No mesmo sentido, Orlando Gomes diz que o contrato torna-se perfeito e acabado quando as partes cruzam sua vontades. Para este autor, o fato de a mercadoria ser entregue para ser conduzida é ato de execução, presumindo-se que seja elemento decisivo do expedidor. "As obrigações do transportador não surgem antes do recebimento das mercadorias, mas isso não impede a formação anterior do contrato, até porque ele contrai a obrigação de recebê-las"<sup>139</sup>.

Sílvio Luís Ferreira da Rocha, que acredita que o contrato se forma com manifestação volitiva simultânea ou sucessiva das partes em torno do conteúdo do contrato, sendo que a coisa a ser transportada configura ato de execução e não de formação. Acrescenta: "O transporte por ser consensual admite qualquer tipo de prova permitida em direito. A prova no contrato de transporte de coisas normalmente se faz pelo conhecimento de frete a que está obrigado a emitir o transportador, e, no contrato de pessoas, pelo bilhete de passagem<sup>140</sup>." Maria Helena Diniz reconhece a consensualidade no contrato de transporte, no qual este se aperfeiçoaria com o mútuo consentimento dos contraentes, admitindo como provas o conhecimento de frete (transporte de mercadorias), por força do Decreto n. 19.473/30 e o bilhete de passagem (transporte de pessoas) expedido pelo transportador<sup>141</sup>.

Entretanto, a consensualidade no contrato de transporte não é unânime entre os doutrinadores, alerta Fran Martins, adepto da corrente que entende o contrato de transporte consensual: "Carvalho de Mendonça entre outros, considera o transporte como um contrato

---

<sup>137</sup> ROCHA, Sílvio Luís Ferreira da. *Curso avançado de direito civil: contratos*. Everaldo Augusto Cambler. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002. v.03 p. 435-436

<sup>138</sup> Esta classificação é feito por Fernando Mendonça, *op.cit.*, p. 158-159

<sup>139</sup> GOMES, *op.cit.*, p. 308

<sup>140</sup> ROCHA, *op.cit.*, p. 437

<sup>141</sup> DINIZ [1993], *op.cit.*, p. 224

real, já que 'não se compreende o transporte sem uma pessoa ou coisa a transportar'<sup>142</sup>.

Ainda:

Há, contudo, quem defenda o ponto de vista de que se trata de contrato real, necessitando para sua perfeição da entrega da coisa ou do embarque do passageiro. Antes disso, não passaria de contrato preliminar. Entre os que defendem esta tese estão Carvalho de Mendonça, Vidari, Bruschetti. Do lado da consensualidade estão Waldemar Ferreira, Fran Martins, Vivante, Navarrini, Georges Ripert. Walter Álvares, entre nós, sugere ser consensual quanto ao transporte de pessoas e real quanto ao de coisas<sup>143</sup>.

Bilateral porque dele nascem obrigações para ambas as partes, a de prestar o serviço, contraída pelo transportador e a de pagar pelo frete ou passagem, pela outra parte. Fran Martins esclarece: "Bilateral, uma vez que cria obrigação para o transportador de remover a coisa ou pessoa de um lugar para outro, e a obrigação para o remetente ou, no transporte de pessoas, passageiro, de efetuar o pagamento do preço convencionado"<sup>144</sup>. Fernando Mendonça entende que o contrato será unilateral no caso de transporte gratuito<sup>145</sup>.

Oneroso devido a seu caráter de reciprocidade de vantagens, havendo interesse e utilidade para ambas as partes, com a ressalva no transporte gratuito<sup>146</sup>. Esta ressalva não é compartilhada por Orlando Gomes:

Do transporte gratuito distingue-se o de simples cortesia ou condescendência. Não é contrato. A responsabilidade do transportador será, portanto, extracontratual, devendo reparar o prejuízo causado somente em caso de dolo ou culpa grave por injusto que, por um favor, respondesse na mesma medida que transporta lucrativamente<sup>147</sup>.

Conforme Orlando Gomes:

A onerosidade do contrato de transporte é de sua essência. Constitui o serviço de transporte atividade econômica de fim lucrativo, não se podendo conceder sua prestação gratuita, embora excepcionalmente ocorra sem retribuição do condutor. Ainda assim, configura-se o contrato, mas a

---

<sup>142</sup> MARTINS, *op.cit.*, p. 200

<sup>143</sup> MENDONÇA, *op.cit.*, p. 158

<sup>144</sup> MARTINS, *op.cit.*, p. 200

<sup>145</sup> MENDONÇA, *op.cit.*, p. 158

<sup>146</sup> *Ibid.*, p. 158

<sup>147</sup> GOMES, *op.cit.*, p. 308

responsabilidade do transportador obedece a regra diversa, entendendo-se que, em caso de dano, a presunção de culpa é apenas *juris tantum*<sup>148</sup>.

É nominado pois possui regulamentação legal, com denominação própria, em especial, o disposto nos artigos 730 a 756 do Código Civil e demais previsões no Código Comercial e regulamentos.

É de duração pelo prolongamento ao longo do tempo do cumprimento da obrigação a qual não se realizaria num único instante, porém continuamente, de execução continuada, no entendimento de Fernando Mendonça<sup>149</sup>.

Comutativo porque as partes sabem de antemão das prestações a que se obrigam, não dependendo de evento futuro. Para Maria Helena Diniz, há comutatividade "porque as prestações de ambas as partes contratantes já estão certas, não ficando na dependência de algum evento futuro e incerto. É um contrato de adesão, que se efetiva mediante condições uniformes e tarifas invariáveis. As empresas transportadoras estabelecem as cláusulas contratuais, que deverão ser aceitas ou rejeitadas em bloco pelos que pretendem contratar seus serviços"<sup>150</sup>.

Não-solene porque não depende de formalidade especial para sua conclusão, podendo ter conteúdo variável ou predeterminado, conforme as partes discutam livremente ou não as respectivas condições.

### **3.1.3 Contrato de transporte multimodal de mercadorias**

O transporte multimodal, como já foi visto, é aquele transporte de mercadorias o qual se utiliza de duas ou mais modalidades de transporte, pelo menos, em virtude de um contrato de transporte multimodal, desde a origem até o destino sendo que um operador de transporte multimodal toma as mercadorias sob sua custódia durante todo o percurso até a entrega, abrangendo também além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização ou desunitização da carga por destino, armazenagem, manipulação e entrega da carga ao destinatário, podendo ainda, ser nacional, quando os pontos de embarque e de destino estiverem situados no território nacional ou internacional, quando o ponto de embarque ou do destino estiver situado fora do território nacional. O Ministério dos

---

<sup>148</sup> Ibid., p. 308

<sup>149</sup> MENDONÇA, *op.cit.*, p. 158

<sup>150</sup> DINIZ (1993), *op.cit.*, p. 224

Transportes é o órgão responsável pela política de transporte multimodal de cargas nos segmentos nacional e internacional, ressalvada a legislação vigente e os acordos, tratados e convenções internacionais, conforme estabelece o art. 4º da Lei 9.611/1998.

O contrato de transporte multimodal é regido, internamente, pela Lei n. 9.611/1998, regulamentada pelo Decreto n. 3.411/2000. O Decreto n. 1.563/1995 internalizou o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994 e é aplicado no âmbito do Mercosul.

Trata-se de um acordo de vontades em virtude do qual um operador de transporte multimodal se compromete, mediante o pagamento de um frete, a executar ou a fazer executar o transporte multimodal de mercadorias, internacional ou nacional. À prova da celebração do contrato de transporte multimodal deu-se o nome de documento ou conhecimento de transporte multimodal. Através deste, comprova-se que o operador de transporte multimodal recebeu as mercadorias sob sua custódia, comprometendo-se a entregá-las de acordo com as cláusulas do contrato. Desta forma, evidencia o contrato de transporte multimodal e rege toda a operação de transporte desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino, podendo ser negociável ou não negociável, a critério do expedidor.

O Regulamento Geral dos Transportes (aprovado pelo Decreto n 51.813/1963) dividiu os conhecimentos em negociáveis e não-negociáveis ou comuns. São negociáveis, para efeitos das garantias legais concernentes à entrega das respectivas cargas, aqueles conhecimentos originais nominativos, exceção feita dos seguintes: a. conhecimento de expedição cujo valor comercial não exceda o limite indicado na Pauta de Classificação e Condições Gerais de Transportes; b. conhecimento nominativo, emitido com a cláusula 'não à ordem'; c. de bagagem, encomenda, animais; d. de carga 'em domicílio'; e. de cargas destinadas a armazéns gerais ou a desvio particular; f. de mercadorias perigosas; g. gêneros de fácil deterioração; h. de produtos alimentícios destinados a consumo imediato. Aduz o parágrafo único: O conhecimento negociável terá características que o distingam dos conhecimentos comuns, podendo as empresas, pela sua emissão, cobrar, juntamente com o frete, a taxa para tal fim estipulada nas tarifas <sup>151</sup>.

O conhecimento de frete é título de crédito representativo das mercadorias nele mencionadas e mudam de propriedade de acordo com as regras de circulação desses

---

<sup>151</sup> MARTINS, *op.cit.*, p. 210-211

títulos, isto é, por endosso ou mera tradição manual. Por títulos de crédito representativos, entendem-se os instrumentos jurídicos que representem a titularidade de mercadorias custodiadas, que se encontram sob os cuidados de terceiro não-proprietário.

Foi o Decreto n. 19.473, de 10/12/1930 que efetivamente se introduziu o conhecimento do transporte, como título de crédito. Reconheceu ao conhecimento de transporte maior validade e abrangência, assumindo, então, o caráter distinto e não apenas um simples título de legitimação<sup>152</sup>. Esse Decreto foi revogado pelo Decreto 000000 de 26/04/1991.

Podem exercer além dessa função meramente documental, a de título de crédito, na medida em que possibilitarem ao proprietário da mercadoria custodiada a negociação com o valor que ela tem, sem prejuízo da custódia<sup>153</sup>.

Fábio Ulhôa Coelho diz que:

O conhecimento de frete é o título representativo de mercadorias transportadas (Dec. n. 19.473, de 1930). Sua emissão cabe às empresas transportadoras por água, terra ou ar. A finalidade originária deste instrumento é a prova do recebimento da mercadoria, pela empresa transportadora, e da obrigação que ela assume de entregá-la em certo destino. O conhecimento de frete, no entanto, possibilita ao proprietário da mercadoria despachada negociar com o valor dela, mediante endosso do título. Em algumas circunstâncias, no entanto, a lei veda a negociabilidade do conhecimento de frete (por exemplo: inclusão de "cláusula não à ordem" no título, o transporte de mercadoria perigosa ou de cargas destinadas a armazéns-gerais – art.91 do Dec. n. 51.813, de 1963). Em se tratando, contudo, de conhecimento de frete negociável, o seu endosso transfere a propriedade da mercadoria transportada, que deverá ser entregue, pela empresa transportadora, no destino, ao seu portador legítimo<sup>154</sup>.

Vale ressaltar que os títulos representativos não estão totalmente sob a égide do regime jurídico-cambial, uma vez que o escopo originário é diverso do dos títulos de crédito – que se destinam a representar uma obrigação pecuniária, sendo que os títulos

---

<sup>152</sup> O art. 8º do Decreto n. 19.473, de 10/12/1930 dizia que na tradição do conhecimento ao consignatário, ao endossatário ou ao portador, exige a respectiva mercadoria de arresto, seqüestro, penhora, arrecadação ou qualquer outro embaraço judicial, por fato, dívida, falência ou causa estranha ao próprio dono do título, salvo caso provado de má-fé.

<sup>153</sup> COELHO, *op.cit.*, p. 280

<sup>154</sup> MARTINS, *op.cit.*, p. 282

representativos têm por objeto mercadorias consignadas, somente num caráter secundário é que os títulos representativos podem referir-se a obrigações pecuniárias<sup>155</sup>.

Waldírio Bulgarelli, entende que o conhecimento de transporte completa o ciclo econômico de circulação de mercadorias ao permitir que sejam negociadas, ainda que em trânsito, diferentemente do conhecimento de depósito que envolveria o comércio de mercadorias paradas, já em depósito<sup>156</sup>.

Estabelece a Lei n. 9.611/1998, no art. 9º, que a emissão do conhecimento de transporte multimodal de cargas e o recebimento da carga pelo operador de transporte multimodal dão eficácia ao contrato deste tipo de transporte. Entretanto, o operador de transporte multimodal, no ato de recebimento da carga, deverá lançar ressalvas no conhecimento se julgar inexata a descrição da carga feita pelo expedidor ou se a carga ou sua embalagem não estiverem em perfeitas condições físicas, de acordo com as necessidades peculiares ao transporte a ser realizado. Tais condições deverão ser lançadas a qualquer momento por qualquer subcontratado, no ato do recebimento da carga do operador de transporte multimodal ou de outro subcontratado deste, ainda que respaldada por outro documento. Ainda, o § 3º do art. 9º, obriga a emissão dos documentos pelos subcontratados do operador de transporte multimodal sempre em favor deste.

Além de trazer as definições de transporte multimodal de mercadorias, de seu contrato e do conhecimento de transporte multimodal, há outros elementos-chave conceituados pelo Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias no Mercosul elencados no art. 1º: a. Operador de transporte multimodal: toda pessoa jurídica, transportador ou não, que por si só ou através de outra que atue em seu interesse, celebre um contrato de transporte multimodal atuando como principal e não como agente ou no interesse do expedidor ou de transportadores que participem das operações de transporte multimodal e, assumindo a responsabilidade pelo seu cumprimento; b. Transportador: a pessoa que efetivamente executa parte ou totalmente o transporte contratado, podendo ser ou não o operador de transporte multimodal; c. Expedidor: é aquele que celebra o contrato de transporte multimodal com o operador de transporte multimodal; d. Consignatário: trata-se da pessoa legitimamente autorizada para receber a mercadoria do operador de transporte multimodal; f. Mercadoria: bens de qualquer classe, incluídos os animais vivos e os *containers*, paletes e outros elementos de transporte ou de embalagem

---

<sup>155</sup> Ibid., p. 282

análogos, que não tenham sido fornecidos pelo operador de transporte multimodal; g. Tomar sob custódia: é o ato de se colocar fisicamente as mercadorias em poder do operador de transporte multimodal, com a aceitação do mesmo em transportá-las, conforme as leis e usos do comércio imperantes no Estado Parte do lugar de entrega<sup>157</sup>; h. Entrega da mercadoria: ato de pôr as mercadorias, por parte do operador de transporte multimodal, à disposição efetiva e material do consignatário, conforme o contrato de transporte multimodal ou com as leis e os usos do comércio vigentes no Estado Parte do lugar da entrega; i. Organismos nacionais competentes: são aqueles organismos governamentais designados por cada Estado Parte, encarregados de habilitar, registrar e controlar os operadores de transporte multimodal; j. Unitização: trata-se do processo de ordenar e acondicionar corretamente a mercadoria em unidades de carga para seu transporte; k. Direitos Especiais de Saque (DES): unidade monetária definida pelo Fundo Monetário Internacional (essa unidade monetária foi a escolhida para servir de parâmetro na avaliação do limite de responsabilidade do operador de transporte multimodal aludida no art. 13 do Acordo em tela, bem como no Anexo II do mesmo); l. Consolidação de mercadorias: é a emissão por Operador de Transporte Multimodal de um conhecimento mestre de transporte internacional ("Master"), englobando diversos lotes de mercadorias, os quais deverão estar unitizados e identificados em conhecimento de transporte ("House").

O Operador de Transporte Multimodal é, sem sombra de dúvida, o fator mais importante do transporte multimodal de mercadorias, seja no âmbito nacional, seja no internacional.

O conceito, com base na Convenção de Genebra, do operador de transporte multimodal é qualquer pessoa que em seu próprio interesse ou através de outra pessoa que age em seu nome firma o contrato de transporte multimodal e quem age como o principal e não como agente ou em nome do expedidor ou dos transportadores que participarem das operações de transporte multimodal e quem assume a responsabilidade da execução do contrato.

---

<sup>156</sup> BULGARELLI, Waldírio. *Títulos de crédito*. 14. ed. São Paulo: Atlas, 1998.

<sup>157</sup> Vale recordar que somente os signatários podem se valer deste Acordo, desde que no documento de transporte esteja expresso o desejo de submeter-se ao âmbito do mesmo, tal qual estabelece o art. 4: "As disposições contidas no presente Acordo serão aplicáveis sempre existir no documento ou conhecimento de transporte multimodal expressa menção ao mesmo, indicando, especificamente 'Acordo de Transporte Multimodal Internacional – Mercosul'. No caso em que exista tal menção, as disposições do presente Acordo prevalecerão sobre quaisquer das cláusulas adicionais do contrato de transporte multimodal que lhe sejam contrárias, salvo se aumenta a responsabilidade ou as obrigações do Operador de Transporte Multimodal".

O operador de transporte multimodal pode ser classificado em quatro tipos<sup>158</sup>: a. Operador de Transporte Multimodal de operações de navegação marítima (*Vessel Operating MTO*): são os maiores operadores de transporte multimodal, tendo como base os ativos (meios de transporte) relacionados ao negócio e o número de transações, figurando como expoentes os armadores que se envolvem na compra ou contratação de serviços adicionais em outros modos de transporte, como o aéreo, rodoviário e ferroviário, objetivando oferecer a seus clientes as vantagens do serviço porta-a-porta – em substituição ao sistema anterior em que se ocupavam apenas ao serviço porto-a-porto; b. Operador de transporte multimodal de operações multimodais que não envolvem navegação marítima (*Non-Vessel Operating Multimodal MTO*): ao contrário do anterior, neste caso, não existe a figura do armador, proprietário do navio, mas envolve o proprietário de outro modal que contrata os serviços de empresas de navegação. Busca-se, da mesma maneira, oferecer o serviço porta-a-porta em substituição ao serviço anterior porto-a-porto o que favorece o vínculo ao sistema de transporte multimodal; c. um terceiro tipo de operador de transporte multimodal pode ser destacado (NVO MTO): neste caso, o operador de transporte multimodal não possui meios de transporte, mas pode assumir outro dos agentes envolvidos no transporte, por exemplo, os denominados *freight forwarders*, agentes de aduanas e ainda, os proprietários de armazéns devido à estreita relação com o meio, têm a capacidade de sub-contratar todos os meios de transporte envolvidos para auxiliar e simplificar aos interessados os trâmites do transporte; d. um quarto tipo ainda pode ser destacado e é muito similar ao terceiro tipo citado (também NVO MTO): muito similar ao anterior, tem-se as companhias que foram estabelecidas com a única finalidade de prover serviços de transporte multimodal sendo que seus meios de transporte são menores e sua existência tem por finalidade a coordenação de cada um dos trâmites que envolvem o transporte porta a porta, oferecendo o serviço sem a preocupação de operar e administrar sua própria frota ou equipamentos.

---

<sup>158</sup>*Transporte multimodal: presente y futuro*. Disponível em: <<http://www.mapis.com.co/elpuerto.htm>>. Acesso em 26 maio 2003

### 3.2 Legislação brasileira

O Decreto n. 80.145 de 15 de agosto de 1977, publicado em 16 de agosto de 1977 que regulamentou a Lei n. 6.288/1975, ambos revogados pela Lei n. 9.611/1998, trazia conceitos importantes que a nova legislação não agasalhou, como por exemplo, a definição de unidades de carga ou acerca das modalidades de transporte, bem como instrumentos utilizados ainda hoje no transporte de mercadorias, por exemplo, conceito de *pallets*, pré-lingada ou *pré-sling* e *flat-container*<sup>159</sup>. Tais regulamentações visam melhorar a qualidade e produtividade dos transportes propiciando o estabelecimento de operações não segmentadas, procurando a aplicação do estilo "porta-a-porta", definindo a responsabilidade de cada interveniente durante a operação, bem como criando a figura do Operador de Transporte Multimodal.

O transporte multimodal no Brasil possui como marco importante a data de 19 de julho de 1995, quando foi editado o Decreto n. 1.563 que internalizou a Acordo para Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, firmado em 30 de dezembro de 1994. Em 19 de fevereiro de 1998, foi sancionada a Lei n. 9.611 que dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas no Brasil. Importante ressaltar que o Acordo citado definiu os procedimentos aduaneiros, discutidos pelo Comitê Técnico n. 02 – Assuntos Aduaneiros, resultando a Decisão CMC/DEC/16/1994 – Noma de aplicação sobre o despacho aduaneiro de mercadorias. O Decreto n. 3.411 de 12 de abril de 2000 veio a regulamentar a Lei n. 9.611/1998.

Interessante apontar que a regulamentação sobre transporte utilizando diversas modalidades no Brasil não torna a Lei n. 9.611/1998 figura inédita. A Lei n. 6.288 de 11 de dezembro de 1975, publicada em 12 de dezembro de 1975 já dispunha sobre a utilização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga. A exclusividade da Lei n. 9.611/1998 reside no fato de que a multimodalidade, ou seja,

<sup>159</sup> Tais definições estão contidas no art. 3º do Decreto n. 80.145, de 15/08/1977, publicado em 16/08/1977 e revogado pela Lei n. 9.611/1998: "Art. 3º : Para os efeitos deste Decreto, define-se como:

I – *Pallet* – acessório formado por um estrado sobre cuja superfície se podem agrupar e fixar as mercadorias com fitas de poliéster, nylon, ou outros meios, constituindo uma unidade de carga. No pallet – container existe uma proteção com essa finalidade. Em ambos os casos, não fica assegurada a inviolabilidade da mercadoria.

II – Pré-lingada ou *pré-sling* – rede especial construída de fios de poliéster, nylon ou similar, suficientemente resistente, de forma a constituir um elemento adequado à unitização de mercadorias ensacadas, empacotadas ou acondicionadas de outras formas semelhantes.

III – *Flat-container* – parte do equipamento de transporte, constituída basicamente de um estrado de aço, dotado de montantes e travessas, que servem de apoio lateral para as mercadorias e possuem articulações para bascular

*Continua na próxima página*

o transporte em virtude de um único contrato de transporte, somente é prevista por essa lei, sendo que o seu âmbito de aplicação pode ser nacional ou internacional, ressalvados, é claro, acordos e tratados internacionais.

A Lei n. 9.611/1998 também alterou os Decretos ns. 91.030 de 05 de março de 1985 e 1.910 de 21 de maio de 1996, conforme arts. 17 e 18 do capítulo IV, nas disposições finais do Decreto n. 3.411/2000. Dessa forma, o art. 1º foi revogado sendo que os arts. 82 e 257 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto n. 91.030/1985 passaram a vigorar com a seguinte redação:

Art. 82 [...]

I – o adquirente ou concessionário de mercadoria beneficiada com isenção ou redução do imposto (Decreto-Lei n. 37, de 18 de novembro de 1966, art. 32, e Decreto-Lei n. 2.472, de 1º de setembro de 1988, art. 1º);

II – o expedidor, o Operador de Transporte Multimodal ou qualquer subcontratada para a realização do transporte multimodal (Lei n. 9.611, de 1998, art. 28);

III – outros, que a legislação assim designar."(NR)

Art. 257 [...]

V – o Operador de Transporte Multimodal;

VI – o permissionário ou o concessionário de recinto alfandegado;

VII – em qualquer caso, quando requerer o regime;

a) o transportador, habilitado nos termos da Seção III;

b) o agente credenciado a efetivar operações de unitização ou desunitização de carga em recinto alfandegado, indicando o permissionário ou o concessionário do recinto.

Já o Decreto n. 1.910/1996 sofreu modificação em seu art. 1º, § 4º passando a vigorar com a seguinte redação:

§ 4º TRA são terminais situados em zona contígua à de porto organizado ou instalação portuária, compreendida no perímetro de cinco quilômetros dos limites da zona primária, demarcada pela autoridade aduaneira local, nos quais são executados os serviços de operação, sob controle aduaneiro, com carga de importação e exportação.

A Lei n. 9.611/1998 está dividida em 7 capítulos (Do transporte multimodal de cargas, Do operador de transporte multimodal, Do contrato de transporte, da responsabilidade, Da unidade de carga, Do controle aduaneiro e da responsabilidade tributária

---

as peças laterais sobre o estrado , quando são transportados sozinhos".

e Disposições gerais e transitórias), somando um total de 35 artigos, os quais definiram o âmbito de atuação do transporte multimodal de cargas se nacional ou internacional e criou a figura do Operador de Transporte Multimodal, como pessoa jurídica contratada como principal para a realização do Transporte Multimodal de Mercadorias da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros.

O Operador de Transporte Multimodal, como é designado por lei, não é um simples intermediário, uma vez que assume a responsabilidade sobre toda a operação, além de poder consolidar e desconsolidar cargas e documentos (art. 12). A lei citada também determina a emissão de documento de transporte multimodal de cargas, o qual evidencia o contrato e rege toda a operação. Nele, são mencionados os locais de recebimento e entrega da mercadoria, sob responsabilidade total de Operador de Transporte Multimodal (art. 11). Pode ser considerado o elemento-chave no que diz respeito ao transporte multimodal de mercadorias.

O exercício da atividade do Operador de Transporte Multimodal depende de prévia habilitação e registro na Agência Nacional de Transportes Terrestres<sup>160</sup>. Caso o Operador de Transporte Multimodal desejar atuar em âmbito internacional, deverá também obter licença na Secretaria da Receita Federal. Essas habilitações serão concedidas por um prazo de 10 anos, prorrogável por igual período, ou enquanto forem mantidos os requisitos mínimos estabelecidos (Art.3º, § 2º do Decreto n. 3.411/2000). O Operador de Transporte Multimodal deverá atender, também, às condições estabelecidas em acordos internacionais de que o Brasil seja signatário, quando em atividade de transporte multimodal internacional (Art.3º, § 3º do Decreto n. 3.411/2000).

Com a entrada em vigor da Portaria n. 141 de 19 de maio de 2000, conforme previsto na Lei n. 9.611/98 e regulamentada pelos Decretos n. 3.411/00 e 1.563/95, criou, na Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes, a Comissão Especial encarregada dos procedimentos relativos ao Registro do Operador de Transporte Multimodal de Cargas. Essa Comissão é coordenada pelo chefe de gabinete do Secretário Executivo e integrada por representantes da Secretaria Executiva – SE; da Secretaria de Desenvolvimento – SEDES; da Secretaria de Transportes Aquaviários – STA; da Secretaria de Transportes Terrestres – STT e da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT. Esses membros são

---

<sup>160</sup> Em cumprimento ao disposto no Decreto n. 1.563/95 em seu art. 1º, no anexo I, capítulo I, "I", o qual dispõe acerca dos organismos governamentais encarregados de habilitar, registrar e controlar os Operadores de Transporte Multimodal serão designados pelos Estados Partes.

indicados pelas respectivas unidades e designados pelo Secretário Executivo do Ministério dos Transportes.

A Comissão Especial é responsável por: 1. instruir os processos de habilitação prévia e propor ao Secretário Executivo a outorga dos Certificados de Registro de Operador de Transporte Multimodal de Carga, em conformidade com o Decreto n. 3.411 de 12 de abril de 2000 e com os acordos internacionais de que o Brasil seja signatário, relativos à atividade de transporte multimodal; 2. manter intercâmbio com o Ministério da Defesa e Ministério da Fazenda com os Estados-Partes integrantes de acordos, tratados e ou convenções internacionais firmados pelo Brasil, através da emissão e do recebimento de comunicados sobre registros concedidos, respectivas modificações, suspensões ou cancelamentos, 3. manter um sistema de controle, nos termos do art. 6º da Lei n. 9.611 de 19 de fevereiro de 1998.

Atualmente, há 30 Operadores de Transporte Multimodal registrados em conformidade com o Decreto n. 1.563, de 19 de julho de 1995 para o exercício de suas atividades no âmbito do Mercosul. Outros 118 candidatos aguardam a obtenção de seus registros, em de acordo com as exigências do Decreto n. 3.411/2000 que regulamentou a Lei n. 9.611/1998.

As empresas habilitadas estão contidas no quadro abaixo<sup>161</sup>:

Número	Interessado	Área de Operação
01/96	Armazéns Gerais Colúmbia S.A	Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai
02/96	Mesquita S.A Transportes e Serviços	Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai
03/96	Mesquita Amazônia S.A	Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai
04/97	Integral Transporte e Agenciamento Marítimo Ltda.	Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai
05/97	Seaways Agência Marítima	Brasil, Argentina e Uruguai

<sup>161</sup> *Transporte multimodal*. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/carga/multimodal/otm.htm>>. Acesso em: 31 mar. 2003.

06/97	Cia. de Transportadora e Comercial TRANSLOR	Brasil e Argentina
07/98	Wilport Operadores Portuários S.A	Brasil e Argentina
08/98	TNORTE Transportadora de Veículos Ltda.	Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai
09/98	Universal Armazéns Gerais Alfandegários Ltda.	Brasil e Argentina
10/98	Transportadora América Latina Ltda.	Brasil e Paraguai
11/98	Transportes Furlog S.A	Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai
12/98	Ferrovía Paraná S.A	Brasil e Paraguai
13/98	W&A Traffic Cargo Ltda.	Brasil e Paraguai
14/98	Expresso Sanroda Ltda.	Brasil e Argentina
15/98	Axis Sinimbu Logística Automotiva Ltda.	Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai
16/98	Expresso Sanroda Ltda.	Brasil e Argentina
17/98	Transportadora DM Ltda.	Brasil e Argentina
18/98	ABC Cargas Ltda.	Brasil e Argentina
19/98	EMBRAGEN – Empresa Brasileira de Armazéns Gerais e Entrepósitos Ltda.	Brasil e Argentina
20/99	Polivias S.A Transportes e Serviços	Brasil, Argentina e Uruguai
21/99	V.Pilati Empresa de Transportes Rodoviários Ltda.	Brasil e Argentina
	Sartco Ltda.	Brasil, Argentina, Paraguai e

22/99		Uruguai
23/99	Allink Transportes Internacionais Ltda.	Brasil e Argentina
24/99	Transmil Rio Transportes Ltda.	Brasil e Argentina
25/99	Transultra S.A Armazenamento e Transporte Especializado	Brasil e Argentina
26/99	Cory Comércio Exterior Ltda.	Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai
27/99	Barci & Cia Ltda.	Brasil, Argentina e Uruguai
28/99	Transeich Assessoria e Transporte Ltda.	Brasil, Argentina e Uruguai
29/99	Interlink Transportes Internacionais Ltda.	Brasil, Argentina e Uruguai
30/99	Minter Trading Ltda.	Brasil e Uruguai

As questões relativas à responsabilidade civil do Operador de Transporte Multimodal serão vistas no próximo capítulo com mais propriedade.

Atualmente, no Brasil, o modal que assume a maior relevância no transporte de cargas é o rodoviário, conforme já foi visto no capítulo anterior. A regulamentação do setor não possui um histórico muito extenso. Em 08 de março de 1963 foi criado o Decreto n. 51813-A que dispunha sobre a entrada no país de caminhões transportando carga importada dos países limítrofes ou para os mesmos exportadas. Autorizava a entrada no Brasil de caminhões transportando carga regularmente manifestada, procedente dos países com os quais o Brasil mantinha ligações rodoviárias providas de repartições aduaneiras e que, em reciprocidade, aplicassem em seus territórios tratamento equivalente aos caminhões procedentes do Brasil (art. 1º). O mesmo decreto ainda condicionava a habilitação aos veículos pertencentes a empresas de transportes legalmente constituídas e devidamente registradas nas repartições aduaneiras de fronteira (art. 2º). Para o registro, eram exigidos os seguintes documentos (art. 3º): a. documento comprobatório da existência legal da empresa; b. números das licenças de cada veículo e todas as características necessárias à identificação

do mesmo, c. assinatura de termo de responsabilidade em que ficasse assegurado, pelo não retorno do veículo, o pagamento dos tributos e multas pertinentes. Este último item encontrava correspondência com o art. 6º em que se previa que os veículos deveriam retornar ao país de procedência dentro de 30 dias, prorrogáveis por mais 15, contados da data do desembarço da mercadoria e controlados pela mesma repartição por onde ingressaram, caso contrário, o constante no item “c” seria aplicado.

O Decreto 51.813-A passou por diversas modificações no período compreendido entre 1967 e 1971, sendo que foi totalmente revogado em 15 de fevereiro de 1985, através do Decreto n. 90.959, sendo que em 12 de junho do mesmo ano, foi totalmente revigorado para em 18 de fevereiro de 1991, porém, através do Decreto n. 00000 veio a ser novamente revogado totalmente. Interessante notar que essa revogação é questionada pelo fato de que um decreto não poderia revogar um outro.

Foi criado o Registro de Empresas de Transporte Rodoviário de Carga e dos Veículos Autônomos de Cargas. Ainda que outras tentativas para legalizar essa atividade tivessem sido projetadas, por exemplo o Decreto-Lei n. 121, de 31 de janeiro de 1967, o qual determinava que o serviço interestadual de transporte de cargas dependeria de uma autorização especial do DNER, bem como o Decreto-Lei 512, de 21 de março de 1969, dava competência ao DNER para efetuar os serviços de concessão, permissão e fiscalização de transporte de cargas e de passageiros, no entanto, tais Decretos-Leis nunca chegaram a ser aprovados.

Em 15 de fevereiro de 1978, a Portaria DG-05 do DNER, criou o Registro e Cadastro do Transportador Rodoviário de Carga (RCTRC), registrando até 1982 cerca de 521 mil veículos, um pouco mais da metade da frota existente na época, de cerca de 1 milhão de caminhões.

No final da década de 1970 os transportadores rodoviários de carga nacionais passaram a exigir um disciplinamento mais sério da atividade, principalmente, após a aquisição da Transportadora Pampa pela australiana TNT. Esta transação provocou uma forte reação dos empresários brasileiros contra a presença de capital estrangeiro na área de transporte. Por influência da Associação Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (NTC) foi criada a Lei n. 6.813, a "lei do capital estrangeiro", determinando que somente empresas

com sede no Brasil e pelo menos 4/5 de capital nacional poderia exercer a atividade, delegando ainda, a direção e a administração aos brasileiros<sup>162</sup>.

Para os defensores da regulamentação do setor havia uma necessidade de conter o chamado "excesso de oferta" gerado pelo livre acesso ao mercado, o que desencadearia graves distorções no setor do transporte, principalmente a prática do frete com preço abaixo da tabela, com maus serviços prestados e com conseqüente estímulo ao crescimento do setor de carga própria, com grande insegurança jurídica no setor do comércio exterior.

Outro passo nesse sentido foi dado com a aprovação da Lei n. 7.092, que deu origem ao Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Bens (RTB) e que foi regulamentada pelo Decreto n. 89.874, de 28 de junho de 1984. Havia algumas exigências para inscrever-se no RTB: o transportador deveria demonstrar que tinha 80% de capital nacional, possuía idoneidade para exercer a atividade, dispunha de meios para desenvolvê-la e detinha a capacidade de transporte exigida para a área de operação e a especialização pretendidas. Cabia ao Ministério dos Transportes autorizar e estabelecer cotas anuais ou limites periódicos de novas transportadoras, fixar direitos e deveres das transportadoras e estabelecer as penalidades aplicáveis às infrações administrativas. A partir de então, a inscrição para o RTB passou a ser condição obrigatória para o licenciamento e trânsito dos veículos de cargas. O Decreto n. 89.874/1984 criou três categorias de operadores: a. Empresa de Transporte Comercial (ETC); b. Transportador Comercial Autônomo (TCA), c. Transportador de Carga Própria (TCP).

O Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Bens passou a ter efeito de autorização para o funcionamento do Transportador Comercial Autônomo e do Transportador de Carga Própria e de permissão para o funcionamento da Empresa de Transporte Comercial, válidos por cinco anos.

A Portaria 216 do DNER, de 08 de abril de 1987 definia como especializações a carga comum, cargas líquidas a granel, produtos perecíveis, sob temperatura controlada, cargas aquecidas, concreto em execução (betoneiras), veículos automotores e transportes de valores. Por sua vez, as áreas de operação passaram a ser municipal ou metropolitana, estadual e interestadual. Em seguida, foi criada uma inscrição provisória válida por um ano que permitia ao interessado requerer o licenciamento dos veículos.

---

<sup>162</sup> *A regulamentação no Brasil*. Disponível em: <<http://www.abti.com.br/11bhtml>>. Acesso em 26 jun 2002.

A empresa de transportes, para obter o registro estadual definitivo, deveria comprovar: a. propriedade ou arrendamento de frota com capacidade para 48 toneladas; b. disponibilidade de instalações compatíveis com a especialidade; c. armazém de 360 metros quadrados, d. capital social de 5.000 OTN. Para o transporte interestadual, a portaria exigia filial ou representante registrado no Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Bens em cada Estado.

Resta salientar que a aprovação da Lei que introduziu o Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Bens não significou a sua aplicação na prática. A escassez de pessoal e de verbas dificultava a ação do DNER, órgão encarregado para implantar o regulamento.

Durante o governo Collor, o setor passou por uma desregulamentação, sendo o Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Bens simplificado pelo Decreto n. 99.471, de 24 de agosto de 1990, onde esse registro deixou de ter caráter de permissão ou autorização para ser uma “habilitação”.

Em 1996, o Ministro dos Transportes assinou um despacho determinando que o DNER deveria abster-se de efetuar o controle, a autorização e o Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Bens por ausência de fundamentação legal. A revogação completa da Lei n. 7.092 veio com o advento da Lei n. 9.611/1998.

### **3.3. Legislação da América do Sul**

Dentro do âmbito da América do Sul, o transporte multimodal internacional de mercadorias iniciou-se com a Conferência de Ministros de Transportes, Comunicações e Obras Públicas da América do Sul. Nesta, através da Resolução n.10, foi criada em data de 13 de novembro de 1992, um Grupo de Trabalho coordenado pelo Chile com o objetivo de avaliar a evolução do transporte multimodal em âmbito mundial e regional, apresentando à Conferência as propostas de ação que considerasse apropriadas. A Resolução n. 16 de 1º de julho de 1994, em Caraballeda relevou os avanços da matéria no âmbito do Acordo de Cartagena e do Mercosul e resolveu encomendar à Presidência, a convocação de uma reunião extraordinária visando o estudo de uma normativa comum sobre transporte multimodal para a região que fosse compatível com as decisões e acordos adotados nos esquemas sub-regionais de integração com base no informe apresentado pelo Chile e propostas trazidas pelos demais órgãos responsáveis.

Ainda na mesma Resolução n. 16, foi solicitado à CEPAL, à JUNAC, à Secretaria do Mercosul e à UNCTAD que, em coordenação com a Secretaria Permanente, prestassem apoio à realização dos trabalhos. Enfim, a Resolução n. 23 aprovou, em 08 de novembro de 1996, o Acordo Regional sobre Transporte Multimodal, considerando o processo de integração física que os países envolvidos estabeleceram, materializando o desenvolvimento, ampliação, aperfeiçoamento e manutenção de interconexões bioceânicas, assim como o de vinculações fronteiriças e intrazonais para o desenvolvimento do transporte multimodal, objetivando a otimização de custos associados à cadeia de distribuição física internacional de mercadorias, constituindo importante ferramenta catalisadora do comércio exterior entre os países do Cone Sul com outros países, inclusive.

Os estudos liderados pelo Chile a respeito da matéria concluiu pela necessidade de contar com um corpo jurídico regional em matéria de transporte multimodal que articulasse e harmonizasse as legislações subregionais vigentes, a fim de possibilitar a realização de operações multimodais ente os diferentes países de grupos sub-regionais e destes com outros países estrangeiros ao grupo.

Bastante similar ao Acordo Parcial para a facilitação de Transporte Multimodal de Mercadorias entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, assinado em 30 de dezembro de 1994, sendo que o Chile ficou encarregado em continuar as tarefas do Grupo de Trabalho para analisar a possibilidade de elaborar e, eventualmente, implementar um regulamento para o Registro de Operadores de Transporte Multimodal da Região.

O âmbito de aplicação do Acordo está previsto nos arts. 2º e 3º, no qual se lê que o acordo será aplicado a todos os contratos de transporte multimodal internacional, sempre que: a. o lugar estipulado no contrato de transporte multimodal internacional, no qual o operador de transporte multimodal toma as mercadorias sob sua custódia, este situado em país signatário; b. o lugar estipulado no contrato de transporte multimodal no qual o operador de transporte multimodal entrega as mercadorias, este situado em um país signatário.

Interessante disposição é encontrada na parte final do art. 2º em que se tem que as disposições do acordo em tela se aplicarão a todos os contratos de transporte unimodal internacional que se celebrarem com a expressa remissão ao Acordo. Esta ressalva não é encontrada no Acordo de Transporte Multimodal Internacional no âmbito do Mercosul. No entanto, o art. 4º do Acordo do Mercosul estabelece que, havendo no documento ou conhecimento de transporte multimodal expressa menção ao acordo, indicando, especificamente, o “Acordo de Transporte Multimodal Internacional – Mercosul”, suas disposições prevalecerão sobre quaisquer das cláusulas adicionais do contrato de transporte

multimodal que lhe sejam contraídas, ressalvada a hipótese de majoração da responsabilidade ou das obrigações do Operador de Transporte Multimodal.

### **3.3.1 Legislação dos países do Mercosul**

A evolução da integração física entre o Brasil e os demais parceiros no Mercosul são de longa data, constituindo um histórico de oscilações de decisões e experiências visando a solução de questões do interesse comum dos quatro países. Os primeiros convênios são de meados do século XIX, como por exemplo, o Tratado de Navegação no Rio Paraguai firmado em 1857, os quais tiveram seqüência nos vários outros acordos de transporte assinados ao longo do tempo.

O Convênio Internacional de Transportes Terrestres teve origem no ano de 1970, em Montevidéu, quando os governos do Brasil, Argentina e Uruguai reuniram esforços para facilitar as transações de comércio entre os seus países. Contando com a adesão do Paraguai e do Chile, seguidos da Bolívia e do Peru, houve a criação de um foro setorial para todo o Cone Sul, bem como ao Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai (ATIT), assinado em 1º de janeiro de 1990. Tal Acordo foi internalizado através do Decreto n. 99.704, de 20 de novembro de 1990.

Quanto ao modal aquaviário, tem-se que em 1958, Brasil e Argentina firmavam o Acordo para estimular o desenvolvimento das marinhas mercantes, visando melhorar os transportes comerciais de cargas entre os dois países, bem como constituir instrumento de promoção e fortalecimento das respectivas marinhas mercantes e indústrias navais. O Convênio sobre Transporte Marítimo Brasil/Uruguai, concluído em 1975, somou-se ao anterior na facilitação dos transportes na região do Prata.

Além desses instrumentos, há outros acordos de transporte fluvial transversal fronteiriço, como o Convênio Multilateral de Transporte na Hidrovia Paraguai-Paraná, os acordos de cooperação e intercâmbio de material rodante no setor ferroviário assim como os acordos para utilização de portos brasileiros por países da Bacia do Prata (Paraguai e Bolívia).

As negociações têm obtido êxito devido à atuação dos Grupos Setoriais do Mercosul que por meio de estudos de viabilidade, propõem a continuidade ou o início de novos projetos que possibilitem a cooperação regional visando a facilitação do transporte

entre os países-membros da integração física das malhas aliada à harmonização de regulamentos diversos.

O Brasil tem ratificado por meios de decretos, todos os acordos sobre responsabilidade civil do transportador rodoviário internacional de mercadorias, firmado com seus parceiros do Mercosul que exigem registro prévio de transportadoras.

A última década representou mudanças substanciais na operação do transporte internacional de mercadorias devido à proposta do Tratado de Assunção que é a livre circulação de bens e serviços. As regras para gerir este segmento são genéricas e estão fundamentadas no Decreto 99.703/1990 que dispõe acerca do Acordo sobre transporte internacional terrestre entre o Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai.

As tratativas no Mercosul são realizadas através do Subgrupo de Trabalho n.05 (SGT-5), que a partir de 1995, teve ampliado o seu fórum de discussão, passando a englobar quase todas as modalidades de transporte, com exceção, ao transporte aéreo que está a cargo do Comando da Aeronáutica.

Quanto aos requisitos para ingressar no transporte internacional terrestre a empresa deverá obedecer à Instrução Normativa n. 1/99 (Habilitação) do Departamento de Transportes Rodoviários – DTR do Ministério dos Transportes. Além dos requisitos exigidos na referida Instrução, a empresa deverá contar com: a. representante no país de destino; b. possuir seguro de responsabilidade civil facultativa contra terceiros em viagem internacional; c. inscrever-se no posto de fronteira; d. levantar todos os custos que envolvem o transporte internacional.

### 3.3.2 Legislação dos outros blocos

#### 3.3.2.1 Legislação da União Européia

A indústria dos transportes é muito significativa na União Européia, representando 7,00% do PNB comunitário, 7,00% do número dos empregos, 40,00% dos investimentos efetuados pelos Estados-membros e 30,00% do consumo energético comunitário. As duas últimas décadas registraram um crescimento quase ininterrupto no tocante ao tráfego intracomunitário, sendo de 2,30% ao ano quanto ao transporte de mercadorias e 3,10% ao ano quanto ao transporte de passageiros<sup>163</sup>.

A formação de um mercado único forçou a mudança na política comum de transportes devido a algumas medidas tais como a supressão de fronteiras e liberalização dos transportes entre os Estados-membros, visando atenuar problemas de congestionamento e saturação relacionados ao crescimento do setor. A liberalização dos transportes esbarrou em alguns condicionalismos, a saber: a. ordem social, para evitar que a livre prestação de serviços conduzisse à violação das regras nacionais mais exigentes. A liberalização da prestação de serviços foi acompanhada por uma harmonização das condições sociais, das regras de exercício da atividade e das qualificações; b. de ordem econômica, para evitar que os investimentos em infra-estruturas fossem explorados por transportadoras que não participam no respectivo financiamento: este aspecto diz respeito ao domínio dos transportes rodoviários. Foi necessário evitar que a organização dos transportes ferroviários conservassem a fragmentação que existia no âmbito dos transportes ferroviários; c. decorrentes da segurança das ligações, para evitar que a introdução de novos fatores de concorrência prejudicasse a continuidade das relações de transporte entre zonas periféricas (insulares) e zonas centrais (continentais).

Na seara da liberalização das atividades de transporte, os métodos adotados levaram em consideração a especificidade de cada meio de transporte, tendo como objetivo principal, passar da prestação de um serviço internacional (entre dois Estados-membros) para a cabotagem (transporte em um outro Estado-membro).

A Política dos Transportes é regida pelo denominado Livro Branco que possui como objetivo principal conciliar o desenvolvimento econômico e os requisitos de uma

---

<sup>163</sup> *Transportes*: introdução. Disponível em: <<http://europa.eu.int/scadplus/leg/pt/lvb/l24040.htm>>. Acesso em: 22  
*Continua na próxima página*

sociedade exigente em termos de qualidade e de segurança para desenvolver um sistema de transportes moderno e sustentável até o ano de 2010. Foi apresentado pela Comissão em 12 de setembro de 2001 ("A política europeia de transportes no horizonte 2010: hora das opções" [COM (2001) 370 final – Não publicado no Jornal Oficial]<sup>164</sup>.

No Livro Branco nota-se uma acentuada preocupação com o desenvolvimento sustentável, através da adoção de medidas que possibilitem a consecução de projetos capazes de conduzir um crescimento equilibrado no setor de transporte e compatível com as diretrizes aprovadas em protocolos e convenções visando melhorias no meio ambiente, tais como a de Kioto. É necessário destacar um grande contraste quando em comparação com as políticas adotadas no âmbito do Mercosul. Aqui, a preocupação primordial é, não somente a construção de vias de acesso para os modais existentes, mas pela conservação das mesmas, que, não raro, encontram-se em condições precárias ao uso. Além disso, é interessante destacar que a malha de transportes existentes na União Europeia já, há muito, é bastante desenvolvida. Em resumo, certas questões no Cone Sul, tidas como prioridades não mais representam problemas naquele continente. Além disso, salienta-se o preponderante peso atribuído ao fator tecnológico, fato que se observa na adoção de políticas e projetos na área de transportes, em que a utilização de alta tecnologia é quase indissociável.

A Comissão Europeia propôs cerca de sessenta medidas para colocar em prática um sistema de transportes capaz de reequilibrar os modos de transporte, revitalizar as estradas-de-ferro, promover o transporte marítimo e fluvial e controlar o crescimento do transporte aéreo. Culminando no Livro Branco responsável pela estratégia de desenvolvimento sustentável aprovada pelo Conselho Europeu de Gotemburgo em junho de 2001. O contexto que propiciou a sua elaboração é marcado pelas dificuldades na aplicação da política comum dos transportes prevista pelo Tratado de Roma, em seguida reforçado pelo Tratado de Maastricht em suas bases políticas, institucionais e orçamentais, bem como introduziu o conceito de rede transeuropeia.

A rede transeuropeia de transportes corresponde às infra-estruturas (estradas, vias férreas, portos, aeroportos, meios de navegação, plataformas intermodais, condutas de transporte de produtos) e os serviços necessários ao funcionamento das mesmas. A Decisão n. 1.692/1996/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 1996,

diz respeito às orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (Jornal Oficial L 228 de 09/09/1996, com retificação publicada pelo Jornal Oficial L15 de 17/01/1997). Houve alteração posterior através da Decisão n. 1.346/2001/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de maio de 2001, modificando o tocante aos portos marítimos, portos de navegação interior e terminais intermodais, bem como ao projeto n. 08 do anexo III (Jornal Oficial L 185 de 06/07/2001).

Tais decisões definiram como finalidades da rede transeuropeia de transportes: 1. assegurar uma mobilidade das pessoas e mercadorias; 2. oferecer aos usuários infra-estrutura de qualidade; 3. combinar todos os modos de transporte; 4. permitir a melhor utilização possível das capacidades existentes; 5. ser interoperável em todos os seus elementos; 6. cobrir a totalidade do território da União Europeia; 7. prever a sua extensão aos Estados-membros da EFTA, países da Europa Central e Oriental e países mediterrâneos.

As grandes linhas de ação da Comunidade versam sobre: 1. o desenvolvimento de planos-diretores da rede; 2. a identificação de projetos de interesse comum<sup>165</sup>; 3. a promoção da interoperabilidade da rede; 4. a procura da coerência e da complementaridade das intervenções financeiras; 5. ações de investigação e de desenvolvimento; 6. cooperação com países terceiros envolvidos; 7. incentivo aos Estados-membros para que favoreçam os objetivos pretendidos, 8. promoção da cooperação entre as partes envolvidas.

Cada modal possui suas características definidas: 1. rede rodoviária: a. composta por rodovias de alta qualidade, sendo completadas por ligações novas ou renovadas; b. engloba a gestão da circulação e um sistema de informação dos usuários, com base em cooperação ativa dos sistemas de gestão da circulação europeia, nacional e regional; c. garante aos usuários um nível elevado de serviços, conforto e segurança, homogêneo constante. 2. rede ferroviária: a. composta pela rede de alta velocidade e pelas linhas convencionais; b. oferece aos usuários um elevado nível de qualidade e de segurança devido a sua continuidade e interoperabilidade e a um sistema harmonizado de controle e comando; 3. rede de vias navegáveis e dos portos de navegação interior: a. este sistema engloba uma rede de rios e canais, uma rede de ligações e ramificações, infra-estruturas portuárias e sistemas eficientes

---

<sup>165</sup> Um projeto é considerado de interesse comum se tiver como ações prioritárias: 1. A realização das ligações exigidas para facilitar o transporte; 2. A otimização da eficácia das infra-estruturas existentes; 3. A obtenção da interoperabilidade entre os elementos da rede, 4. A integração da dimensão ambiental da rede.

de gestão do tráfego<sup>166</sup>; b. os portos permitem interconexão entre o transporte marítimo e os outros modos de transporte, oferecendo equipamentos e serviços para passageiros e mercadorias (serviços de *ferry*, etc.). 4. rede aeroportuária: constituída pelos aeroportos de interesse comum situados no território da Comunidade e abertos ao tráfego aéreo comercial, sendo que os componentes regionais da rede facilitam no acesso ao núcleo da rede e contribuem para a quebra do isolamento das regiões periféricas. 5. rede de transporte multimodal: composta por vias navegáveis e vias férreas que, eventualmente, combinadas com percursos rodoviários iniciais e/ou terminais, permitem o transporte de mercadorias a longa distância entre todos os Estados-membros. A rede engloba, ainda, as instalações de transbordo entre as diferentes redes. 6. rede de gestão e de informação abrange os serviços costeiros ou portuários de tráfego marítimos e os sistemas de localização e determinação da posição de navios, de notificação de navios que transportam mercadorias perigosas, de comunicações de socorro e segurança marítima. 7. rede de gestão de tráfego aéreo engloba o plano de navegação aérea (espaço destinado ao tráfego aéreo em geral, rotas aéreas e instrumentos de auxílio à navegação aérea), o sistema de gestão dos fluxos de tráfego e o sistema de controle do tráfego aéreo.

O Conselho Europeu de Essen de 9 e 10 de dezembro de 1994 aprovou uma lista de catorze projetos: 1. Trem de alta velocidade /transporte combinado Norte-Sul (Eixo do Brenner); 2. Trem de alta velocidade Paris-Bruxelas-Londres; 3. Trem de alta de velocidade Sul (Madrid-Dax); 4. Trem de alta velocidade Leste (Paris-Luxemburgo); 5. Ferrovia clássica/transporte combinado (Linha de Betuwe); 6. Trem de alta velocidade/transporte combinado França/Itália; 7. Rodovias gregas (Patra-Kipi); 8. Rodovia Lisboa-Valladolid substituída pela ligação multimodal (ferroviária, rodoviária, marítima e aérea) Portugal/Espanha com o resto da Europa; 9. Ligação ferroviária clássica Cork-Stranraer; 10. Aeroporto de Malpensa (Milão); 11. Ligação permanente rodoferroviária entre a Dinamarca e a Suécia; 12. Triângulo nórdico (ferrovia/rodovia); 13. Ligação rodoviária Irlanda/Reino Unido/Benelux; 14. Linha principal da costa ocidental (ferrovia).

---

<sup>166</sup> Os portos interiores incluídos na rede são os portos abertos ao tráfego comercial, localizados na rede de vias navegáveis e interconectados com outros trajetos e dos transportes transeuropeus. Além disso, estes portos estão dotados de instalações de transbordo para transporte intermodal ou têm um volume anual de tráfego de mercadorias igual ou superior a 500.000 toneladas.

Destes catorze projetos, três estão prestes a concluídos e os restantes estão em curso de construção ou num estado avançado de preparação. A maioria deve estar concluída por volta de 2005<sup>167</sup>.

Há proposta de Decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Decisão n. 1.692/96/CE sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (COM [2001] 544 final COD2001/0229) definida pelo Livro Branco sobre a política europeia de transportes (COM [2001] 370) que visariam a. A uma contribuição para a eliminação de pontos de estrangulamento, inclusive para a resolução o problema da falta de interoperabilidade; b. A uma contribuição para o desenvolvimento sustentável, em especial, para o reequilíbrio modal e para os investimentos infra-estruturais destinados às ferrovias e às vias navegáveis interiores; c. preparação para o alargamento.

A proposta focaliza a ação da Comunidade em novas prioridades para desenvolver uma rede ferroviária dedicada ao transporte de mercadorias e ligá-las aos portos para integrar o transporte aéreo e a rede ferroviária de alta velocidade e para implantar sistemas de transporte inteligentes que aumentem a capacidade e a segurança das infra-estruturas.

A União Europeia, como pode se notar, tem especial preocupação com o uso da intermodalidade e multimodalidade, utilizando a expressão "transporte combinado". O Ato Comunitário que expôs essa preocupação foi a Comunicação da Comissão em 29 de maio de 1997, relativa à intermodalidade e ao transporte intermodal de mercadorias na União Europeia que objetivava a criação de uma lógica de sistemas para o transporte de mercadorias, estratégias e ações destinadas a promover a eficácia, os serviços e o desenvolvimento sustentável. Tal ato considerou a tendência do transporte de mercadorias como sendo a seguinte: intensificação do tráfego e maior equilíbrio na utilização dos diversos meios de transporte, com uma parte de mercado crescente para o transporte rodoviário e decrescente para o ferroviário. A intermodalidade foi definida pela Comissão como "uma característica de um sistema de transporte, em virtude da qual são utilizados pelos menos dois meios diferentes de modo integrado para completar uma cadeia de transporte de porta a porta", que permite, numa abordagem global, uma utilização mais racional da capacidade de transporte

---

<sup>167</sup> Relativamente às previsões feitas à época pelo Grupo Christophersen (1994), alguns projetos registraram atrasos. As razões dessas dificuldades são devidas à complexidade dos projetos que depararam com obstáculos técnicos, legislativos, jurídicos e financeiros, bem como as implicações ambientais.

disponível<sup>168</sup>. A intermodalidade não teria como meta a imposição de uma opção modal mas a prerrogativa de escolha da melhor alternativa dentre os modais possíveis, seja ferrovia, vias fluviais, transporte marítimo, aéreo, dutoviário ou rodoviário, partindo-se da premissa de que tais modais por si só não permitiriam um encaminhamento porta-a-porta. A intermodalidade pode complementar as políticas de transporte desenvolvidas pela União Européias, em virtude da liberalização dos mercados de transporte, desenvolvimento das redes transeuropéias, promoção de uma tarifação equitativa e eficaz, bem como pela realização da sociedade da informação no domínio dos transportes.

A Decisão 93/628/CEE do Conselho de 29 de outubro de 1993 relativa à criação de uma rede transeuropéia de transporte combinado estabeleceu que a base de tipo de transporte é composta por ligações ferroviárias e fluviais e percursos rodoviários que se revestem de grande importância para o transporte de mercadorias a longa distância e servem em todos os Estados-membros. A rede engloba igualmente as instalações de transbordo entre a ferrovia, a via navegável, a rodovia e a via marítima. A rede em questão teria duas fases principais para a sua consecução: 1. Primeira fase: enumeração das ligações ferroviárias necessárias e determinação do tipo de trabalhos a realizar; 2. Segunda fase: enumeração das ligações ferroviárias que exigem adaptações, as quais ainda deverão ser determinadas, bem como a construção de terminais intermodais e a realização de investimentos em material circulante especializado para o transporte combinado.

Inicialmente, os projetos abrangidos pela primeira fase deveriam estar concluídos ou em vias de serem concluídos numa perspectiva de seis anos e os seguintes, numa perspectiva de doze anos. A decisão foi aplicável até 30 de junho de 1995. De acordo com a abordagem multimodal, foi adotada uma nova decisão, em 23 de julho de 1996, que integra o estabelecido nas Decisões 93/628/CEE, 93/629/CEE e 93/630/CEE do Conselho.

No transporte intermodal de mercadorias há uma série de obstáculos que precisam ser enfrentados. Num percurso, uma mudança de meio de transporte não é simplesmente um transbordo, porém equivale a uma mudança de sistema, levando a custos (preços mais elevados, percursos mais longos, maiores atrasos ou prazos menos confiáveis, frágil disponibilidade de serviços de qualidade, restrições relativas ao tipo de mercadorias, risco elevado de danos à carga e processos administrativos mais complexos) e a repercussões sobre a competitividade do transporte intermodal.

---

<sup>168</sup> *Transportes combinados: programa PACT*. Disponível

A ausência de interligação que pode trazer a elevação dos custos descritos pode ser diferenciada em três níveis: 1. Da infra-estrutura e do material de transporte: a. inexistência de redes coerentes e de interligações (ausência, por exemplo, de elos de infra-estrutura), impõe aos operadores custos de transferência; b. o sistema atual é financiado e gerido separadamente em relação a cada meio de transporte. É, por consequência, difícil de determinar a responsabilidade do reforço das ligações entre esses meios de transporte; c. ausência de interoperabilidade entre diferentes meios de transporte, tais como os diferentes sistemas de sinalização ferroviária, originando problemas; d. as dimensões das unidades de carga de um meio de transporte para outro não são harmonizadas. 2. Das operações e da utilização de infra-estruturas, em especial dos terminais: a. determinados serviços tais como a identificação de veículos ou os sistemas de informação preditiva são inacessíveis de modo intermodal; b. os diferentes meios de transporte apresentam níveis desiguais de rendimento e de qualidade de serviços; c. as informações e práticas comerciais nem sempre são coordenadas entre os diferentes meios de transporte; d. nem sempre é possível adaptar os terminais aos horários dos trens e navios explorados 24 horas por dia e o tempo de trabalho dos condutores e os equipamentos nem sempre se encontram adaptados às operações entre os diferentes meios de transporte; e. os horários dos diferentes meios não são harmonizados; 3. De serviços e regulamentos orientados para os meios de transporte: a. a ausência de sistemas harmonizados para a comunicação eletrônica entre os diferentes parceiros da cadeia intermodal impede um adequado planejamento das operações; b. em caso de avaria da carga, a responsabilidade, regulada por diferentes convenções internacionais em função do meio de transporte utilizado, é difícil de determinar; c. entraves de natureza administrativa prejudicam a competitividade do transporte intermodal.

No que diz respeito às infra-estruturas e meio de transporte integrados, o objetivo é dispor de uma rede infra-estrutura e de pontos de transferência coerente no cenário europeu de modo a garantir a interoperabilidade e interligação entre os diferentes meios de transporte. A Comissão, diante disso, quer reforçar a configuração intermodal das redes de transeuropeias, apoiar a criação de serviços logísticos valorizando os pontos de transferência e garantir a liderança do processo de harmonização das unidades de carga (dimensões e pesos).

As medidas propostas para melhorar a interoperabilidade e a interligação no nível das operações são: 1. Analisar o mercado de modo a reforçar a integração do transporte

e da logística; 2. Criar *freeways* de frete ferroviários transeuropeus caracterizados por um acesso aberto e integrá-los num ambiente intermodal; 3. Estabelecer princípios comuns de tarifação e de estabelecimento de cargas para os diferentes meios de transporte; 4. Rever o Regulamento (CEE) n. 1107/70 relativo aos auxílios concedidos no domínio dos transportes combinados tendo em conta a necessidade de melhorar a competitividade do setor; 5. Definir orientações para a concessão de auxílios estatais no setor do transporte intermodal; 6. Aplicar normas de concorrência ao transporte de frete intermodal; 7. Coordenar os horários intermodais através da criação de um fórum eletrônico.

Para a realização da intermodalidade é necessário dispor de serviços e regulamentos comuns a todos os meios de transporte. Nesse sentido, Comissão incentiva as seguintes ações: 1. Estabelecer um quadro que facilite o desenvolvimento de sistemas de informação eletrônica intermodais em tempo real; 2. Utilizar as estruturas de comunicação tais como satélites ou a rede GSM para o acompanhamento e a localização das cargas nos diferentes meios de transporte; 3. Determinar critérios de normalização adequados para os processos e documentos relativos aos transportes sem a necessidade de papéis, em especial os procedimentos aduaneiros; 4. Promover um sistema não obrigatório de responsabilidade intermodal.

### **3.3.2.2 Legislação do NAFTA**

O Acordo Norte Americano de Livre Comércio (*North American Free Trade Agreement* – NAFTA) tornou-se realidade a partir de 1<sup>o</sup> de janeiro de 1994. Trata-se de um pacto comercial envolvendo os governos dos Estados Unidos, Canadá e México. Os objetivos do acordo firmado são os de eliminar as barreiras do comércio, promover condições de competição leais, aumentar os investimentos, garantir proteção adequada para os direitos de propriedade intelectual bem como estabelecer procedimentos efetivos para a implementação do acordo e resolução de controvérsias.

Sobre a questão dos transportes, tem-se que o NAFTA estabeleceu um procedimento gradativo para a remoção das barreiras existentes para os serviços rodoviários entre fronteiras. Em 18 de dezembro de 1995, os Estados Unidos e o México passaram a permitir carregamentos e entregas de transportes de cargas internacionais dentro das fronteiras dos Estados dos dois países. Esse acesso, no entanto, não se estendeu à participação dos

transportadores rodoviários estrangeiros nos mercados dos transportadores domésticos dos países membros.

Na mesma data de 18 de dezembro de 1995, as transportadoras americanas e canadenses obtiveram permissão para investimentos equivalentes a 49,00 % da participação acionária das transportadoras rodoviárias mexicanas de cargas internacionais. Essa permissão para a participação acionária para operações de transporte rodoviário de cargas mexicano foi elevada para 51% em 2001 e em 2004 está previsto alcançar a sua totalidade de controle acionário, ou seja, 100% da participações em ações. Por outro lado, também naquela data, foi permitido aos transportadores rodoviários mexicanos a formação de subsidiárias originárias do México ou controladas por este país nos Estados Unidos para a atuação no setor de transporte internacional de mercadorias pelo modal rodoviário. No entanto, não foi permitido aos transportadores mexicanos a inserção no transporte doméstico de mercadoria nos Estados americanos.

Resta salientar que nenhum dos governos conseguiu por em prática o cronograma de atividades para serem implantadas na data de 18 de dezembro de 1995. Pouco antes da data escolhida, o Secretário de Transportes dos Estados Unidos à época, Federico Peça, anunciou que os Estados Unidos estava agindo unilateralmente ao adiar o acesso além fronteira enquanto perdurasse a preocupação dos americanos acerca da segurança com relação ao destino das frotas mexicanas dentro do país. Desta forma, os caminhões mexicanos continuaram a efetuar suas operações com acesso restrito às zonas comerciais ao longo da fronteira norte-americana.

O NAFTA concedeu às firmas canadenses e americanas o direito de adquirir e operar terminais ferroviários e algumas linhas subsidiárias, trazendo suas próprias locomotivas, mercado de serviços e infra-estrutura financeira no México. O México continuará tendo completo acesso aos sistemas ferroviários americanos e canadenses, retendo, ainda, o direito exclusivo de operar, administrar e controlar o tráfego de seu próprio sistema férreo, além de supervisionar e possuir preferência para operar, construir e manter a infra-estrutura ferroviária básica.

O México concordar também pela permissão em 100% nas participações acionárias para atuarem nas facilidades dos portos mexicanos: guindastes, cais, terminais e companhias de estiva que cuidam de suas próprias cargas. Para as companhias que cuidam de cargas alheias, a porcentagem acionária de 100% é permitida após a outorga da Comissão Mexicana de Investimentos Estrangeiros. Por sua vez, O México continua a ter permissão integral na participação nas atividades portuárias americanas e canadenses.

Nos Estados Unidos<sup>169</sup>, os encargos do transporte por parte do governo federal envolve os vários modais existentes de forma especializada. Enquanto muitos países se esforçaram para abrir vias marítimas e fluviais bem como rodovias e ferrovias como acesso do vasto interior rumo ao exterior, consubstanciados por investimentos de ordem privada, os Estados Unidos direcionou esforços para a construção de uma ferrovia transcontinental em suas largas faixas de terra. Entre o final do século XIX e final do século passado, houve necessidade de regulamentação das rodovias, trechos aéreos, ferrovias e dutovias entre as diferentes cidades que cruzam o país.

No entanto, resta enfatizar que os Estados Unidos acreditam que a desregulamentação do setor impulsionaria esta fatia de mercado adiante.

Ainda que a defesa pela desregulamentação e da intermodalidade tivessem tido reconhecimento desde 1940, através da *National Transportation Policy Statement* e aprovado pelo Congresso americano, a desregulamentação federal acerca dos transportes não começou até a entrada em vigor do Ato de Desregulamentação do Transporte Aéreo de 1977.

O governo federal impulsionou com grande força a intermodalidade quando aprovou a Ato de Eficiência do Transporte de Superfície Intermodal (*Intermodal Surface Transportation Efficiency Act – IESA*) de 1991. Este ato inseriu o Escritório de Intermodalidade (*Office of Intermodalism*) no organograma do Departamento Transporte americano. A intermodalidade também foi objeto do relatório da Comissão Nacional sobre Transporte Intermodal em 1994, bem como princípio de investimentos federais firmado em 1996 e Política de transporte de cargas de 1997.

Os governos estadual e local possuem funções complementares na estrutura de transporte americano. O Estado formula as políticas estaduais, abarcando planejamento,

---

<sup>169</sup> *Multimodal/Intermodal Transportation in the United States, Western Europe, and Latin America: Governmental Policies, Plans, and Programs*. Disponível em: <[http://www.utexas.edu/lbj/pubs/books/multi\\_sum.html](http://www.utexas.edu/lbj/pubs/books/multi_sum.html)>. Acesso em: 30 maio 2003. O texto versa sobre a maneira com que os governos americano, europeu (ocidental) e latino americano vêm investindo no setor de transporte multimodal e intermodal. Importante ressaltar que, de acordo com o texto, intermodalidade é um conceito de processo de transporte de cargas por meio de um sistema interconectado por redes viárias, envolvendo várias combinações de meios de transporte, no qual todos os seus componentes são ligados e eficientemente coordenados, oferecendo ao transportador e passageiros uma gama de opções dentro de um contexto do sistema unificado de transporte, ao qual pode-se escolher rotas preferenciais e métodos de transporte. As práticas multimodais se referem, para o autor, ao processo de agrupar os meios de transporte enquanto práticas intermodais que se referem ao agrupamento de ligações, interações e movimentações entre os meios de transporte. Apesar de não concordarmos com essa diferenciação, pois, para o Cone Sul, a diferença entre transporte intermodal e multimodal estaria centrado na utilização de um único contrato de transporte aliado à presença ou não da figura do Operador de Transporte Multimodal durante o deslocamento da carga desde a origem até o destino previsto, acredita-se que tal estudo tal estudo é importante ao presente trabalho, ao mostrar mais uma das facetas do transporte multimodal.

finanças e execução de projetos de infra-estrutura, regulação de serviços, facilidades e segurança. O Estado ainda focaliza as funções diretamente relacionadas às necessidades específicas de transporte, não excluindo projetos promovidos por fundo federais disponíveis. Ato de Eficiência do Transporte de Superfície Intermodal determina que cada Estado implante um processo de planejamento de transporte estadual para cobrir toda a área geográfica e para utilizar todos os meios de transporte.

### 3.3.2.3 Legislação da ASEAN

A Associação das Nações do Sudeste Asiático (*Association of Southeast Asian Nations – ASEAN*), integrada por Indonésia, Malásia, Filipinas, Cingapura, Tailândia e Brunei, surgiu em 1967 com a finalidade de acelerar o progresso econômico e aumentar a estabilidade regional. Em 1988 foi criado Fundo Asean, com capital de US\$ 150 milhões, para financiamento da indústria da Região. A organização incentiva a produção de bens complementares tais como auto-peças, que têm os países-membros como compradores preferenciais. Em 1992, foi assinado um acordo para a eliminação das barreiras econômicas e alfandegárias entre esses países . A Asean também prevê a cooperação nas áreas de transporte, comunicação, segurança, relações externas, indústria, finanças, agricultura, energia, tecnologia, educação, turismo e cultura. Em julho de 1993, a Asean decidiu se inserir como um movimento dentro da Apec (Cooperação Econômica da Ásia e do Pacífico)<sup>170</sup>.

A Asean também tem apostado nas virtudes do transporte multimodal de mercadorias como estratégia para a sua produção. Entendendo que o transporte multimodal como sendo aquele em que o transporte é realizado por, pelo menos, dois modais diferentes baseados num único contrato, bem como que quando esse tipo de transporte é feito domesticamente, as questões de direito, obrigações e responsabilidades podem ser resolvidos através do sistema jurídico nacional, há uma preocupação comum a todos os países que têm interesse em utilizar a multimodalidade no comércio exterior: as diferentes legislações existentes do setor e os conflitos legais decorrentes. Quando o transporte internacional multimodal é envolvido, a situação torna-se complicada, pois o expedidor, consignatário e o

---

<sup>170</sup> Almanaque Abril. São Paulo: Editora Abril, 1996. p. 178

operador de transporte multimodal podem ser regulados de formas distintas nos diferentes países e regiões<sup>171</sup>.

Deve-se ressaltar que a não aplicabilidade da Convenção das Nações Unidas de 1980 sobre o Transporte Internacional Multimodal de Mercadorias, devido à ausência de ratificações mínimas necessárias.

Diante desse fato, enquanto uma legislação padrão acerca do transporte internacional multimodal de mercadorias não é posto em vigor, a região do sudoeste asiático resolveu aprovar a sua própria regulamentação para o setor, unificando leis regionais e sub-regionais.

O desenvolvimento do transporte multimodal e facilitação do comércio são consideradas metas prioritárias do Plano de Ação em Transporte e Comunicações da Asean. O objetivo principal para a promoção e operações do transporte multimodal é a formulação de um acordo regional acerca do assunto a ser aplicado entre os países-membros.

Então, um projeto para o Acordo Regional de Desenvolvimento do Transporte Multimodal para a operação do Transporte Multimodal no Sudeste Asiático foi preparado baseado no Acordo sobre Transporte Multimodal entre o grupo Andino, formado pela Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela. Vale lembrar que este acordo incorporou, como os demais acordos regionais tangentes ao tema, as disposições da Convenção de Genebra e da UNCTAD/ICC – Regras para os Documentos de Transporte Multimodal. A essa uniformização visa evitar complicações futuras no que se refere às incompatibilidades com outros acordos regionais sobre transporte multimodal e a adoção individual das várias convenções pelos países interessados, assegurando uma harmonização e convergência de disposições quanto a padrões e procedimentos entre as regiões e, não excluindo a possibilidade, no mundo inteiro.

O Quinto Encontro do Grupo de Trabalho da ASEAN sobre o desenvolvimento do Transporte Multimodal e Facilitação Comercial realizado entre 12 e 14 de março de 1998, em Phuket, Tailândia, resultou no Projeto de Acordo sobre Transporte Multimodal. Este projeto possui 42 artigos divididos em 10 capítulos, discorrendo sobre: Definições; Âmbito de aplicação; Documentos de transporte multimodal; Responsabilidade

---

<sup>171</sup> VIPAMANEERUT, Pimvimol. *Trend of multimodal transport law in the ASEAN*. Disponível em: <http://www.tillekeandgibbins.co.th/publications/newsletters/maritime/multimodal.htm>. Acesso em 30 maio 2003.

do Operador de Transporte Multimodal; Limitação da responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal; Responsabilidade do Expedidor; Avisos, Reclamações, Ações e Prescrições; Jurisdição e Competência; Operador de Transporte Multimodal; Disposições Diversas, Disposições Finais.

Entretanto, algumas questões permaneceram em aberto entre os nove integrantes do ASEAN, uma delas é a definição de transportador, que no art. 1º é definido como sendo aquela pessoa que efetivamente executa o transporte, ou parte dele, seja ou não Operador de Transporte Multimodal, sendo que a sua distinção com o Operador de Transporte Multimodal não é clara pois, ainda no art. 1º, o Operador de Transporte Multimodal significa qualquer pessoa que em nome próprio ou em nome de outra pessoa, conclui o contrato de transporte multimodal, agindo como o principal, não como agente ou em nome do expedidor ou dos transportadores que participam das operações de transporte multimodal e quem assume a responsabilidade pela execução do contrato. Dessa forma, fica a dúvida de quem deve efetivamente executar ou se comprometer a executar o transporte, quer seja ele idêntico ao operador de transporte multimodal ou não.

Uma outra questão diz respeito às situações em que se permite ao operador de transporte multimodal eximir-se de sua responsabilidade se ele pode provar que o evento que levou à perda, dano ou atraso na entrega da mercadoria ocorreu devido a atos de negligência por parte do expedidor, consignatário ou seus representantes ou agentes; embalagem, marcas ou numerações das mercadorias insuficientes ou deficientes, manuseio, carregamento, descarregamento, armazenamento das mercadorias pelo expedidor/consignatário ou seus representantes ou agentes, defeito inerentes ou oculto das mercadorias, greves, *lock out*, interrupção do trabalho, restrições total ou parcial do trabalho ou outros atos provados em tempo hábil a serem além do controle do operador de transporte multimodal.

As disposições do art. 10 do projeto indicam que a responsabilidade do operador de transporte multimodal é baseada na presunção do ato seguindo a linha da Convenção de Genebra e da responsabilidade do transportador segundo as Regras de Hamburgo, sendo que muitas delegações acreditavam que o artigo era suficiente para proteger o operador de transporte multimodal e que a cláusula abrangente que estipula "outros atos provados em tempo hábil..." parece oferecer proteção ilimitada ao operador de transporte multimodal.

A questão da arbitragem enseja também alguns complicadores. O acordo permite às partes recorrerem qualquer disputa à arbitragem e depositar as escolhas do fórum

onde os procedimentos arbitrais podem ser instituídos. Foi apontado no encontro, que cada membro do Asean precisa consultar as autoridades competentes de seus países acerca das respectivas leis de arbitragem e procedimentos, com atenção especial ao caráter das mesmas quanto convenções internacionais sobre o assunto.

### **3.4 Direito Internacional Privado e os contratos de transporte**

O intenso intercâmbio comercial, cultural, científico, artístico etc entre as nações, baseado na necessidade de cada Estado estabelecerem condições de um amadurecimento de relações também políticas e jurídicas que sejam capazes de harmonizar interesses e garantir a manutenção dos laços internacionais já existentes. A pluralidade de sociedades aliado às diferenças de estágios de desenvolvimento educacional (principalmente no que tange à mão-de-obra especializada) e industrial possibilitaram o surgimento de conflitos, bem como uma organização jurídica própria para cada Estado. Para Irineu Strenger: "Realmente, há um conjunto de circunstâncias histórico-sociais, em conjunto de condições objetivas, que corresponde ao surgimento de um povo que alcançou certo grau de evolução e que explica a necessidade de buscar direito que se aplique à complexa comunidade mundial inter-relacionador"<sup>172</sup>. Edgar Carlos de Amorim, completa:

[...] Dentro do território de cada Estado há sempre, por trás de cada um dos seus habitantes, um complexo de normas que lhe dão direitos e impõem-lhe obrigações.

Esse complexo de normas ou sistema jurídico não é igual em todos os Estados. Ele sofre mutações ou variações de Estado para Estado, em face das mudanças e costumes de cada povo, das diferenças de tradições, religiões, raças e condições econômicas<sup>173</sup>.

É nesse plano complexo de legislações variadas que emerge o denominado Direito Internacional Privado. É o resultado da coexistência de diferentes ordens jurídicas independentes, sendo que as mesmas não excluem a possibilidade de tentarem conceber um ponto de equilíbrio entre os ordenamentos. Dessa diversidade de sistemas, o conflito é quase inevitável. Assim, o Direito Internacional Privado teria como objetivo “oferecer soluções para

---

<sup>172</sup> STRENGER, Irineu [1991], *op.cit.*, p.04 e 05

<sup>173</sup> AMORIM, Edgar Carlos de. *Direito internacional privado*. 7. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000. P. 04

os conflitos que surgem por causa de leis divergentes no ordenamento jurídico de diferentes Estados”<sup>174</sup>.

Para Claudio Souto, o Direito Privado Internacional teria por missão escolher a norma aplicável a uma determinada situação quando podem ser invocados dois ou mais sistemas normativos para a regulação da mesma<sup>175</sup>.

Wilson Batalha e Sílvia Batalha Netto manifestam-se:

O Direito Internacional Privado é o ramo do Direito interno que indica a norma legal aplicável às hipóteses em que a situação ou a relação jurídica apresenta elementos de ligação com mais de um ordenamento jurídico. Suas normas provêm da legislação interna, dos tratados normativos e convenções internacionais após o processo de internacionalização e integração no Direito interno, bem como dos usos e costumes internacionais aceitos pelos órgãos do Estado<sup>176</sup>.

Irineu Strenger acredita que:

A inexistência possível de situações incertas de direito individual, diante do direito coletivo, do indivíduo diante da coletividade, fruto ingrato, porém inevitável da variada e múltipla legislação universal, dos inúmeros e diversos critérios doutrinários, explica a razão de ser do direito internacional privado, da mesma forma em seu fim se exprime na necessidade de estudar, resolver e evitar essas situações incertas, corrigindo-as ou amoldando-as na conformidade com regras emanadas do Direito<sup>177</sup>.

Para Strenger, o Direito Internacional Privado teria como finalidade primordial, estabelecer a certeza do direito privado nas relações internacionais, mediante a adoção de princípios gerais os quais garantiriam a aplicabilidade de uma lei de determinado Estado ao conflito posto.

Nádia de Araújo também sustenta que o Direito Internacional Privado visa a resolução de situações que envolvam mais de um ordenamento jurídico, definindo ainda, o Direito Internacional Privado Convencional dos Contratos Internacionais como sendo aquele conjunto de regras originadas de instrumentos convencionais internacionais aplicáveis às

---

<sup>174</sup> MELO, Luis Gonzaga. *Introdução ao estudo do direito internacional privado*. São Paulo: WVC /EDUEP, 2001. p. 53.

<sup>175</sup> SOUTO, Cláudio. *Introdução crítica do direito internacional privado*. 2. ed. Revista e ampliada. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2000. p. 94

<sup>176</sup> BATALHA, Wilson de Souza Campos e NETTO, Silvia Marina L. Batalha de Rodrigues. *Direito Privado Internacional*. São Paulo: Ltr, 1997. p. 15

<sup>177</sup> STRENGER, Irineu [1991], *op. cit.*, p. 13

pessoas privadas implicadas nas relações contratuais internacionais<sup>178</sup>. Para a autora, a regulamentação da lei aplicável no que tange às obrigações contratuais vem sendo discutida tanto pela legislação interna quanto pela externa. "Esta é a tendência moderna: uniformizar as normas de conflitos de lei para promover a certeza jurídica necessária ao bom andamento dos negócios no comércio internacional"<sup>179</sup>. Se as barreiras tarifárias e quantitativas entre as fronteiras constituem entraves ao comércio internacional, no que concerne à ordem jurídica há um obstáculo de difícil transposição. A pluralidade das legislações nacionais na área de direito obrigacional evidenciam uma necessidade de padronizar certos aspectos da responsabilidade civil no transporte de mercadorias para que se possa ter maior certeza jurídica quando do cumprimento do contrato.

Nádia de Araújo diz:

O direito privado internacional tem por objeto encontrar soluções para as hipóteses em que o sistemas jurídicos estejam conectados a mais de um ordenamento jurídico através de regras conflituais. O seu ensino tradicional dedica-se, inicialmente, à parte geral, na qual se estuda, em primeiro lugar, o método conflitual. Em seguida, passa-se à parte especial, quando as regras aprendidas na primeira parte são utilizadas nos diversos temas especializados do Direito Civil, entre eles, o Direito Obrigacional<sup>180</sup>.

Para Beat Walter Rechsteiner visaria à justiça material, ressalvados os casos aplicáveis de ordem pública, de maneira indireta, sendo necessários elementos de conexão alternativos favorecendo a validade jurídica de um negócio jurídico (princípio do *favor negotii*), completando que "a grande maioria das legislações de direito internacional privado prevê que quando a um negócio jurídico específico for aplicável um determinado direito e sua forma não satisfizer a esses requisitos, mas aqueles do lugar onde foi realizado, deve ser aplicado quanto à forma do negócio jurídico esse direito"<sup>181</sup>. Acrescenta, que um outro objetivo do Direito Internacional Privado é harmonizar as decisões judiciais, proferidas pela justiça de determinado Estado com o direito de países com os quais a relação jurídica tenha conexão internacional. Completando: "A autoridade da justiça sofreria se fossem atribuídas

---

<sup>178</sup> ARAUJO [2002] *op.cit.*, p. 15

<sup>179</sup> ARAUJO, Nádia de. Contratos internacionais: novas tendências: Mercosul e convenções internacionais. Rio de Janeiro: Renovar, 1997. p. 13

<sup>180</sup> ARAUJO [2002], *op.cit.*, p. 123

<sup>181</sup> RECHSTEINER, Beat Walter. *Direito internacional privado: teoria e prática*. São Paulo: Saraiva, 1996. P. 11

sentenças contraditórias para as mesmas partes, em países diferentes, ou se um *status* jurídico reconhecido pela justiça de um país não fosse reconhecido em outro"<sup>182</sup>.

---

<sup>182</sup> RECHSTEINER, *op.cit.*, p. 12

#### 4. A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL MULTIMODAL DE MERCADORIAS

##### 4.1 A responsabilidade civil no transporte internacional de mercadorias

O estudo acerca da responsabilidade civil no transporte internacional de mercadorias prescinde de uma análise prévia das convenções internacionais que versam sobre o intercâmbio internacional de bens.

Nesta seara, há um grande destaque para o transporte marítimo de mercadorias, soberano ainda nos dias de hoje quando o assunto é o transporte de mercadorias em grande quantidade entre países, principalmente, quando envolve distâncias consideráveis como as intercontinentais.

No entanto, a evolução da tecnologia dos meios de transporte aliado ao crescente aumento das trocas comerciais entre as mais variadas regiões teve como resultado a busca de consensos capazes de abranger também outras formas de transporte, enquadrando-se aqui, o transporte multimodal.

Tão grande é essa importância que ocasionou, durante os anos, uma preocupação com relação à responsabilidade civil durante o transporte propriamente dito, originando convenções e acordos que pudessem, de alguma forma, regulamentar o setor.

Em termos globais, os principais provedores de serviço de transporte multimodal parecem ser os fretadores que, na maior parte das vezes, não possuem ou não operam os meios de transporte propriamente ditos, mas organizam individualmente os estágios do transporte de cada modal utilizando os transportadores unimodais. No entanto, cresce o número de grandes companhias de navegação comercial, das quais, boa parte domina o intercâmbio de mercadorias, envolvendo o transporte por *containers* e que têm expandido seus serviços ao transporte porta-a-porta integrando o transporte marítimo aos diferentes modais elementares ao transporte multimodal.

A expressiva tendência crescente à utilização do transporte multimodal internacional mobilizou os diversos países à convergência de regras capazes de estabelecer um padrão ou que pudessem dirimir os conflitos de normas nacionais ou, simplesmente, suprir a ausência de regulamentos mundialmente aceitos. É nesse cenário que as convenções internacionais bem como as organizações que buscam equilibrar as relações intercambiais internacionais assumem vital importância.

## 4.2 Sobre as principais convenções internacionais

### 4.2.1 As Regras de Haia e as Regras de Haia – Visby

Em torno do modal marítimo, observa-se um destaque especial às Regras de Haia de 1924 e suas alterações posteriores – Regras de Haia-Visby de 1968 e o Protocolo dos Direitos Especiais de Saque (DES de 1979) – e às Regras de Hamburgo.

Ainda que nem todos os países que ratificaram as Regras de Haia-Visby de 1968 tenham ratificado igualmente as Regras de Haia de 1924, pode-se afirmar que os países que apresentam maior importância no transporte marítimo, ou seja, os que possuem as maiores frotas mercantes, ratificaram as Regras de Haia-Visby.

As Regras de Haia-Visby as quais emendaram as Regras de Haia por meio do Protocolo de Bruxelas em 1968, trazem, sem alterações, dezessete situações em que há isenção de responsabilidade do transportador marítimo, em seu artigo IV, item 2: Nem o expedidor nem o navio serão responsáveis por perda ou dano resultante ou proveniente: a. de atos, negligência ou falta do capitão, mestre, piloto ou empregados de expedidor na navegação ou na administração do navio; b. de um incêndio, salvo se for causado por fato ou culpa do expedidor; c. de perigos, riscos ou acidentes do mar ou de outras águas navegáveis; d. de casos fortuitos; e. de fatos de guerra; f. de fatos de inimigos públicos; g. de embargo ou coação do governo, autoridade ou povo ou de uma apreensão judicial; h. por restrições de quarentena; i. de fato ou de uma omissão do expedidor ou proprietários das mercadorias ou de seu agente ou representante; j. de greves ou *lock-outs* ou de suspensões ou dificuldades postas ao trabalho, seja qual for a causa, parcialmente ou totalmente; k. de motins ou perturbações populares; l. de uma salvação de vidas ou bens no mar; m. de desfalque de volume ou de peso ou de qualquer outra perda ou dano resultante de vício oculto, natureza especial ou vício próprio da mercadoria; n. de uma insuficiência de embalagem; o. de uma insuficiência de marcas; p. de uma insuficiência ou imperfeição de marcas; q. de vícios ocultos que escapam a uma razoável diligência; r. de qualquer outra causa não proveniente de fato ou culpa do expedidor ou de fato ou culpa de agentes ou empregados do expedidor, mas a encargo da prova incumbirá à pessoa que invoca o benefício desta isenção e cumprir-lhe-á mostrar que nem a culpa pessoal nem o fato do expedidor nem a culpa ou o fato dos agentes ou empregados do expedidor contribuíram para a perda ou dano.

As Regras de Haia-Visby não abrangem o transporte de animais vivos ou de cargas no convés. Como conseqüência, surgiram as Regras de Hamburgo, visando primordialmente, estabelecer o princípio de presunção da culpa do transportador marítimo.

As Regras de Haia estabeleceram um regime jurídico obrigatório para regulamentar a responsabilidade do transportador pela perda ou dano das mercadorias transportadas em virtude de um conhecimento de embarque, aplicável ao período compreendido entre o momento em que as mercadorias são carregadas no navio até o momento de seu descarregamento. De acordo com as suas disposições, o transportador é responsável pela perda ou dano resultante da falta de diligência devida para assegurar a navegabilidade do navio ou para prepará-lo com os equipamentos necessários ou para que o espaço destinado à armazenagem para reunir as condições de segurança para o transporte de mercadorias. As Regras de Haia contêm a mesma lista de circunstâncias que eximem o transportador da responsabilidade no caso de a perda ou o dano forem decorrentes de uma falta de navegação ou administração do navio. As Regras de Haia foram modificadas duas vezes desde sua adoção: em 1968, em virtude de um protocolo que ficou conhecido como sendo "Protocolo de Visby" e em 1979, através do denominado "Protocolo adicional de 1979". Ambas as emendas se referem, principalmente, à limitação da responsabilidade financeira conforme as Regras de Haia original. Elas não alteraram o regime básico de responsabilidade das Regras de Haia nem a atribuição de riscos em virtude deste regime.

A aplicação das Regras de Haia, como não poderia deixar de ser diferente, provocou um descontentamento geral com relação à atribuição de responsabilidades e riscos de acordo, a qual beneficiava a grande maioria dos transportadores em detrimento aos expedidores. Diversas disposições das Regras de Haia eram consideradas ambíguas e incertas, o que contribuía a elevar os custos de transporte e a incrementar ainda mais os riscos suportados pelos expedidores. Esse descontentamento com as Regras de Haia também está fundamentada na evolução das condições tecnológicas oferecidas bem como no que tange às práticas relativas ao transporte marítimo, pois as Regras de 1924, adequadas à época não mais respondiam às novas questões decorrentes do desenvolvimento do setor.

Um exemplo dessa inadequação seria a questão do fundamento da responsabilidade do transportador, de acordo com o sistema das Regras de Haia, que estabeleciam que o transportador era responsável pela perda ou dano resultante da ausência de diligência devida para assegurar a navegabilidade do navio, ou para prover ou equipá-lo devidamente ou para que o espaço destinado à armazenagem apresentasse as condições necessárias ao transporte de mercadorias, com uma longa lista – já citada – eximindo o

transportador da responsabilidade, com especial destaque à denominada falta náutica, situação em que a transportador era liberado da responsabilidade no caso de perda ou dano resultante de atos, negligência ou falta do capitão, mestre, piloto ou empregados de expedidor na navegação ou na administração do navio. Com exceção desta ressalva, as justificativas do sistema baseava-se na impossibilidade do expedidor em comunicar-se com seu navio e exercer um controle efetivo sobre o navio e tripulação durante as longas travessias marítimas e também devido ao conceito tradicional da travessia marítima com uma empresa conjunta do expedidor e o proprietário das mercadorias. Contudo, tais concepções tornaram-se obsoletas diante do avanço do desenvolvimento das comunicações e reduções do tempo de viagem.

Em 1968, a delegação do Chile – durante o primeiro período das sessões da Comissão das Nações Unidas sobre o Transporte Marítimo de Mercadorias (CNUDMI) – levantou a possibilidade de revisão da legislação correspondente ao transporte marítimo de mercadorias. Em seguida a Assembléia Geral recomendou à Comissão que considerasse a inclusão da questão aos temas prioritários no seu programa de trabalho, iniciado, então, no segundo período de sessões em 1969. Nessa mesma época, a legislação relativa aos conhecimentos de embarque e ao transporte marítimo de mercadorias era objeto de estudo do Grupo de Trabalho da Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e Desenvolvimento (UNCATD). O Grupo de Trabalho chegou à conclusão de que as normas e práticas relativas aos conhecimentos de embarque incluídas nas Regras de Haia e nas modificações contidas no Protocolo de Visby deveriam ser examinadas e, dependendo do caso, revisadas ou ampliadas com vistas à preparação de um novo convênio internacional. O objetivo central era o de eliminar as ambigüidades da legislações em vigor à época, permitindo uma distribuição equilibrada das responsabilidades e riscos entre os expedidores e os transportadores. O Grupo de Trabalho entregou à CNUDMI a incumbência de levar adiante as considerações levantadas em 1971. Em 1976, a CNUDMI, completou e aprovou o texto de um projeto de Convênio sobre o Transporte Marítimo de Mercadorias. Posteriormente, a Assembléia Geral convocou a conferência diplomática de Hamburgo, ocasião em que restaram aprovadas as Regras de Hamburgo.

Resta ressaltar que as Regras de Haia não consideram a arbitragem como meio de solução de controvérsias.

#### 4.2.2 As Regras de Hamburgo

O Convênio das Nações Unidas sobre o Transporte Marítimo de Mercadorias de 1978 (Regras de Hamburgo) elaborado pela Comissão das Nações Unidas para o Direito Mercantil Internacional (CNUDMI) foi aprovado em 31 de março de 1978 em conferência diplomática convocada pela Assembléia Geral das Nações Unidas em Hamburgo, Alemanha. Através deste Convênio foi estabelecido um regime jurídico que regula os direitos e obrigações dos expedidores e transportadores e consignatários em virtude de um contrato de transporte marítimo. Concentraram seu foco na responsabilidade do transportador pela perda e dano das mercadorias bem como o atraso na entrega. Também dispõe acerca da responsabilidade do expedidor pelas perdas sofridas pelo transportador e pelo dano sofrido pelo navio, assim como de certas responsabilidades do expedidor em relação a cargas perigosas. Outras disposições das Regras de Hamburgo se referem aos documentos de transporte emitidos pelo transportador, incluindo os conhecimentos de embarque e documentos de transporte não negociáveis, bem como as reclamações e ações em virtude do Convênio.

As Regras de Hamburgo entraram em vigor em 1<sup>o</sup> de novembro de 1992 para os seguintes Estados: Barbados, Bostuwana, Burkina Faso, Chile, Egito, Guiné, Hungria, Quênia, Lesotho, Líbano, Malawi, Marrocos, Nigéria, República Unida da Tanzânia, Romênia, Senegal, Serra Leoa, Tunísia, Uganda e Zâmbia, ocasião em que atingiu o número mínimo de ratificações. Em agosto de 1994, outros dois países, Áustria e Camarões, passaram a fazer parte do Convênio. A convenção obteve baixo número de ratificações pois, como reação às Regras de Haia-Visby, evidentemente pendendo aos interesses dos transportadores marítimos, não era conveniente que entrasse em vigor. Sendo assim, apenas países de pouca expressão no transporte marítimo tiveram interesse em ratificar tal convenção.

Sobre os antecedentes das Regras de Hamburgo, pode-se dizer que elas são o resultado de um movimento a favor de um regime jurídico internacional uniforme para regular o transporte marítimo de mercadorias, o qual durante muitos anos esteve submetido a um regime jurídico centrado em torno do Convênio internacional para a unificação de certas regras em matéria de conhecimentos, conhecido pela denominação de Regras de Haia.

A fim de assegurar a uniformidade no plano internacional das disposições relativas ao transporte marítimo de mercadorias, as Regras de Hamburgo possuem um âmbito de aplicação bastante amplo e maior que o das Regras de Haia, aplicando-se a todos os contratos de transporte marítimos de mercadorias firmados entre Estados diferentes entre si,

conforme o contrato, o porto de carregamento ou o porto de descarregamento estão situados em um Estado contratante, se as mercadorias são descarregadas em um dos portos facultativos de descarregamento previstos no contrato e se esse porto está situado em um Estado contratante ou se o conhecimento de embarque ou outro documento que seja prova do contrato foi emitido em um Estado contratante. Além desses casos citados, as Regras de Hamburgo são aplicadas também se o conhecimento de embarque ou outro documento que comprove o contrato estipulem a sua aplicação. A aplicação das Regras em tela não depende da nacionalidade do navio, do transportador, do expedidor, do signatário ou de qualquer outra pessoa interessada.

Importante notar que as Regras de Hamburgo não se aplicam aos contratos de fretamento, no entanto, são aplicadas aos conhecimentos de embarque emitidos em conformidade com um contrato de fretamento uma vez que o conhecimento de embarque regula a relação entre o transportador e o detentor do conhecimento de embarque que não o fretador.

Enquanto as Regras de Haia se aplicavam somente no caso em que o conhecimento de embarque era emitido pelo transportador, as Regras de Hamburgo regulam os direitos e obrigações das partes em um contrato de transporte independentemente de o conhecimento de embarque ter sido emitido ou não.

Quanto ao período de responsabilidade, tem-se que Regras de Hamburgo aplicam-se à totalidade do período em que o transportador traz as mercadorias sob sua custódia no porto de carregamento, bem como durante o transporte propriamente dito e no porto de descarga. As Regras de Haia eram aplicadas somente no período compreendido entre o momento em que as mercadorias eram carregadas no navio e o momento em que eram descarregadas do mesmo. Desta forma, sua aplicação não abrangia a perda ou dano ocorridos enquanto as mercadorias estavam sob a custódia do transportador quando anteriores ao carregamento ou posteriores à descarga do navio. Havia muitas críticas quanto a esse sistema, pois é comum no transporte marítimo, os transportadores aceitarem e manterem as mercadorias sob sua custódia no porto antes e depois do transporte efetivo por mar, sendo que perdas e danos podem ocorrer nesse ínterim, enquanto permanecem no porto. O sistema que era adotado pelas Regras de Haia, no qual o expedidor era sobrecarregado no caso de perda ou dano não tinha paralelos nas legislações relativas aos outros modais. As Regras de Hamburgo estabeleceram uma atribuição mais equilibrada e equitativa dos riscos e responsabilidades entre os expedidores e os transportadores. A responsabilidade fundamenta-se no princípio da culpa ou negligência presumida. O transportador é responsável se o fato que causou a perda,

dano ou atraso ocorrer enquanto as mercadorias estavam sob sua custódia e sua responsabilidade só poderá ser eximida se demonstrada que o mesmo, seus empregados ou agentes adotaram todas as medidas que razoavelmente poderia se exigir para evitar o fato e suas conseqüências. Isto excluiu as listas que enumeravam as obrigações do transportador e a que detalhava as dezessete situações de exclusão de responsabilidade do transportador. Esta, corresponde à responsabilidade atribuída aos transportadores conforme os convênios internacionais que regulam o transporte de mercadorias por outras modalidades de transporte.

Dedicada na Parte II, a responsabilidade do transportador, no art. 5<sup>o</sup>, item 2, estabelece que há atraso na entrega das mercadoria quando a mesma não tenha sido entregue no porto de descarregamento previsto no contrato de transporte marítimo dentro do prazo expressamente acordado ou, na falta de tal acordo, dentro do prazo que, atendidas as circunstâncias do caso, seria razoável exigir de um transportador diligente.

As Regras de Hamburgo abrangem o transporte de animais vivos, sendo que o transportador será responsável pela perda, dano ou atraso na entrega resultantes dos riscos especiais inerentes a esse tipo de transporte. Quando o transportador provar que cumpriu com as instruções especiais ditadas pelo expedidor relativas aos animais e que, atendidas as circunstâncias do caso, a perda, o dano ou o atraso na entrega puderem ser atribuídos a tais riscos, serão presumidos que estes tenham sido a causa da perda, do dano ou do atraso na entrega, a menos que existam provas de que a totalidade ou parte da perda, do dano ou do atraso na entrega tenham origem de culpa ou negligência do transportador, seus empregados ou agentes.

Existe ainda, uma ressalva no item 5 do art. 5<sup>o</sup>, que exclui a responsabilidade do transportador, salvo se por avaria grossa, quando a perda, dano ou atraso na entrega sejam frutos de medidas adotadas para o salvamento de vidas humanas ou de medidas razoáveis adotadas para o salvamento de mercadorias ao mar. Já no item 7, tem-se que quando a culpa ou negligência do transportador, de seus empregados ou seus agentes concorram com outra causa para provocar a perda, dano ou atraso na entrega o transportador somente será responsável na medida em que estes possam ser atribuídos à culpa ou negligência, sendo que o ressarcimento atingirá o valor da perda, dano ou atraso na entrega quando não se puder atribuir culpa ou negligência. A limitação da responsabilidade é prevista no art. 6<sup>o</sup>, que estabelece que o transportador será responsável pelos prejuízos resultantes da perda ou do dano das mercadorias está limitada a uma soma equivalente a 835 unidades de conta por pacotes ou qualquer outra unidade por carga transportada ou a 2,5 unidades de conta por quilogramas de peso bruto das mercadorias perdidas ou danosas, se esta quantidade for maior.

A responsabilidade do transportador por atraso na entrega está limitada a uma soma equivalente a duas vezes a média do frete que deva ser pago pelas mercadorias que tenham sofrido o atraso, porém não poderá exceder a quantia total do frete que deva ser pago em virtude do contrato de transporte de marítimo de mercadorias. A unidade de conta aqui referida é explicada no art. 26, o qual a conceitua como sendo um direito especial de giro de acordo com a definição dada pelo Fundo Monetário Internacional. As quantidades mencionadas se converterão na moeda nacional de um Estado segundo o valor dessa moeda na data do fato ou na data acordada pelas partes. O valor em direitos especiais de giro, da moeda nacional de um Estado contratante que seja membro do Fundo Monetário Internacional se calculará segundo o método de valorização aplicado na data de que se trata pelo Fundo Monetário Internacional em suas operações e transações. No caso de o país contratante não ser membro do Fundo Monetário Internacional o cálculo é realizado conforme o que este país determinar.

No caso de um transportador que celebrar um contrato de transporte marítimo com um expedidor, todavia, encomendando o transporte, ou parte do mesmo a um outro transportador, o transportador contratante inclui uma cláusula no conhecimento de embarque excluindo sua responsabilidade pela perda ou dano imputável ao transportador efetivo. As Regras de Hamburgo permitem que o transportador contratante fique isento da responsabilidade pela perda ou dano imputável ao transportador efetivo se o contrato de transporte especifica a parte do mesmo encomendada ao transportador efetivos e o nome do transportador efetivo. Além disso, a isenção somente surte efeito se o transportador puder iniciar uma ação judicial ou de arbitragem contra o transportador efetivo em uma das jurisdições indicadas nas Regras de Hamburgo. Caso contrário, o transportador contratante é responsável pela perda, dano ou atraso das mercadorias durante toda a travessia, incluída a perda, o dano e o atraso imputáveis ao transportador efetivo.

Quando tanto o transportador contratante quanto o efetivo forem responsáveis, a responsabilidade será conjunta e solidária.

Conforme as Regras de Hamburgo, o expedidor é responsável pelas perdas sofridas pelo transportador ou o transportador efetivo ou por dano sofrido pelo navio na hipótese de perda ou dano causados por culpa ou negligência do expedidor, seu empregados ou agentes.

São impostas obrigações especiais quando se tratar de mercadorias perigosas. O expedidor é obrigado a indicar as mercadorias perigosas através de marcas ou etiquetas adequadas e, quando entregue as mercadorias perigosas ao transportador, deve

informar deste caráter peculiar e, se necessário, dizer acerca das precauções que se devam adotar. Se o expedidor assim não o fizer, o transportador pode exigir, em determinados casos, indenização por prejuízos resultantes do embarque das mercadorias. O transportador pode dispor das mercadorias perigosas ou torná-las inofensivas sem ter que indenizar o expedidor se este último não cumprir com as obrigações quanto às mercadorias ou se as mercadorias chegam a constituir um perigo real para a vida humana ou aos bens.

Há previsões que regulam os procedimentos tanto judiciais como arbitrais. Quanto à esta última, tem-se que a inclusão da mesma é devido ao fato de que a arbitragem é utilizada com frequência para resolver as controvérsias que surgem em relação aos contratos de transporte marítimo e foi considerado importante que as regras regulassem certas questões tais como a prescrição de ações e jurisdição em relação à arbitragem.

De acordo com o disposto no art. 22, as partes podem pactuar por escrito que toda a controvérsia relativa ao transporte de mercadorias em virtude do Convênio seja submetida à arbitragem.

Quando o contrato de fretamento compreender uma estipulação segundo a qual as controvérsias que surjam em relação a esse contrato são submetidas à arbitragem e um conhecimento de embarque emitido em cumprimento do contrato de fretamento não contenha cláusula expressa para que estabeleça que esta estipulação seja obrigatória para o portador do conhecimento, o transportador não poderá invocar a estipulação contra o portador que tenha adquirido o conhecimento do embarque de boa fé.

O procedimento arbitral se inicia, por escolha do demandante; 1. Em um lugar situado em um Estado em cujo território se encontre: a. o estabelecimento principal ou, na falta deste, as residência habitual do demandado; b. o lugar de celebração do contrato, sempre que o demandado tenha um estabelecimento, sucursal ou agência por meio dos quais se tenha celebrado o contrato; c. o porto de carregamento ou do descarregamento; 2. Qualquer lugar designado conforme cláusula compromissória ou compromisso de arbitragem.

O árbitro do tribunal arbitral aplicará as normas do Convênio.

### **4.2.3 A Convenção das Nações Unidas de 1980 sobre o Transporte Internacional Multimodal de Mercadorias – Convenção de Genebra**

As diversas convenções aplicáveis em cada modal causam dispersão legal, uma vez que as convenções e acordos variam quanto à responsabilidade do transportador, limites de indenização, prazos para efetuar reclamações e interposição de ações, questões de arbitragem etc. Todos esses fatores somados às legislações nacionais aplicadas por alguns países, podem gerar conflito e insegurança jurídica às partes contratantes.

No caso do transporte internacional multimodal, realizado por um único operador – responsável perante o usuário pelo trajeto total acordado, é essencial considerar a legislação aplicável aos outros modais e não se restringir apenas ao marítimo, o mais comum nos trajetos internacionais de longa distância.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Transporte Internacional Multimodal de Mercadorias, também conhecida por Convenção de Genebra, celebrada em 24 de maio de 1980, visava a determinação de certas regras relativas ao transporte de mercadorias através de contratos de transporte internacional multimodal, incluindo disposições equitativas no tocante à responsabilidade do operador de transporte multimodal e operações.

É um instrumento fundamental dentro do transporte internacional multimodal de mercadorias, servindo de base para os mais diversos acordos regionais e bilaterais.

Essa Convenção de Genebra foi preparada pela UNCTAD sob a presunção de que enquanto um ou mais segmentos da operação de transporte multimodal puder ser governada por disposições obrigatórias de algum estatuto legal sobre transportes, não haverá, na maior parte das vezes, disposições obrigatórias regendo o transporte multimodal como um todo. A aplicação de disposições de regras obrigatórias para cada modal de transporte ou segmento do transporte multimodal gera incertezas e dificuldades.

Ao todo, são quarenta artigos, distribuídos em oito partes, a saber: Parte I: Disposições Gerais – Definições; Âmbito de aplicação; Aplicações obrigatórias; Regulação e controle do transporte multimodal; Parte II: Documentação – Emissão do documento de transporte multimodal; Documento de transporte multimodal negociável; Documento de transporte multimodal não-negociável; Conteúdo do documento de transporte multimodal; Ressalvas do documento de transporte multimodal; Efeito probatório do documento de transporte multimodal; Responsabilidade por declarações ou omissões intencionais; Garantia

pelo expedidor; Outros documentos; Parte III: A responsabilidade do operador de transporte multimodal – Período da responsabilidade; A responsabilidade do operador de transporte multimodal pelo seus servidores, agentes e outras pessoas; Fundamentos da responsabilidade; Causas concorrentes; Limitação da responsabilidade; Dano localizado; Responsabilidade não contratual; Perda do direito de limitação da responsabilidade; Parte IV: Responsabilidade do expedidor – Regra geral; Regras especiais para mercadorias perigosas; Parte V: Reclamações e ações – Aviso da perda, dano ou atraso; Limitação de ações; Jurisdição; Arbitragem; Parte VI: Disposições Complementares: Estipulações contratuais; Avaria grossa; Outras convenções; Unidade do valor da unidade monetária e conversão; Parte VII: Questões alfandegárias – Trânsito alfandegário; Parte VIII: Cláusulas finais – Depositário; Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão; Ressalvas; Entrada em vigor; Data de aplicação; Direitos e obrigações sob convenções existentes; Revisões e emendas; Denúnciação.

Pode-se notar que a convenção foi o norte dos demais acordos que surgiram posteriormente, porém, a Convenção das Nações Unidas sobre Transportes Multimodais nunca entrou em vigor. Apesar de ter sido adotada em 1980, até hoje, somente sete Estados ratificaram a Convenção: Chile, Malawi, México, Marrocos, Ruanda, Senegal e Zâmbia. Dois outros países – Noruega e Venezuela – assinaram a Convenção com ressalvas. Isto porque estabelece critérios semelhantes aos das Regras de Hamburgo e, em função desse fato, não foi bem aceita, não tendo sido ratificada por número suficiente de países que permitisse sua entrada em vigor.

O âmbito de aplicação da Convenção, no art. 2<sup>o</sup>, estabelece que as disposições são aplicáveis a todo os contratos de transporte multimodal entre lugares situados em dois Estados se: a. o lugar onde as mercadorias são tomadas sob a custódia do operador de transporte multimodal como previsto pelo contrato de transporte multimodal situa-se em um Estado contratante ; b. o lugar para descarregamento das mercadorias pelo operador de transporte multimodal conforme previsto no contrato de transporte multimodal situa-se em um Estado contratante.

Interessante ressaltar que quando um contrato de transporte multimodal é executado de acordo no âmbito de aplicação da Convenção, as disposições da mesma adquirem caráter obrigatório. Há a ressalva de que nenhuma disposição da Convenção poderá afetar o direito do expedidor em escolher entre a utilização do transporte multimodal ou o transporte segmentado.

A Convenção também não pode afetar ou se tornar incompatível com a aplicação de nenhuma convenção internacional ou regulamentação nacional relacionada com

regulação ou controle de operações de transporte. Permite-se que o Estado regule e controle em nível nacional as operações de transporte multimodal, bem como os operadores de transporte multimodal, incluindo o direito de tomar providências relativas às consultas, em especial antes da introdução de novas tecnologias e serviços, entre operadores de transporte multimodal, expedidores, organização de expedidores e autoridades nacionais competentes em termos e condições de serviço, bem como licenciamento de operadores de transporte multimodal, participação em transporte e outros assuntos envolvam interesses nacionais e econômicos.

Quanto aos fundamentos da responsabilidade, tem-se que o operador de transporte multimodal deve ser responsável pela perda, dano ou atraso da entrega da mercadoria se tais fatos ocorrerem enquanto as mercadorias estiverem sob sua custódia, a menos que possa provar que ele, seus empregados ou agentes ou qualquer outra pessoa tomou todas as medidas razoáveis para evitar o fato e suas conseqüências.

No caso de causas concorrentes, em que a falta ou a negligência por parte do operador de transporte multimodal, seus empregados ou agentes ou qualquer outra pessoa que aja em seu nome combinar com outro fator que implique a perda, dano ou atraso na entrega, o operador de transporte multimodal deverá ser responsável apenas pela parte a que deu causa, provando que houve outros fatores que resultaram na perda, dano ou atraso na entrega.

No que tange à arbitragem, conforme disposto no art. 27, as partes podem escolher, desde que em consenso e por documento escrito, as questões relativas ao transporte internacional multimodal que poderão ser recorridas à arbitragem.

Importante lembrar que desde a adoção da Convenção sobre transporte multimodal de 1980 e durante todo esse tempo, a globalização aliada ao significativo desenvolvimento da tecnologia e comunicações resultando em mudanças de procura, levou a uma crescente ênfase no transporte multimodal. Em contraposição a essa demanda e desenvolvimento e diante da ausência de uma regulamentação internacional uniforme acerca da responsabilidade, houve o surgimento de diversas legislações nacionais, sub-regionais e regionais a respeito do tema, todas fundamentadas na Convenção de Genebra ou nas Regras da UNCTAD/ICC, criando uma tendência a fragmentar a regulação em nível internacional.

Esta diversidade de normas sobre o tema, sugere um incerteza das regras que podem ser aplicadas, pondo em risco, principalmente, os países periféricos, pequenos e médios usuários de transporte, uma vez que envolvem somas e riscos consideráveis. Sem uma estrutura legal prévia, o acesso igualitário aos mercados e inserção no comércio exterior figura-se muito mais difícil aos pequenos e médios contratantes.

Interessante colocação é feita no relatório realizado pela secretaria da UNCTAD, resultado da Conferência da Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento, de fevereiro de 2000, realizada em Bankok:

Além disso, é necessário se ter em mente que o transporte multimodal é tipicamente conduzido sob a fundamentação de contratos de termos padrão, emitidos unilateralmente pelo transportador e, como resultado, muitas vezes favoráveis ao transportador. Enquanto grandes companhias de navegação/expedidores podem negociar seus termos contratuais como transportador, isso não pode ser auferido aos pequenos ou médios contratantes. Termos contratuais padrões, os quais não estão sujeitos à negociação, são, obviamente, propensos a abusos pela parte emissora e da mesma forma que eles promovem as considerações de política pública no campo em que normalmente a liberdade contratual reina. (tradução nossa)

As Nações Unidas, através da Secretaria da UNCTAD/ICC, intrigados pela falta de interesse dos Estados em ratificarem a Convenção sobre Transporte Multimodal, mas sabedores da clara influência que exerceu nos vários acordos, regulamentos e leis, nacionais, sub-regionais e regionais, desenvolveu um estudo para tentar descobrir as causas que fizeram que a Convenção de 1980 nunca entrasse em vigor devido à ausência de ratificações mínima.

Como consequência, houve a formulação de um questionário com treze perguntas relativas à Convenção visando a determinar acerca da viabilidade de um novo instrumento internacional referente à legislação pertinente ao transporte internacional multimodal de mercadorias. Foram distribuídos a todos os governos e indústrias, bem como para organizações intergovernamentais e não-governamentais e a especialistas no assunto. A secretaria da UNCTAD recebeu em retorno 109 respostas ao questionário, incluindo 60 de governos tanto de países desenvolvidos quanto de países em desenvolvimento e 49 de representantes de indústrias e entre outros. As respostas recebidas pelos representantes das indústrias refletem, praticamente, percepção das partes interessadas. Elas incluem o ponto de vista dos operadores de serviços (marítimo, rodoviário e ferroviário), fretadores, provedores de serviços logísticos e operadores de terminais, corretores de seguro, seguradoras de carga e também armadores e usuários de serviços de transportes.

Como conclusão do estudo, observou-se que a grande maioria (83%) das respostas não considera possível a existência de uma estrutura legal para o transporte internacional multimodal que seja satisfatório. Parte das respostas (76%) também não considera a existência da estrutura legal possa justificar os custos efetivos, citando-se os custos relacionados ao seguro, avisos e advertências legais como sendo fatores relevantes,

aumentando ainda mais, os custos de transporte. Houve muitas sugestões para um estudo econômico na área bem como uma revisão da Convenção sobre Transporte Multimodal de 1980<sup>183</sup>.

Chegou-se à conclusão de que número de ratificações mínimas não foi atingido por razões divididas em duas categorias: 1. Falta de suporte ou compromisso, *lobby* contrário: considerável número de respostas indicou que a deficiência de informação e/ou conhecimento particularmente na parte dos expedidores/consignatários e seus representantes, bem como incerteza acerca dos benefícios do regime de responsabilidade foram cruciais na limitação do apoio à ratificação da Convenção. Um pequeno número de respostas também considerou a Convenção muito complicada ou não transparente o suficiente. Grande parte enfatizou que a Convenção encontrou muita resistência por parte da indústria de transporte, em especial a marítima e que foi alvo de muito *lobby* contrário a sua entrada em vigor. Alguns atribuíram a deficiência de suporte para a Convenção à troca de idéias inadequadas entre os setores público e privado. Muitos ainda asseveraram que Convenção exigiu um número muito grande de ratificações para sua entrada em vigor. Alguns governos de países desenvolvidos indicaram que a ausência de interesse em serem liderados outras nações marítimas, constituindo-se como o principal fator nas suas decisões em não ratificarem a Convenção ou que aquela Convenção não representavam os interesses e opiniões de indústrias relevantes. Alguns governos de países em desenvolvimento apontaram a soma de hesitação quanto às nações industrializadas, oposição aos interesses de grandes armadores e a falta de motivação por parte do mínimo de países desenvolvidos para ratificarem a Convenção. 2. Razões obscuras: em consideração às razões obscuras para a ausência de suporte/resistência, muitos responderam enfatizando o fato de que a Convenção assemelhava-se às Regras de Hamburgo que havia sido adotada em 1978, mas que falhou por ter ganho muito apoio entre as principais nações marítimas. Três fatores foram destacados como causas de preocupação entre os interesses dos transportadores acerca abrangência da responsabilidade – a. A fundamentação da responsabilidade a qual havia sido modelada depois das Regras de Hamburgo, preferíveis às Regras de Haia-Visby; b. a limitação monetária da responsabilidade a qual foi considerada por alguns como sendo muito alta; c. o princípio da responsabilidade uniforme que foi considerada por alguns causa de preocupação quanto aos recursos pelo operador de transporte multimodal contra o transportador unimodal sub-contratado, quanto à introdução de níveis de

---

<sup>183</sup> *Multimodal transport: the feasibility of na international legal instrument* Disponível em:

responsabilidade objetiva em relação aos transportes e por outro lado não ser objeto de lei obrigatória. Outros enfatizaram que há vinte anos a fatia de mercado de transporte multimodal era muito menos significativa do que atualmente e que o aparecimento da Convenção em 1980 não foi uma escolha apropriada. Alguns consideraram a inclusão de cláusulas alfandegárias como um fator complicador.

#### **4.2.4 UNCTAD/ICC Regras para documentos de transporte multimodal**

A magnitude da convenção e alcance de suas disposições aliada à importância crescente do transporte internacional multimodal de mercadoria no cenário do comércio internacional e as poucas ratificações insuficientes para a sua entrada em vigor, preocuparam sobremaneira as Nações Unidas, resultando, no início dos anos 90, na formulação da UNCTAD/ICC Regras para documentos de transporte multimodal<sup>184</sup>. Entraram em vigor em 1992 e representam um conjunto de termos padrão formulados para incorporação aos contratos comerciais.

Na pendência da entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre Transporte Internacional Multimodal de Mercadorias de 1980, o Comitê sobre Comércio Marítimo da UNCTAD instruiu a secretaria da própria UNCTAD, com a cooperação de partes e corporações comerciais competentes para elaborar disposições para os documentos de transporte multimodal baseados nas Regras de Haia e Regras de Haia-Visby, bem como em documentos existentes como o FBL e as Regras Uniformes da Câmara de Comércio Internacional (CCI).

A Regras somente abrangem parte do conteúdo habitual de um contrato de transporte multimodal, deste modo, um operador de transporte multimodal, desejando fazer uso das Regras como base para seu contrato de transporte multimodal teria que adicionar cláusulas sobre questões tais como: armazenagem opcional, roteirização, frete e cargas, garantias, culpa em colisões, avaria grossa, jurisdição e arbitragem e leis aplicáveis para satisfazer as suas necessidades.

---

<[http://www.unctad.org/en/doc/sdtetlb20031\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/doc/sdtetlb20031_en.pdf)>. Acesso em: 08 jun. 2003

<sup>184</sup> *A falta de uniformidade na legislação aplicável ao transporte multimodal*. Disponível em: <<http://www.guialog.com.br/ARTIGO179.htm>>. Acesso em: 30 maio 2003.

As Regras são aplicadas quando elas são incorporadas num contrato de transporte, não importando se unimodal ou multimodal, envolvendo um ou mais modais de transporte ou se o documento foi emitido ou não. As Regras quando incorporadas prevalecem sobre qualquer conflito de disposições contratuais, exceto à medida que elas aumentem a responsabilidade e obrigações do operador de transporte multimodal. As Regras somente se tornam efetivas à medida em que não sejam contrárias a disposições obrigatórias encontradas em convenções internacionais ou leis nacionais aplicáveis ao contrato de transporte multimodal.

No que diz respeito à documentação, tem-se que as Regras dispõem sobre a emissão e uso de documentos negociáveis e não-negociáveis. As informações contidas no documento de transporte multimodal são, em princípio, a prova da tomada sob custódia pelo operador de transporte multimodal das mercadorias com descrição das mesmas, salvo disposição em contrário.

A duração da responsabilidade do operador de transporte multimodal dura a totalidade do período desde o momento em que ele tomou sob sua custódia as mercadorias até o momento de sua entrega.

O operador de transporte multimodal é responsável pela perda, dano e atraso das mercadorias, a menos que consiga provar que não houve falta ou negligência sua ou de seus empregados, agentes ou sub-contratados para a ocorrência do fato. O atraso na entrega das mercadorias não responsabiliza o operador de transporte multimodal, a menos que o expedidor tenha feito uma declaração de interesse na entrega em prazo determinado e desde que aceite pelo operador de transporte multimodal. Atraso na entrega da mercadoria ocorre quando as mercadorias não foram entregues dentro do prazo expressamente acordado ou, na ausência desse acordo, dentro de prazo que seria razoável para se exigir de um operador de transporte multimodal diligente, resguardadas as circunstâncias do caso. Se as mercadorias não forem entregues dentro de noventa dias consecutivos seguidos da data determinada, o reclamante poderá na ausência de prova em contrário, considerar as mercadorias como perdidas.

Sobre a responsabilidade dos empregados e agentes do operador de transporte multimodal, tem-se a regra n. 4.2 que prevê a responsabilidade do operador de transporte multimodal por atos e omissões de seus empregados e agentes ou qualquer outra pessoa cujos serviços sirvam para o cumprimento do contrato.

Quanto ao limite da responsabilidade, observa-se que, a menos que natureza e valor das mercadorias sejam declarados pelo expedidor antes de serem tomadas sob a

custódia do operador de transporte multimodal e inseridas no documento de transporte multimodal, a responsabilidade do operador de transporte multimodal pela perda ou dano às mercadorias é limitada ao montante não excedente a 666,67 Direitos Especiais de Saque – DES, unidade definida pelo Fundo Monetário Internacional, por pacote ou carga unitizada ou 2 DES por quilograma bruto das mercadorias perdidas ou danificadas, escolhendo-se o valor o que for mais alto. No entanto, se de acordo com o contrato, o transporte multimodal não incluir transporte de mercadorias por mar ou águas interiores, a responsabilidade passa a ser limitada a 8,33 DES por quilograma bruto do peso das mercadorias perdidas ou danificadas.

Já responsabilidade por atraso na entrega tendo por conseqüência, perda ou dano que não às mercadorias, limita-se ao montante equivalente a frete sob o contrato de transporte multimodal no transporte multimodal.

O operador de transporte multimodal não tem direito a limitação da responsabilidade se provado que a perda, dano ou atraso na entrega decorreu de ato pessoal ou omissão do operador de transporte multimodal com a intenção de causar a perda, dano ou atraso na entrega ou foi indiferente quanto aos resultados prováveis.

As Regras contêm um sistema uniforme de fundamentar a responsabilidade do operador de transporte multimodal para danos localizados ou não localizados. Entretanto, o operador de transporte multimodal não é responsável pela perda, dano ou atraso na entrega das mercadorias transportadas pelo mar ou águas interiores quando o fato ocorrer durante o transporte for causado por ato, negligência ou descuido do mestre, marinheiro, piloto ou empregados do transportador durante a navegação ou na administração do navio ou por causa de fogo, a menos que tenha sido causado falta efetiva ou privativa do transportador. As disposições específicas acerca da limitação da responsabilidade são feitas para os casos de danos localizados. Quando a perda ou dano ocorrer durante um estágio de transporte, o limite da responsabilidade será estabelecido em conformidade com a convenção internacional aplicável ou lei nacional obrigatória se um contrato separado tiver sido feito para aquele estágio de transporte em particular, então o limite da responsabilidade do operador de transporte multimodal pela perda ou dano será determinado pelas disposições da convenção ou lei obrigatória.

A estipulação da compensação em caso de perda ou danos às mercadorias é feita referência ao valor das mercadorias no lugar e data em que elas forem entregues ao consignatário ou , de acordo com o contrato, na data em que elas deveriam ter sido entregues. O valor das mercadorias é determinado conforme preço do câmbio da *commodity* corrente ou

se não houver preço, de acordo com o preço de mercado, tendo como referência o valor normal das mercadorias de mesmo tipo e mesma qualidade.

### **4.3. A responsabilidade civil no transporte internacional multimodal de mercadorias no Mercosul**

O Acordo Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias de 30 de dezembro de 1994 tem como âmbito de aplicação sempre existir no documento ou conhecimento de transporte multimodal expressa menção ao mesmo, indicando especificamente, “Acordo de Transporte Multimodal Internacional – MERCOSUL”. No caso em que exista tal menção, as disposições do Acordo prevalecerão sobre quaisquer das cláusulas adicionais do contrato de transporte multimodal que lhe sejam contrárias, salvo se aumenta a responsabilidade ou as obrigações do operador de transporte multimodal. Nenhuma disposição do Acordo restringe o direito do contratante de escolher entre transporte multimodal ou segmentado.

O Decreto n. 1.563 de 19 de julho de 1995, internalizou o Acordo no Brasil, por sua vez, o Paraguai, através do Decreto n. 16.927 de 16 de abril de 1997, implementou o mesmo Acordo. Já o Uruguai, por meio do Decreto 99/95 de 08 de agosto de 1995 também pôs em vigor o Acordo do Mercosul, no entanto, o Tribunal Contencioso Administrativo do Uruguai suspendeu a aplicação do citado Decreto.

As definições acerca do contrato de transporte multimodal e âmbito de aplicação são frutos dos conceitos da Convenção das Nações Unidas sobre o Transporte Multimodal de Mercadorias de 1980, em Genebra. Logo no art. 2º, há as definições de documento de transporte multimodal, operador de transporte multimodal, transportador, expedidor, consignatário, destinatário, mercadoria, tomar sob custódia, entrega da mercadoria, organismos nacionais competentes, unitização, direitos especiais de saque e consolidação de mercadorias.

Sobre a responsabilidade do operador de transporte multimodal, prevista no capítulo IV, tem-se que o seu início compreende o momento em que recebe as mercadorias sob sua custódia com término da entrega das mesmas ao destinatário. Durante todo o cumprimento do contrato, o operador de transporte multimodal fica responsável pelas ações e omissões de seus empregados ou agentes no exercício de suas funções, ou de qualquer outra

pessoa que tenha sido contratada para executar determinada fase da operação multimodal, como se tais atos fossem próprios.

O operador de transporte multimodal, quando do contrato, se obriga a executar ou fazer executar todos os atos necessários para que as mercadorias sejam entregues: 1. À pessoa que apresente um dos originais do documento ou conhecimento, quando o documento de transporte multimodal tiver sido emitido na forma negociável à ordem; 2. À pessoa que apresente um dos originais do documento ou conhecimento devidamente endossado, quando o documento de transporte multimodal tiver sido emitido na forma negociável à ordem; 3. Quando o documento ou conhecimento de transporte multimodal tiver sido emitido na forma negociável em nome de uma determinada pessoa, a essa pessoa, com comprovação prévia de sua identidade e contra a apresentação de um dos originais do documento. Se o documento ou conhecimento foi endossado à ordem ou em branco se aplicará o disposto no item 2 citado; 4. À pessoa designada no documento ou conhecimento como consignatária, com comprovação prévia de sua identidade, quando o documento ou conhecimento de transporte multimodal tiver sido emitido na forma não negociável.

O atraso na entrega das mercadorias ocorre quando não forem entregues dentro do prazo expressamente acordado entre as partes ou na ausência e tal acordo dentro de um prazo que possa, razoavelmente, ser exigido ao operador de transporte multimodal, tomando em consideração as circunstâncias do caso. Se as mercadorias não forem entregues dentro de noventa dias corridos depois da data da entrega estabelecida de conformidade com o disposto neste artigo, o consignatário ou qualquer outra pessoa com direito de reclamar as mercadorias poderá considerá-las perdidas.

No que tange à responsabilidade de atraso na entrega das mercadorias, tem-se o disposto no art.9º, o qual prevê que o operador de transporte multimodal será responsável pelas perdas e danos às mercadorias, bem como por atrasos em sua entrega, se o motivo que deu origem ao fato ocorreu enquanto as mercadorias estavam sob sua custódia, presumindo-se a culpa, à exceção de comprovação de que o ato ou o fato forem imputáveis ao expedidor ou destinatário ou ao consignatário da carga ou a seus agentes, representantes ou procuradores, por vício próprio oculto da carga, por força maior ou caso fortuito, devidamente comprovados, por greves, motins ou “lock-out” ou dificuldades impeditivas do transporte e outros atos fora do controle do operador de transporte multimodal devidamente comprovados, não existindo outra forma de cumprir o contrato.

Destaca-se que o operador de transporte multimodal e todas as pessoas físicas ou jurídicas que intervenham por disposição do mesmo para a movimentação das

cargas serão responsáveis pelo aumento das perdas, danos ou avarias e atrasos na mercadorias a que derem causa ainda que não admitam a referida responsabilidade.

Quando a perda ou dano à mercadoria tenha ocorrido em um trecho determinado do transporte multimodal para o qual uma Convenção internacional aplicável ou uma lei imperativa do país onde esteja esse trecho fixe outro limite de responsabilidade que o especificado no Acordo, o limite da responsabilidade do operador de transporte multimodal por essa perda ou dano se determinará com referência ao disposto nessa Convenção ou nessa lei imperativa. Quando a perda total ou parcial, a avaria ou o atraso na entrega das mercadorias tenha ocorrido em um segmento do transporte claramente identificado, quem opera no referido segmento será solidariamente responsável com o operador de transporte multimodal, sem prejuízo do direito de regressão deste último pelo valor pago em razão da responsabilidade solidária.

Se o operador de transporte multimodal for responsável pelos prejuízos resultantes do atraso na entrega ou de qualquer perda ou dano indireto, distinto da perda ou dano das mercadorias, sua responsabilidade estará limitada a um valor que não exceda o equivalente ao frete a ser pago pelo transporte multimodal, em virtude do respectivo contrato.

A responsabilidade acumulada do operador de transporte multimodal não excederá os limites de responsabilidade pela perda total das mercadorias. O operador de transporte multimodal não poderá valer-se de limitação de responsabilidade se for provado que a perda, o dano ou o atraso na entrega provierem de uma ação ou omissão a ele imputada, com dolo ou culpa grave.

Vale ressaltar que a limitação de da responsabilidade do operador de transporte multimodal determinada pelo Acordo, não é uniforme. Na Argentina, a menos que a natureza ou valor das mercadorias tenha sido declarados pelo expedidor antes que o operador de transporte multimodal as tenha tomado sob sua custódia e consignadas no documento de transporte multimodal, a responsabilidade do operador de transporte multimodal não poderá exceder, em caso de perda total ou parcial, avaria ou atraso na entrega da mercadoria por um valor superior a de 400 pesos argentinos ouro por quilo do volume ou peça danificada, ou de 10 pesos argentinos ouro por quilo do volume ou peças afetadas, se esta quantia for maior. Para o Brasil, Paraguai e Uruguai, estipulou-se o equivalente a 666,67 DES por volume ou unidade de carga, ou por 2 DES por quilograma de peso bruto das mercadorias perdidas ou danificadas, se essa quantia for maior. Esta limitação teve influência direta da Regras para Documentos do Transporte Multimodal elaboradas pela UNCTAD/ICC na regra n. 6.1.

No que tange à responsabilidade do expedidor, o art. 20 dispõe que o expedidor garante ao operador de transporte multimodal a exatidão, no momento em que ele toma as mercadorias sob sua custódia, de todos os dados relativos à natureza geral das mercadorias, suas marcas, números, peso, volume e quantidade e, se procedente, o seu caráter perigoso, proporcionado por ele próprio ou por meio de outra pessoa que atue em seu nome, para sua inclusão no documento ou conhecimento de transporte multimodal.

O expedidor deverá indenizar o operador de transporte multimodal pelos prejuízos resultantes da inexatidão ou insuficiência dos dados antes mencionados, bem como continuará sendo responsável, ainda que tenha transferido o documento ou conhecimento de transporte multimodal. O direito do operador de transporte multimodal a tal indenização não limitará, de modo algum, sua responsabilidade, em virtude do contrato de transporte multimodal, com relação a qualquer pessoa distinta do expedidor.

A solução de controvérsias é regulada nos artigos 23 e 24, os quais remetem às negociações técnicas diretas os conflitos que surgirem ente os Estados Parte em decorrência da aplicação, interpretação ou descumprimento das disposições contidas no Acordo. Caso tais negociações não sejam suficientes para se alcançar um acordo ou se a controvérsia só for solucionada parcialmente, aplicam-se os procedimentos previstos no sistema de solução de controvérsias vigente ente os Estados Parte do Tratado de Assunção.

O Anexo III versava sobre jurisdição e arbitragem e dispunha que, por escolha do demandante ou de quem atua em seu nome, que os Tribunais que correspondem à sede do estabelecimento principal do demandado ou do agente ou do representante que intervier na operação de transporte multimodal ou ao lugar que seriam competentes para conhecer as ações relacionadas com o contrato de transporte multimodal de mercadorias desde que realizado com base no Acordo. As partes poderiam pactuar, por escrito, logo após a ocorrência do fato que, toda controvérsia relativa ao contrato de transporte multimodal seja submetida à arbitragem, em consonância com as regras que as partes estabelecerem. Ainda, o procedimento arbitral instituído deveria aplicar as disposições do Acordo. As ações legais seriam interpostas ante o tribunal arbitral competente, o qual estaria obrigado a aplicar as disposições do acordo. Salienta-se que este Anexo III estaria válido até a entrada em vigor do “Protocolo sobre Jurisdição em Matéria de Transporte”.

#### **4.3.1. Acordo sobre Jurisdição em Matéria de Contrato de Transporte Internacional de Carga entre os Estados Partes do Mercosul**

Em 05 de julho de 2002, em Buenos Aires, foi aprovado o “Acordo sobre Jurisdição em Matéria de Contrato de Transporte Internacional de Carga entre os Estados Partes do Mercosul”, conforme Decisão do Conselho Mercado Comum n. 11/02, levando em consideração que o Protocolo de Buenos Aires sobre Jurisdição Internacional em Matéria Contratual exclui de sua aplicação os contratos de transporte, sendo que esta modalidade de contrato estaria revestida de características próprias bem como, assinalando que não existe regulamentação convencional a respeito que vincule a todos os Estados Partes do Mercosul, uma vez que os Tratados de Montevideu de Direito Comercial Internacional de 1940 só vinculam a República Argentina, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai. Manifestou-se à época, a necessidade de dotar os Estados Partes de um marco de segurança jurídica que garanta justas soluções e harmonia internacional das decisões judiciais e arbitrais vinculadas ao contrato de transporte no marco do Tratado de Assunção assinalando a importância de adotar regras comuns sobre jurisdição em matéria de contrato de transporte internacional de carga, com o objetivo de promover o desenvolvimento das relações econômicas entre os Estados Partes.

O âmbito de aplicação compreende o transporte internacional de carga por via terrestre – seja rodoviário ou ferroviário – ou fluvial, que seja realizado no âmbito dos Estados Partes e que utilize em forma exclusiva ou combinada desses meios de transporte<sup>185</sup>.

Sobre a jurisdição tem-se que todo o procedimento judicial relativo ao contrato de transporte internacional de carga com fulcro no acordo, o demandante poderá, a sua escolha, interpor a ação ante os tribunais do Estado: a. do domicílio do demandado; b. do lugar de celebração do contrato, sempre que o demandado tiver nele um estabelecimento, filial ou agência, por meio dos quais haja celebrado o contrato; c. do lugar de carga ou de descarga; d. do lugar de trânsito onde haja um representante do transportador, se este for o demandado; e. de qualquer outro lugar previsto no contrato de transporte, sempre que se tratar de um Estado Parte.

No art. 6º, encontra-se disposto que qualquer que seja a jurisdição internacionalmente competente para conhecer o litígio de fundo e sempre que o veículo de

---

<sup>185</sup> Entende-se que a expressão “forma combinada desses meios de transporte”, não se restrinja à utilização do  
*Continua na próxima página*

transporte objeto da medida se encontrar no território de um Estado Parte, os tribunais deste Estado poderão ordenar e executar, por solicitação fundada de parte, todas as medidas conservatórias ou de urgência cuja finalidade seja garantir o resultado de um litígio pendente ou eventual. Há um caráter de prevenção no item “b” do art. 6º, quanto ao tribunal que adotou a medida conservatória ou de urgência determinando que o mesmo resolverá toda questão relativa à prestação de contra cautela, caução ou garantia. Há ainda, a ressalva do art. 5º que permite às partes, depois de ocorrido o fato litigioso, acordar sobre a submissão do litígio a outra jurisdição, seja em sede judicial ou arbitral.

O art. 4º dispõe acerca do caráter imperativo e da ordem pública, determinando que nenhum procedimento judicial com relação ao transporte de carga em virtude do Acordo em tela poderá ser iniciado em lugar distinto dos previstos no art. 2º, bem como serão nulas e de nenhum efeito as cláusulas de jurisdição exclusiva, sem prejuízo do direito do demandante de optar pelo tribunal do lugar designado no contrato de transporte. Também são nulas e sem efeito as cláusulas do contrato de transporte e os acordos particulares celebrados antes de ocorrido o fato litigioso, pelos quais se trate de eludir ou se exclua a aplicação das regras estabelecidas no Acordo, seja decidindo a lei aplicável pela qual se infira a jurisdição, seja modificando as regras relativas à jurisdição.

#### **4.3.1.1 A responsabilidade civil na Lei n. 9.611/1998 do Brasil**

A Lei n. 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, publicada pelo Diário Oficial da União em 20 de fevereiro de 1998, dispõe sobre o transporte multimodal de cargas e dá outras providências.

O âmbito de aplicação da lei estende-se aos transportes nacionais e internacionais de mercadorias, dependendo dos pontos de embarque e destino das mercadorias se no mesmo território nacional ou se situado fora do território nacional (arts. 1º e 2º).

As definições apresentadas pela Lei 9.611/1998 são a de transporte multimodal (“aquele regido por um único contrato utilizando duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, executado sob a responsabilidade única do operador de transporte multimodal”, art. 2º) e do operador de transporte multimodal (“pessoa jurídica

contratada como principal para a realização do transporte multimodal de cargas da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros”, art. 5º).

Sobre a documentação envolvida, há os artigos 8º, 9º e 10, que tratam do conhecimento de transporte multimodal o qual evidencia o contrato de transporte multimodal, regendo toda a operação de transporte desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino, podendo ser negociável ou não negociável, a critério do expedidor, conforme já foi visto anteriormente.

A responsabilidade civil na Lei n. 9.611/1998 está disciplinada no capítulo IV, nos artigos 11 a 23, sendo que a responsabilidade tributária encontra-se no capítulo VI, referente, igualmente, ao controle aduaneiro.

Nesse âmbito, assume crucial importância a figura do Operador de Transporte Multimodal, pois é ele quem toma para si a responsabilidade a partir do momento da emissão do conhecimento de frete.

Com a emissão do conhecimento, o operador de transporte multimodal assume perante o contratante a responsabilidade pela execução dos serviços de transporte multimodal de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino bem como pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avaria às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso na entrega, quando houver prazo acordado. No caso de dano ou avaria necessita-se da lavratura do “Termo de Avaria”, assegurando às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro, quando houver (art. 11, parágrafo único). A responsabilidade do operador de transporte multimodal corresponde ao período compreendido entre o instante do recebimento da carga e a ocasião da sua entrega ao destinatário, cessando quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas. (Art. 13). O operador de transporte multimodal deve informar ao expedidor, quando solicitado o prazo previsto para a entrega da mercadoria ao destinatário, bem como comunicar em tempo hábil, a sua chegada ao destino. A carga, então, fica à disposição do interessado, após a conferência de descarga, pelo prazo de 90 dias, se outra condição não for pactuadas e ao fim dos noventa dias, a carga poderá ser considerada abandonada. No caso de bem perecível ou produto perigoso, o prazo poderá ser reduzido para a conferência de descarga, segundo a natureza da mercadoria, devendo o operador de transporte multimodal informar o fato ao expedidor e aos destinatário.

Vale lembrar que o operador de transporte multimodal é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou

subcontratados para a execução dos serviços de transporte multimodal, como se essas ações ou omissões fossem próprias. O operador de transporte multimodal, no entanto, tem o direito a ação regressiva contra os terceiros contratados ou subcontratados visando o ressarcimento do valor da indenização se, eventualmente, tiver pago.

A fundamentação da responsabilidade encontra-se disposta no art. 16, em que se encontram cinco causas que eximem o operador de transporte multimodal e seus subcontratados da responsabilidade: 1. Ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga; 2. Inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga; 3. Vício próprio ou oculto da carga; 4. Manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga, ou ainda, pelos seus agentes ou prepostos, 5. Força maior ou caso fortuito.

Há importante observação no parágrafo único do art. 16, o qual prevê que inobstante as excludentes de responsabilidade do artigo, o operador de transporte multimodal e seus sub-contratados tornam-se responsáveis pela agravação das perdas ou danos a que derem causa.

A responsabilidade pelo atraso na entrega das mercadorias é reconhecida no art. 14, que conceitua a sua ocorrência quando as mercadorias não forem entregues dentro do prazo expressamente acordado entre as partes ou, na ausência de tal acordo, dentro de um prazo que possa, razoavelmente, ser exigido do operador de transporte multimodal, levando-se em consideração as circunstâncias do caso. Se as mercadorias não forem entregues dentro de noventa dias corridos depois da data da entrega estabelecida, o consignatário ou qualquer pessoa com direito a reclamar as mercadorias poderá considerá-las perdidas.

No que diz respeito à limitação do valor da responsabilidade do operador de transporte multimodal por prejuízos resultantes de perdas ou danos causados às mercadorias tem-se que corresponde ao valor declarado pelo expedidor e consignado no conhecimento de transporte multimodal, devidamente acrescidos dos valores do frete e do seguro correspondente. Este valor é aquele indicado na documentação fiscal oferecida e a responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega ou de qualquer perda ou dano indireto, distinto da perda ou dano das mercadorias, é limitada a um valor que não exceda o equivalente ao frete que se deva pagar pelo transporte multimodal. Caso o expedidor não declare o valor das mercadorias, a responsabilidade do operador de transporte multimodal limita-se ao valor que for estabelecido pelo Poder Executivo. Esse item é tratado nas disposições gerais e transitórias, mais especificamente no art. 32, §1º, que estabelece o limite de 666,67 DES (Direitos Especiais de Saque) por volume ou unidade ou de 2,00 DES por

quilograma de peso bruto das mercadorias danificadas, avariadas ou extraviadas, prevalecendo a quantia que for maior, enquanto não for regulamentado o §3º do art. 17. Para aplicação desses limites, considera-se cada volume ou unidade de mercadoria declarada como conteúdo da unidade de carga.

Se no conhecimento de transporte multimodal for declarado que a unidade de carga foi carregada com mais de um volume ou unidade de mercadoria, os limites passam a ser aplicados a cada volume ou unidade declarada. Na omissão dessa menção, todas as mercadorias contidas na unidade da carga serão consideradas como uma só unidade de carga transportada.

No caso de dano em trecho determinado, o art. 17, §§ 3º e 4º dispõem que na hipótese de perda, dano à carga, em fase determinada o transporte multimodal para a qual exista lei imperativa ou convenção internacional aplicável que fixe limite de responsabilidade específico, a responsabilidade do operador de transporte multimodal por perdas e danos será determinada de acordo com o que dispuser a referida lei ou convenção, sendo que, caso a perda, dano ou atraso na entrega da mercadoria ocorrer em um segmento de transporte claramente identificado, o operador do referido segmento será solidariamente responsável com o operador de transporte multimodal, sem prejuízo do direito de regresso deste último pelo valor que haja pago em razão da responsabilidade solidária.

#### **4.3.1.2 A responsabilidade civil na Lei n. 24.921/98 da Argentina**

A Lei n. 24.921 promulgada em 07 de janeiro de 1998 e publicada pelo no Boletín Oficial em 12 de janeiro de 1998, entrando em vigor em 20 de janeiro de 1998 ainda não está regulamentada.

O âmbito de aplicação abrange tanto ao transporte multimodal nacional e transporte multimodal internacional de mercadorias se o local de entrega das mercadorias, conforme previsto no contrato de transporte multimodal, está situado na Argentina. Desta forma não tem aplicação no contrato de transporte multimodal de mercadorias em que as mesmas sejam carregadas em lugar na Argentina.

As definições estabelecidas pela Lei n. 24.921 incluem o transporte multimodal de mercadorias e do contrato transporte multimodal fundamentadas na Convenção de Genebra, trazendo, ainda, no art. 2º, os conceitos de operador de transporte multimodal, depositário, transportador efetivo, estação de transferência ou interface, terminal de cargas,

unidade de carga, documento de transporte multimodal, expedidor, consignatário, destinatário, mercadoria, tomar sob custódia e entrega da mercadoria, unitarização.

Quanto à documentação, o art. 3º dispõe que operador de transporte multimodal ou seu representante deve emitir o documento de transporte multimodal, dentro de 24 horas de haver recebido a mercadoria para o transporte, deste documento pode ser emitido como negociável ou não-negociável.

O atraso na entrega da mercadoria é contemplado no art. 18, considerando como atraso na entrega da mercadoria o fato de que esta não tenha sido entregue em lugar e destino previsto dentro do prazo expressamente acordado ou, na ausência de prazo certo, conforme as circunstâncias do caso, dentro do exigível de um operador de transporte multimodal diligente. O expedidor ou o consignatário podem considerar perdida a mercadoria como perdida se não tiver sido entregue dentro de 90 dias seguintes à expiração do prazo de entrega.

O operador de transporte multimodal é responsável pela perda ou dano das mercadorias do momento em que toma as mercadorias sob sua custódia até o momento em que são entregues, conforme do art. 15.

A perda, o dano ou atraso na entrega da mercadoria, o operador de transporte multimodal será responsável pela perda total ou parcial, o dano da mercadoria ou a demora, se o feito que tenha causado a perda, o dano ou a demora, se produzido quando a mercadoria esteja sob sua custódia. O operador de transporte multimodal só será responsável pelos prejuízos resultantes da demora, se o expedidor tiver feito uma declaração de interesse por uma entrega em prazo determinado e se a mesma tiver sido aceita pelo operador de transporte multimodal.

Quando se demonstre que o dano, a perda ou a demora, foi produzida em um modo determinado, com respeito ao qual a legislação específica estabeleça sistemas de responsabilidade e exoneração distintos dos previstos pela lei, as causas de exoneração de responsabilidade do operador de transporte multimodal serão as dispostas na tal legislação. Quando se saiba em que modo de transporte ou em que estação de transferência se produziu o dano, a perda ou a demora, o operador de transporte multimodal será solidariamente responsável com o transportador efetivo ou com titular da estação de transferência ou com o depositário sem prejuízo do direito do primeiro a ação de regresso contra o transportador efetivo ou o titular da estação de transferência ou o depositário o que tiver desembolsado em virtude da responsabilidade solidária.

As causas de exoneração da responsabilidade quando não for possível determinar trechos determinados em que modo de transporte ocorreu a perda total ou parcial da mercadoria, dano ou demora na entrega, ou qualquer outro não cumprimento do contrato de transporte multimodal, estão enumeradas no art. 21, desde que comprovadas: a. vício próprio da mercadoria; b. defeitos ou deficiências de embalagem que não sejam aparentes; c. culpa do expedidor, consignatário ou proprietário da mercadoria ou de seus representantes; d. caso fortuito ou de força maior, sendo que o transportador deverá provar que o seu representante adotou todas as medidas para se evitar o dano; e. greves, motins ou *lock-out* efetuados por terceiros; f. ordem de uma autoridade pública que impeça ou atrase o transporte, por um motivo não imputável à responsabilidade do operador de transporte multimodal.

A extensão da responsabilidade é estendida ao operador de transporte multimodal pelas ações ou omissões de seus empregados ou agentes no exercício de suas funções ou de qualquer outra pessoa cujos serviços tenha contratado para o cumprimento do contrato.

De acordo com o art. 24, se a perda, o dano ou atraso na entrega da mercadoria ocorrer durante o transporte aquático ou aéreo, a indenização não poderá exceder os limites fixados por normas específicas aplicáveis a tais modais. Quando o desenvolvimento de transporte multimodal, incluindo estações de transferência, depósitos ou terminais de carga, não se puderem identificar o momento no qual houve o dano ou quando o mesmo ocorra nos modais ferroviários ou rodoviários, a indenização não poderá exceder o limite de 400 pesos argentinos ouro por carga afetada.

Os critérios para determinar a quantia da indenização e para valorização da mercadoria compreendidos no art. 22 e 23 são regidos espelhados, na regra 5.5 das Regras da UNCTAD/ICC.

A responsabilidade do expedidor é encontrada no art. 33, sendo que o expedidor ao tomar as mercadorias sob custódia deve indicar com exatidão todos os dados relativos à natureza geral da mercadoria, suas marcas, número, peso, volume e quantidade, seguindo os padrões da Convenção de Genebra.

Os limites da responsabilidade do expedidor, do consignatário, seus dependentes e as pessoas das que se servem podem amparar-se nas mesmas limitações de responsabilidade das que se beneficiem o operador de transporte multimodal, o transportador efetivo ou o depositário, seja em que ação se funda tanto a responsabilidade contratual como extracontratual.

Quanto à jurisdição e arbitragem, de acordo com art. 41, nos casos de contratos de transporte internacional multimodal em que o lugar de entrega das mercadorias está situado na Argentina, qualquer disposição estipulando uma jurisdição que não os tribunais federais argentinos. No entanto, é considerado válido o acordo entre partes submetendo a disputa a uma corte estrangeira de arbitragem depois de ocorrida a perda ou dano.

Os prazos são previstos no art. 43, no qual observa-se que para se instruir qualquer ação relativa a transporte multimodal é um ano data da entrega das mercadorias ou, se as mercadorias não foram entregues, da data em que elas deveriam ter sido entregues.

Os artigos 47 e 48 estendem ao contrato de transporte multimodal a aplicação de disposições da Lei de Navegação Argentina n. 20.094 referentes às ações executivas para obter a entrega da carga.

#### **4.3.1.3 A responsabilidade civil no Decreto n. 16.927/1997 no Paraguai**

Como um membro do Mercosul, o Paraguai implementou a Acordo Parcial par a Facilitação do Transporte Multimodal através do Decreto n. 16.927 de 16 de abril de 1997.

Houve a adoção das disposições referentes à responsabilidade civil do transporte internacional multimodal de mercadorias do Acordo.

#### **4.3.1.4 O Decreto n. 99/1995 do Uruguai**

O Uruguai, por meio do Decreto n. 99/1995, de 08 de agosto de 1995, pôs em vigor o Acordo, no entanto, o Tribunal Contencioso Administrativo do Uruguai suspendeu a eficácia do mesmo.

Portanto, o Acordo do Mercosul não vigora quando uma das partes é o Uruguai por força do art. 2º.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As últimas décadas foram determinantes para a estrutura geopolítica mundial. Os movimentos de integração assolaram os continentes à medida em que o capitalismo tomou formas e tons diferentes frente ao desfalecimento das sociedades de economia planificada.

Uma nova ordem tomou corpo e um horizonte de mercados emergiu. Simultaneamente, crises econômicas em cadeia repercutiam em todos os países do planeta, evidenciando que as ações nacionais, na verdade, tinham o foco internacional. Desta forma, tornou-se necessária uma nova maneira de agir em conformidade aos novos conflitos, em especial, os da esfera financeira.

O protecionismo dos países centrais voltou a imperar com maior intensidade em contraste com o movimento de abertura de mercados dos países periféricos. Entretanto, dessa vez, esse protecionismo não envolvia apenas uma nação, mas uma aglutinação de vários Estados. Numa realidade análoga à descrita por George Orwell, em sua obra "1984", em que os países estariam unidos em blocos e em constante guerra, o cenário atual encontra-se imerso em conflitos comerciais buscando-se, pelo menos, a manutenção de mercados. Então, os países centrais formaram seus blocos e os países periféricos, por sua vez, tiveram que se unir para não serem escravizados numa neo-colonização. No entanto, exemplos como o do México que foi inserido no NAFTA, como foi visto no segundo capítulo, no qual pudemos observar que as regras, pelo menos no que tange à política de transportes, são diferenciadas: há menos direitos à nação mexicana do que aqueles reservados ao Canadá e ao Estados Unidos. Observa-se, também, uma grande assimetria nas relações comerciais existentes entre os países desenvolvidos e os países em desenvolvimento. Pôde-se notar através das tabelas acerca das importações e exportações do primeiro capítulo, em que, apesar das exportações em toneladas terem crescido, os valores em moeda americana nem sempre acompanharam esse valor, ou seja, as mercadorias exportadas pelos países como o do Cone Sul, mais especificamente no Mercosul, não conseguem atingir a mesma valorização em relação aos produtos que importa.

No tocante aos transportes, foi possível observar que o seu papel não se restringe à integração física do bloco, mas, funciona como instrumento essencial ao desenvolvimento do comércio e conseqüente crescimento de uma dada região. Uma política de transportes eficiente aliada a um sistema de informações eficaz tornaram-se fatores preponderantes na competitividade no cenário internacional.

Um outro ponto importante trazido pela pesquisa, revela que no tocante ao transporte internacional multimodal de mercadorias no Mercosul (aquele regido por um único contrato de transporte multimodal, envolvendo ao menos duas modalidades de transporte, no qual a figura do operador de transporte multimodal assume vital importância), nota-se uma grande dificuldade que é a diversidade de economias dos próprios países envolvidos relacionados ao poder de investimento de cada para melhorar suas estruturas viárias. Os acidentes geográficos e as precárias condições em que se encontram as vias de acesso e de escoamento de produtos e matérias-primas dificultam a adoção por completo do uso da multimodalidade. Como se sabe, sem a multimodalidade, as estratégias logísticas ficam prejudicadas, aumentando os custos e diminuindo a competitividade, no caso, no mercado mundial.

O marco jurídico para a introdução do transporte multimodal no Mercosul foi o Acordo Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, firmado em 30 de dezembro de 1994, internalizado no Brasil através do Decreto n. 1.563, de 20 de julho de 1995 e no Paraguai, através do Decreto n. 16.927 de 16 de abril de 1997. Já o Uruguai, por meio do Decreto 99/95 de 08 de agosto de 1995 também pôs em vigor o Acordo do Mercosul, no entanto, o Tribunal Contencioso Administrativo do Uruguai suspendeu a aplicação do citado Decreto. Quanto à Argentina, existe a Lei n. 24.921 promulgada em 07 de janeiro de 1998 e publicada em 12 de janeiro de 1998 pelo Boletín Oficial em 12 de janeiro de 1998, entrando em vigor em 20 de janeiro de 1998 e que ainda não está regulamentada.

No Brasil, a Lei n. 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre o transporte multimodal de cargas é regulamentada pelo Decreto n. 3.411, de 12 de abril de 2000.

Em tais regulamentações, são previstas as definições importantes para a prática do transporte multimodal em âmbito nacional e internacional. As mesmas tiveram as suas origens em Convenções pré-existentes como a de Haia de 1924, Haia-Visby de 1968, Regras de Hamburgo de 1978, Convenção das Nações Unidas sobre Transporte Internacional de Mercadorias de 1980 (Convenção de Genebra), Regras UNCTAD/CCI de 1992. No entanto, o que motivou a elaboração dessas convenções e regras foi estabelecer normas a fim de determinar a apuração da responsabilidade civil no transporte de mercadorias. No caso específico do transporte internacional multimodal de mercadorias, a apuração da responsabilidade civil é algo complexo, uma vez que há a existência da figura do operador de transporte multimodal como o responsável por todo o trajeto desde a tomada sob custódia das

mercadorias até a entrega efetiva das mesmas, fazendo o uso de diversos modais, podendo ser difícil determinar o instante exato de uma provável avaria da carga transportada, bem como a escolha da lei aplicável ao caso.

Interessante ressaltar que apesar de a Convenção de Genebra ter se tornado parâmetro em todo o mundo, a sua entrada em vigor nunca ocorreu por falta de ratificações mínimas exigidas. Esse fato intrigante mobilizou as Nações Unidas a verificar as possíveis causas que levaram os países e os blocos a confeccionarem suas próprias normas para a resolução de conflitos dessa natureza. Houve o envio de um questionário a todos os países para avaliar a questão. Chegou-se à conclusão de que uma parte acredita que a responsabilidade civil do operador de transporte multimodal foi tratada de modo muito severo, outros, disseram que o *lobby* dos armadores e transportadores para que não entrasse em vigor foi muito grande, entre outras respostas. No entanto, parece que os modelos de leis aplicáveis às partes de um acordo contratual ou a adoção de regras não imperativas tornaria a Convenção mais facilmente aceita, mas escapariam ao escopo principal que é a uniformidade das regras, hoje, dispersas. Esta dispersão de normas causa uma insegurança no que tange à sociedade internacional do comércio.

Resta salientar que é melhor um conflito de leis do que uma lacuna jurídica em relação à hipótese aventada. Porém, salienta-se que quando um documento de transporte multimodal é emitido no estrangeiro, poderiam ser aplicadas as Convenções Internacionais vigentes para cada modal, dependendo dos países que as ratificaram ou, ainda, as disposições de caráter nacional existentes.

Desta forma, conclui-se que a responsabilidade civil no transporte internacional multimodal de mercadorias ainda está longe de ter normas uniformes no Mercosul, mesmo com o Acordo Parcial para Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias firmado entre os Estados-membros em 30 de dezembro de 1998, nota-se que nem todos internalizaram o mesmo, indicando discordância entre as normas internas e as definidas pelo bloco. Assim, a responsabilidade civil nos contratos desse tipo específico de transporte no Mercosul permanece sem uma mesma proteção jurídica às partes, causando certa insegurança aos envolvidos, em especial no que tange aos valores e limites da responsabilidade pela carga.

## 6. REFERÊNCIAS

Almanaque Abril. São Paulo: Editora Abril, 1996.

Almanaque Abril: A enciclopédia da atualidade – Brasil 2003. São Paulo: Editora Abril, 2003

Almanaque Abril: A enciclopédia da atualidade – Mundo 2003. São Paulo: Editora Abril, 2003

AMORIM, Edgar Carlos de. *Direito internacional privado*. 7.ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000.

ARAUJO, Nádya de. *Contratos internacionais: novas tendências: Mercosul e convenções internacionais*. Rio de Janeiro: Renovar, 1997.

\_\_\_\_\_. *Contratos internacionais: autonomia da vontade, Mercosul e convenções internacionais*. 2.ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2000.

ARNOLD, J.R. Tony. *Administração de materiais: uma introdução*. Tradução de Celso Rimoli, Lenita R. Esteves. São Paulo: Atlas, 1999.

ARROYO, Diego P. Fernandez. *Derecho internacional privado interamericano: evolución y perspectivas*. Buenos Aires: Rubinzal-Culzoni. s/d

BALLOU, Ronald H. *Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física*. Tradução de Hugo T. Y. Yoshizaki. São Paulo: Atlas, 1993.

BAPTISTA, Luis Olavo. *Dos contratos internacionais: uma visão teórica e prática*. São Paulo: Saraiva, 1994.

BASSO, Maristela. *Contratos internacionais do comércio: negociação, conclusão, prática*. 2.ed. rev. atual. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1998.

BATALHA, Wilson de Souza Campos; NETTO, Silvia Marina L. Batalha de Rodrigues. *Direito Privado Internacional*. São Paulo: Ltr, 1997.

BOWERSOX, Donald J. e CLOSS, David J. *Logistical management: the integrated supply chain process*. McGraw-Hill, 1996.

BULGARELLI, Waldírio. *Títulos de crédito*. 14. ed. São Paulo: Atlas, 1998.

Censo Demográfico 2000. Fecundidade e mortalidade infantil – resultados preliminares da amostra. Rio de Janeiro: 2002.

COELHO, Fábio Ulhoa. *Manual de direito comercial*. 9. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 1997.

DIAS, Marco Aurélio P. *Administração de materiais: uma abordagem logística*. 4. ed. São Paulo: Atlas, 1993.

DIAS, Marco Aurélio P. Dias. *Transportes e distribuição física*. São Paulo: Atlas, 1987.

DICIONÁRIO Prático Michaelis. Versão 5.1, maio de 1998. DTS Software do Brasil.

DINIZ, Maria Helena. *Curso de direito civil brasileiro: teoria das obrigações contratuais e extracontratuais*. 10. ed. aum. e atual.. v.3. São Paulo: Saraiva, 1995.

DINIZ, Maria Helena. *Tratado teórico e prático dos contratos*. São Paulo: Saraiva, 1993, v.4.

DOLINGER, Jacob. *Direito internacional privado – parte geral*. 6. ed. , ampl. e atual. Rio de Janeiro: Renovar, 2001.

ENCICLOPÉDIA Mirador Internacional.. São Paulo: Encyclopaedia Britannica do Brasil, 1986. v. 20.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo dicionário da língua portuguesa*. 1. ed., 5 impressão. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira S.A., 1975.

FLEURY, Fernando *et alli* . *Logística empresarial: a perspectiva brasileira*. São Paulo: Atlas, 2000. (Coleção COPPEAD de Administração).

\_\_\_\_\_. *Noções básicas de shipping*. Rio de Janeiro: COPPEAD/UFRJ, 2002.

GARCIA JÚNIOR, Armando Alvares. *Transportes internacionais de mercadorias e pessoas no Mercosul*. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

GOMES, Orlando. *Contratos*. 14. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1994.

KINOSHITA, Fernando. *Direito internacional da cooperação: a zona de livre comércio entre Mercosul e a União Européia*. Tradução de Felipe A. Q. Lalinde e Fernando Kinoshita. Rio de Janeiro: Papel & Virtual, 2001.

MARTINS, Fran. *Contratos e obrigações comerciais*. 14. ed. rev. e aum. Rio de Janeiro: Forense, 1997.

MELO, Luis Gonzaga. *Introdução ao estudo do direito internacional privado*. São Paulo: WVC/EDUEP, 2001.

MENDONÇA, Fernando. *Direito dos transportes*. 2. ed., atual. São Paulo: Saraiva, 1990.

NAZÁRIO, Paulo. Papel do transporte na estratégia logística. IN: FLEURY, Fernando *et alli*. *Logística empresarial: a perspectiva brasileira*. São Paulo: Atlas, 2000. (Coleção COPPEAD de Administração).

NOVAES, Antonio Galvão N. *Logística aplicada: suprimento e distribuição física*. 2. ed. São Paulo: Pioneira, 1994.

PEREIRA, Ana Cristina da Silva. *O transporte intermodal*. Rio de Janeiro: COPPEAD/UFRJ, 2002.

PIMENTEL, Luis Otávio. *Aspectos atuais do contrato de transporte internacional no Brasil: transporte multimodal de mercadorias*. Mendonza: Primer Congreso Internacional de Integración Unión Europea y Mercosur, 2001.

RECHSTEINER, Beat Walter. *Direito internacional privado: teoria e prática*. São Paulo: Saraiva, 1996.

ROCHA, Sílvio Ferreira da. *Curso avançado de direito civil: contratos*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002. v. 03.

ROVIRA, Suzan Lee Zaragoza de. Estudo comparativo sobre os contratos internacionais: aspectos doutrinários e práticos. IN: RODAS, João Grandino (coordenador). *Contratos internacionais*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1995. p.51-90.

SANT'ANNA, José Alex. *Transporte Integración en el Sector: Transporte en el Cono Sur: Transporte Terrestre*. Buenos Aires: BID – INTAL, 1997.

SILVA, Creusa F. da; SANTOS, Cybele Oliveira e REIS, Eda Moreira dos. *Transporte internacional de cargas: do momento de planejar ao consumidor final*. Campinas, Curso de pós-graduação em distribuição e logística empresarial das Faculdades Integradas Instituto Paulista de Ensino e Pesquisa, 2001. Disciplina de logística e transporte e tecnologia da informação.

Sinopse preliminar do censo demográfico. Rio de Janeiro: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Vol. 7, 2000.

SOUTO, Cláudio. *Introdução crítica do direito internacional privado*. 2.ed. rev. e ampl. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris, 2000.

STRENGER, Irineu. *Direito internacional privado*. 2. ed. aum. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1991.

\_\_\_\_\_. *Contratos internacionais do comércio*. 3. ed. rev. e ampl. São Paulo: LTr, 1998.

## 6.1 Referências jurídicas

*Acordo sobre Jurisdição em Matéria de Contrato de Transporte Internacional de Carga entre os Estados Partes do Mercosul.*, Conselho Mercado Comum, de 05 de julho de 2002., Mercosul/CMC/Dec. n. 11/02. Disponível em:<<http://www.mercosur.org.uy/portugues/snor/normativa/decisiones/2002/2011.htm>>. Acesso em: 03 abr. 2003

*Acordo sobre Jurisdição em Matéria de Contrato de Transporte Internacional de Carga entre os Estados Partes do Mercosul e a República da Bolívia e a República do Chile.* Conselho Mercado Comum, de 05 de julho de 2002., Mercosul/CMC/Dec. n. 12/02. Disponível em:<<http://www.mercosur.org.uy/portugues/snor/normativa/decisiones/2002/2012.htm>>. Acesso em: 03 abr. 2003

BRASIL. Decreto n. 3.411, de 12 de abril de 2000. Regulamenta a Lei. N. 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, altera os Decretos ns. 91.030, de 5 mar. 1985 e 1.910, de 21 maio 1996, e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 13 abr. 2000.

BRASIL. Decreto n. 80.145, de 15 de agosto de 1977. Regulamento a Lei. n. 6.288, de 11 de dezembro de 1975, que dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 16 ago.1977.

BRASIL. Decreto n. 99.704, de 20 de novembro de 1990. Dispõe sobre o transporte internacional terrestre entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 21 nov.1990.

BRASIL. Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 11 jan. 2002.

BRASIL. Lei n. 3.071, de 1<sup>o</sup> de janeiro de 1916. Código Civil dos Estados Unidos do Brasil. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF.

BRASIL. Lei n. 6.288, de 11 de dezembro de 1975. Dispõe sobre a utilização, movimentação e transporte , inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 12 dez. 1975.

BRASIL. Lei n. 9.611, de 19 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre o transporte multimodal de cargas e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 20 fev. 1998.

The Hague – Visby Rules, de 1968. Disponível em:<<http://www.lexmercatoria.org>>. Acesso em: 08 jun. 2003.

UNCTAD/ICC Rules for multimodal transport documents. Disponível em:<<http://r0.unctad.org/en/subsites/multimod/mt3duic1.htm>>. Acesso em: 08 jun. 2003.

United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, de 24 de maio de 1980. Disponível em:<<http://www.jus.uio.no/lm/un/multimodal.transport.1980/portrait.pdf>>. Acesso em: 08 jun. 2003.

## 6.2 Endereços eletrônicos consultados

*A falta de uniformidade na legislação aplicável ao transporte multimodal.* Disponível em: <<http://www.guialog.com.br/ARTIGO179.htm>>. Acesso em: 30 maio 2003.

*A regulamentação no Brasil.* Disponível em: <<http://www.abti.com.br/11bhtml>>. Acesso em 26 jun. 2002.

*Argentina.* Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=38>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

*Brasil.* Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=39>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

*Corredores estratégicos de desenvolvimento.* Disponível em: <[http://www.geipot.gov.br/estudos\\_realizados/soja/Capitulo\\_16.htm](http://www.geipot.gov.br/estudos_realizados/soja/Capitulo_16.htm)>. Acesso em: 13 mar.2003.

*El transporte multimodal.* Disponível em: <<http://www.conae.gob.mx/wb/distribuidor.jsp?seccion=1063>>. Acesso em: 25 jun. 2003

*Implementation of multimodal transport rules.* Disponível em: <<http://www.unctad.org/en/docs//posdtet/b2.en.pdf>>. Acesso em: 08 jun. 2003.

*Livro Branco: a política europeia de transportes no horizonte 2010.* Disponível em: <<http://europa.eu.int/scadplus/leg/pt/lvb/l24007.htm>>. Acesso em: 22 maio 2003.  
*Logística.* Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br>>. Acesso em 20 mar.2002.

*Multimodal transport.* Disponível em: <<http://www.r0.unctad.org/en/subsites/multimod/mt2brf0.htm>>. Acesso em: 30 maio 2003.

*Multimodal transport: the feasibility of na international legal instrument* Disponível em: <[http://www.unctad.org/en/doc//sdtetlb20031\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/doc//sdtetlb20031_en.pdf)>. Acesso em: 08 jun. 2003.

*Multimodal/intermodal transportation in the United States, Western Europe, and Latin America: governmental policies, plans and programs.* Disponível em: <[http://www.utexas.edu/lbj/pubs/books/multi\\_sum.html](http://www.utexas.edu/lbj/pubs/books/multi_sum.html)>. Acesso em 26 maio 2003.

*Multimodal/Intermodal Transportation in the United States, Western Europe, and Latin America: Governmental Policies, Plans, and Programs.* Disponível em: <[http://www.utexas.edu/lbj/pubs/books/multi\\_sum.html](http://www.utexas.edu/lbj/pubs/books/multi_sum.html)>. Acesso em: 30 maio 2003.

*O desafio da integração física: a integração física como condição para a integração econômica.* Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=60>>. Acesso em: 13 mar.2003.

*O Mercosul - Ásia.* Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=111>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

*O Mercosul - México.* Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=108>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

*O Mercosul e a Comunidade Andina.* Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=107>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

*O Mercosul e o Mundo.* Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=102>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

*Paraguai.* Disponível em:<<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=40>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

*Principais dados da região.* Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=19>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

*Principais projetos de integração física.* Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=95>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

*Transporte multimodal.* Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/carga/multimodal/otm.htm>>. Acesso em: 31 mar.2003.

*Transporte multimodal: presente y futuro.* Disponível em: <<http://www.mapis.com.co/elpuerto.htm>>. Acesso em 26 maio 2003.

*Transportes combinados: programa PACT.* Disponível em:<<http://europa.eu.int/scadplus/leg/pt/lvb/l24172.htm>>. Acesso em: 22 maio 2003

*Transportes: introdução.* Disponível em:<<http://europa.eu.int/scadplus/leg/pt/lvb/l24040.htm>>. Acesso em: 22 maio 2003

*Uruguai.* Disponível em:<<http://www.mercosul.gov.br/textos/default.asp?Key=41>>. Acesso em: 13 mar. 2003.

VIPAMANEERUT, Pimvimol. *Trend of multimodal transport law in the ASEAN.* Disponível em: <http://www.tillekeandgibbins.co.th/publications/newsletters/maritime/multimodal.htm>>. Acesso em 30 maio 2003.

## 7. ANEXOS

### 7.1 Decreto n. 1.563, de 20 de julho de 1995

Decreto nº 1.563, de 19/7/95

Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30/12/94. DOU de 20/7/95, p. 10.714

#### **DECRETO Nº 1563, DE 19 DE JULHO DE 1995**

Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994.

O **VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no exercício do cargo de **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e

CONSIDERANDO que o Tratado de Montevidéu de 1980, que criou a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), firmado pelo Brasil em 12 de agosto de 1980 e aprovado pelo Congresso Nacional, por meio do Decreto Legislativo nº 66, de 16 de novembro de 1981, prevê a modalidade de Acordo de Alcance Parcial;

CONSIDERANDO que os Plenipotenciários do Brasil, da Argentina, do Paraguai e do Uruguai, com base no Tratado de Montevidéu de 1980, assinaram em 30 de dezembro de 1994, em Montevidéu, o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai,

#### **DECRETA:**

Art. 1º O Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, apenso por cópia ao presente Decreto, será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém, inclusive quanto à sua vigência.

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

Brasília, 19 de julho de 1995; 174º da Independência e 107º da República.

MARCO ANTONIO DE OLIVEIRA MACIEL  
*Sebastião do Rego Barros Netto*

#### **ACORDO DE ALCANCE PARCIAL PARA A FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADORIAS**

Os Plenipotenciários da República Argentina, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, acreditados por seus respectivos Governos segundo poderes outorgados em boa e devida forma, depositados oportunamente na Secretaria-Geral da Associação,

CONSIDERANDO o Tratado de Assunção de 26 de março de 1991;

CONSCIENTES da necessidade de adotar uma normativa comum sobre Transporte Multimodal, levando em conta os princípios essenciais do Tratado de Assunção;

Convencidos de que essa normativa permitirá um aproveitamento mais eficaz da infra-estrutura de transporte dos países signatários, contribuindo para a redução dos custos operacionais de transporte na região.

### **CONVÊM EM:**

Subscrever, ao amparo do Tratado de Montevideu de 1980 e da Resolução 2 do Conselho de Ministérios de Associação, um Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, que se regerá pelas seguintes disposições:

## **CAPÍTULO I**

### **Definições**

Art. 1º Para os efeitos do presente Acordo, entende-se por:

a) Transporte Multimodal de Mercadorias:

O transporte de mercadorias por duas modalidades de transporte, pelo menos, em virtude de um Contrato de Transporte Multimodal, desde um lugar situado em um Estado Parte em que um Operador de Transporte Multimodal toma as mercadorias sob sua custódia, até outro lugar designado para sua entrega, situado em outro Estado Parte, compreendendo, além do transporte em si, os serviços de coleta unitização ou desunitização da carga por destino, armazenagem, manipulação e entrega da carga ao destinatário, abarcando os serviços que foram contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação das cargas.

b) Contrato de Transporte Multimodal:

O acordo de vontades em virtude do qual um Operador de Transporte Multimodal se compromete, contra o pagamento de um frete, a executar ou a fazer executar o transporte multimodal internacional de mercadorias.

c) Documento ou conhecimento de transporte multimodal:

O documento que comprova a celebração de um contrato de Transporte Multimodal e que comprova que o Operador de Transporte Multimodal recebeu as mercadorias sob sua custódia, comprometendo-se a entregá-las conforme as cláusulas desse contrato.

d) Operador de Transporte Multimodal:

Toda pessoa jurídica, transportador ou não, que por si só ou através de outra que atue em seu interesse, celebre um Contrato de Transporte Multimodal atuando como principal e não como agente ou no interesse do Expedidor ou de Transportadores que participem das operações de Transporte Multimodal, e assumindo a responsabilidade pelo seu cumprimento.

e) Transportador:

A pessoa que efetivamente executa o transporte, ou parte dele, seja ou não Operador de Transporte Multimodal.

f) Expedidor:

A pessoa que celebra o contrato de Transporte Multimodal com o Operador de Transporte Multimodal.

g) Consignatário:

A Pessoa legitimamente autorizada para receber a mercadoria do operador de Transporte Multimodal.

h) Destinatário:

A pessoa a quem se envia as mercadorias.

i) Mercadoria:

Os bens de qualquer classe, incluídos os animais vivos e os contêineres, paletes e outros elementos de transporte ou de embalagem análogos, que não tenham sido fornecidos pelo Operador de Transporte Multimodal.

j) Tomar sob custódia:

O ato de se colocar fisicamente as mercadorias em poder do Operador de Transporte Multimodal, com a aceitação do mesmo em transportá-las, conforme as leis e usos do comércio imperantes no Estado Parte do lugar de entrega.

O ato de pôr as mercadorias, por parte do Operador de Transporte Multimodal, à disposição efetiva e material do Consignatário, de conformidade com o Contrato de Transporte Multimodal ou com as leis e os usos do comércio imperantes no Estado Parte do lugar de entrega.

l) Organismos nacionais competentes:

São os organismos governamentais designados por cada Estado Parte, encarregados de habilitar, registrar e controlar os Operadores de Transporte Multimodal.

m) Unitização:

Processo de ordenar e acondicionar corretamente a mercadoria em unidades de carga para seu transporte.

n) Direitos Especiais de Saque (DES) :

Unidade monetária definida pelo Fundo Monetário Internacional.

o) Consolidação de Mercadorias:

A emissão por Operadores de Transporte Multimodal de um conhecimento mestre de transporte internacional ("Master"), englobando diversos lotes de mercadorias, os quais deverão estar unitizados e identificados em conhecimentos de transporte ("House").

## **CAPÍTULO II**

### **Âmbito de Aplicação**

Art. 2º O presente Acordo se aplica aos Contratos de Transportes Multimodal sempre que:

- a) o lugar estipulado no Contrato de Transporte Multimodal, indicado no documento ou conhecimento de transporte multimodal, no qual o Operador de Transporte Multimodal toma as mercadorias sob sua custódia, esteja situado em um Estado Parte do presente Acordo; ou
- b) o lugar estipulado no contrato de Transporte Multimodal, indicado no documento ou conhecimento de transporte multimodal, no qual o Operador de Transporte Multimodal faça a entrega das mercadorias que se encontrem sob sua custódia, esteja situado em um Estado Parte do presente Acordo.

## **CAPÍTULO III**

### **Documento ou Conhecimento de Transporte Multimodal**

Art. 3º O Operador de Transporte Multimodal, ao tomar as mercadorias sob sua custódia, emitirá, por escrito, um Documento ou Conhecimento de Transporte Multimodal, que será, a critério do expedidor, negociável ou não negociável.

Sua forma e conteúdo serão os que se empregam no transporte multimodal, vigentes e reconhecidos internacionalmente, e deverá ser datado e firmado pelo Operador de Transporte Multimodal ou por pessoa efetivamente autorizada por ele.

Art. 4º As disposições contidas no presente Acordo serão aplicáveis sempre que existir no documento ou conhecimento de transporte multimodal expressa menção ao mesmo, indicando, especificamente, "Acordo de Transporte Multimodal Internacional – MERCOSUL".

No caso em que exista tal menção, as disposições do presente Acordo prevalecerão sobre quaisquer das cláusulas adicionais do contrato de transporte multimodal que lhe sejam contrárias, salvo se aumenta a responsabilidade ou as obrigações do Operador de Transporte Multimodal.

Nenhuma disposição deste Acordo restringe o direito do contratante de escolher entre transporte multimodal ou segmentado.

O Operador de Transporte Multimodal não inscrito ou que não cumpra com os requisitos do presente Acordo não poderá invocar o "Acordo de Transporte Multimodal Internacional – MERCOSUL" nem recorrer a seus benefícios.

Art. 5º Os dados contidos no Documento de Transporte Multimodal estabelecerão, salvo prova em contrário, que o Operador de Transporte Multimodal tomou sob sua custódia as mercadorias tal como descritas no documento.

O Operador de Transporte Multimodal poderá lançar ressalvas no conhecimento ou documento, quando considerar inexata a descrição da carga (marcas, números, quantidades, pesos, etc., das mercadorias) feita pelo expedidor, ou quando esta ou sua embalagem não apresentarem perfeitas condições físicas de acordo com as necessidades peculiares e exigências legais a cada modalidade a ser utilizada no transporte.

Os conhecimentos e/ou documentos emitidos por todas as pessoas físicas ou jurídicas que intervenham por disposição do Operador de Transporte Multimodal serão sempre a favor deste.

#### **CAPÍTULO IV**

##### **Responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal**

Art. 6º A Responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal cobre o período compreendido entre o momento em que recebe as mercadorias sob sua custódia, até a sua entrega ao destinatário.

Art. 7º O Operador de Transporte Multimodal será responsável pelas ações e omissões de seus empregados ou agentes no exercício de suas funções, ou de qualquer outra pessoa cujos serviços tenha contratado para o cumprimento do contrato, como se essas ações ou omissões fossem suas.

Art. 8º O Operador de Transporte Multimodal se obriga a executar ou fazer executar todos os atos necessários para que as mercadorias sejam entregues:

- a) à pessoa que apresente um dos originais do documento ou conhecimento, quando o documento de transporte multimodal tiver sido emitido na forma negociável ao portador;
- b) à pessoa que apresente um dos originais do documento ou conhecimento devidamente endossado, quando o documento de transporte multimodal tiver sido emitido na forma negociável à ordem;
- c) quando o documento ou conhecimento de transporte multimodal tiver sido emitido na forma negociável em nome de uma determinada pessoa, a essa pessoa, com comprovação prévia de sua identidade e contra a apresentação de um dos originais do documento. Se o documento ou conhecimento foi endossado à ordem ou em branco se aplicará o disposto no item b);

d) à pessoa designada no documento ou conhecimento como consignatário, com comprovação prévia de sua identidade, quando o documento ou conhecimento de transporte multimodal tiver sido emitido na forma não negociável.

Art. 9º O Operador de Transporte Multimodal será responsável pelas perdas e danos às mercadorias, bem como por atrasos em sua entrega, se o motivo que originou tal perda, danos ou atraso se deu quando as mercadorias estavam sob sua custódia, nos termos dos artigos 6º e 7º, sendo presumida a sua culpa e da qual só poderá eximir-se de responsabilidade pelos fatos previstos no artigo 10.

O Operador de Transporte Multimodal só será responsável pelos prejuízos resultantes do atraso na entrega, se o expedidor tiver feito uma declaração de interesse pela entrega em um prazo determinado e se a mesma tiver sido aceita pelo Operador de Transporte Multimodal.

Art. 10. O Operador de Transporte Multimodal não será responsável se provar que a perda, o dano ou o atraso na entrega das mercadorias transportadas sobrevieram durante esse transporte, em uma ou mais das seguintes circunstâncias:

- a) ato ou fato imputável ao expedidor, ou ao destinatário, ou ao consignatário de carga, ou a seus agentes, representantes ou procuradores;
- b) vício próprio ou oculto da carga;
- c) força maior ou caso fortuito, devidamente comprovados;
- d) greves, motins ou "lock-out"; e
- e) dificuldades impeditivas do transporte e outros atos fora do controle do Operador de Transporte Multimodal devidamente comprovados, não existindo outra forma de cumprir o contrato.

O Operador de Transporte Multimodal e todas as pessoas físicas ou jurídicas que intervenham por disposição do mesmo para a movimentação das cargas serão responsáveis pelo aumento das perdas, danos ou avarias e atrasos na entrega das mercadorias a que devem causa, ainda que não admitam a referida responsabilidade.

Art. 11. O atraso na entrega ocorre quando as mercadorias não forem entregues dentro do prazo expressamente acordado entre as partes ou, na ausência de tal acordo, dentro de um prazo que possa, razoavelmente, ser exigido ao Operador de Transporte Multimodal, tomando em consideração as circunstâncias do caso.

Se as mercadorias não forem entregues dentro de 90 dias corridos depois da data da entrega estabelecida de conformidade com o disposto neste artigo, o consignatário ou qualquer outra pessoa com direito de reclamar as mercadorias poderá considerá-las perdidas.

### **Limites de Responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal**

Artigo 12. A quantia de indenização por perda ou danos das mercadorias se fixará segundo o valor destas no lugar e no momento de entrega ao consignatário ou no lugar e no momento em que, de conformidade com o contrato de transporte multimodal, deveriam ter sido entregues.

O valor das mercadorias se determinará com observância à quotação que tenham em uma bolsa de mercadorias, ou, em sua falta, com observância do preço que tenham no mercado ou, se não se dispuser dessa quotação nem de seu preço, segundo o valor usual de mercadorias de igual natureza e qualidade.

Art. 13. A menos que a natureza e o valor das mercadorias tenham sido declarados pelo expedidor antes que o Operador de Transporte Multimodal as tenha tomado sob sua custódia e que tenham sido consignadas no documento de transporte multimodal, o Operador de Transporte Multimodal não será nem poderá ser tido por responsável, em nenhum caso, da perda ou dano das mercadorias, por uma quantia que exceda o limite de responsabilidade que seja estabelecido por cada Estado Parte, conforme a declaração formulada por cada um deles no Anexo I, que passa a fazer parte do presente Acordo.

Não obstante, os Estados Parte acordam que esses limites de responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal poderão ser revistos sempre que julgado conveniente, comunicando-se essa revisão aos demais Estados Parte.

Art. 14. Se um contêiner, um palete ou um elemento de transporte análogo é carregado com mais de um volume ou unidade, todo volume ou unidade de carga transportada que, segundo o documento de transporte multimodal esteja contido nesse elemento de transporte, será considerado um volume ou uma unidade de carga transportada.

Ao omitir-se a menção assinalada no referido documento, todas as mercadorias contidas nesse elemento de transporte serão consideradas como uma só unidade de carga transportada.

Art. 15. Quando a perda ou dano à mercadoria tenha ocorrido em um trecho determinado do transporte multimodal, para o qual uma Convenção Internacional aplicável ou uma lei imperativa do país onde esteja esse trecho fixe outro limite de responsabilidade que o especificado nesse Acordo, o limite da responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal por essa perda ou dano se determinará com referência ao disposto nessa Convenção ou nessa lei imperativa.

Art. 16. Se o Operador de Transporte Multimodal for responsável pelos prejuízos resultantes do atraso na entrega ou de qualquer perda ou dano indireto, distinto da perda ou dano das mercadorias, sua responsabilidade estará limitada a um valor que não excederá o equivalente ao frete a ser pago pelo transporte multimodal, em virtude do respectivo contrato.

Art. 17. A responsabilidade acumulada do Operador de Transporte Multimodal não excederá os limites de responsabilidade pela perda total das mercadorias.

Art. 18. O Operador de Transporte Multimodal não poderá valer-se de limitação de responsabilidade se for provado que a perda, o dano ou o atraso na entrega provieram de uma ação ou omissão a ele imputada, com dolo ou culpa grave.

Art. 19. Quando a perda total ou parcial, a avaria ou o atraso na entrega das mercadorias tenha ocorrido em um segmento do transporte claramente identificado, quem opera no referido segmento será solidariamente responsável com o Operador de Transporte Multimodal, sem prejuízo do direito de regressão deste último pelo valor pago em razão da responsabilidade solidária.

## **CAPÍTULO V**

### **Responsabilidade do Expedidor**

Art. 20. Considera-se que o expedidor garante ao Operador de Transporte Multimodal a exatidão, no momento em que ele toma as mercadorias sob sua custódia, de todos os dados relativos à natureza geral das mercadorias, suas marcas, número, peso, volume e quantidade e, se procedente, o seu caráter perigoso, proporcionado por ele próprio ou por meio de outra pessoa que atue em seu nome, para sua inclusão no Documento ou Conhecimento de Transporte Multimodal.

O expedidor indenizará o Operador de Transporte Multimodal pelos prejuízos resultantes da inexatidão ou insuficiência dos dados antes mencionados.

O expedidor continuará sendo responsável ainda que tenha transferido o documento ou conhecimento de transporte multimodal.

O direito do Operador de Transporte Multimodal a tal indenização não limitará, de modo algum, sua responsabilidade, em virtude do contrato de transporte multimodal, com relação a qualquer pessoa distinta do expedidor.

## **CAPÍTULO VI**

### **Dos Avisos, Reclamações, Ações e Prescrições**

Art. 21. A menos que o consignatário ou destinatário avise, por escrito, ao Operador de Transporte Multimodal, a perda ou dano, especificando a natureza dos mesmos no momento em que as mercadorias lhe forem entregues, ficará estabelecido, salvo prova em contrário, que o Operador de Transporte Multimodal entregou as mercadorias tal como descritas no Documento de Transporte Multimodal.

Quando a perda ou dano não forem aparentes, será igualmente aplicável o contido no parágrafo anterior, caso não seja apresentado, por escrito, o aviso antes de seis dias após a colocação das mercadorias em poder do consignatário ou destinatário.

Para efeito deste Artigo se considerará o aviso dado a uma pessoa que atue por conta do Operador de Transporte Multimodal, incluindo-se qualquer pessoa a cujos serviços este recorra no local de entrega das mercadorias transportadas, como sido entregue ao Operador de Transporte Multimodal.

No caso de dano ou extravio, será lavrado termo de avaria, assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação vigente e com observância, ainda, das estipulações do contrato de seguro, quando houver.

Art. 22. Salvo acordo expresso em contrário, prescreve em doze meses qualquer ação ou reclamação sobre responsabilidade por Transporte Multimodal, contando este prazo desde o dia da entrega da carga no destino, ou se isso não ocorrer, desde o nonagésimo dia contado a partir dos prazos constantes do Artigo 11.

## **CAPÍTULO VII**

### **Solução de Controvérsias**

Art. 23. As controvérsias que surgirem entre os Estados Parte em decorrência da aplicação, interpretação ou descumprimento das disposições contidas no presente Acordo serão resolvidas mediante negociações técnicas diretas.

Art. 24. Se, mediante tais negociações, não se alcançar um Acordo ou se a controvérsia só for solucionada parcialmente, aplicar-se-ão os procedimentos previstos no sistema de Solução de Controvérsias vigente entre os Estados Parte do Tratado de Assunção.

## **CAPÍTULO VIII**

### **Dos Operadores de Transporte Multimodal**

Art. 25. Para exercer a atividade de Operador de Transporte Multimodal, em qualquer dos Estados Parte será necessário estar inscrito no Registro respectivo, a cargo do Organismo Nacional Competente de cada Estado Parte.

Art. 26. O certificado de Registro outorgado pelo Organismo Nacional Competente de qualquer dos Estados Parte autorizará o Operador de Transporte Multimodal para operar nos demais Estados Parte.

Cada Organismo Nacional Competente informará, por escrito, a seus similares dos demais Estados Parte, quais os Operadores de Transporte Multimodal nele registrados, bem como as modificações introduzidas no registro respectivo, encaminhando os documentos do caso.

A inscrição manterá sua vigência nos termos do Artigo 29, sempre que não intervier uma comunicação oficial, por escrito, do Organismo Nacional Competente ao Operador de Transporte Multimodal e aos demais organismos similares, sobre a modificação, suspensão ou cancelamento do referido registro.

Art. 27. Para poder inscrever-se no Registro de Operador de Transporte Multimodal, o interessado deverá apresentar um pedido ao Organismo Nacional Competente respectivo e assegurar o cumprimento dos seguintes requisitos:

- a) possuir a capacidade legalmente exigida nas normas gerais do Estado Parte a qual solicita a inscrição;
- b) contar com apresentação legal suficiente e domicílio estabelecido no Estado Parte ao qual solicita sua inscrição, assim como nos demais Estados Parte nos quais pretenda operar; e

c) ter e manter um patrimônio mínimo em bens ou equipamentos equivalente a 80.000 DES, ou aval bancário ou seguro de caução para a mesma importância apresentado em garantia, em favor do Organismo Nacional Competente.

Art. 28. O Organismo Nacional Competente concederá o correspondente Certificado de Registro ou o negará mediante Resolução expedida, dentro de um prazo não superior a 60 dias corridos, contados a partir da data em que foram cumpridos os requisitos estabelecidos no Artigo 27.

Art. 29. A vigência da inscrição será por 10 anos prorrogáveis por períodos iguais.

Art. 30. Para poder operar, os Operadores de Transporte Multimodal deverão ter uma apólice de seguros que cubra a sua responsabilidade civil em relação às mercadorias sob sua custódia, sem prejuízo dos seguros estabelecidos na legislação de cada Estado Parte.

## **CAPÍTULO IX**

### **Disposições Complementares**

Art. 31. O Transporte Multimodal de mercadorias perigosas reger-se-á pelo disposto no "Acordo sobre Transporte de Produtos Perigosos no âmbito do MERCOSUL" e também pelo disposto nos Regulamentos Internacionais da ICAO e da IMO, relativos aos transportes aéreos e marítimos, respectivamente.

A classificação de produtos perigosos terá como base as recomendações da ONU a esse respeito.

Art. 32. Toda cláusula contida no Documento ou Conhecimento de Transporte Multimodal será nula ou não produzirá, de pleno direito, efeito algum, se se opor, direta ou indiretamente, às disposições do presente Acordo, e em especial, se resultarem em prejuízo do expedidor, do consignatário ou do destinatário. O que precede não afetará, entretanto, a validade das demais estipulações.

Não obstante o disposto no parágrafo anterior, o Operador de Transporte Multimodal poderá, com consentimento do expedidor, aumentar a responsabilidade e as obrigações de sua incumbência em virtude das disposições do presente Acordo.

## **ANEXO I**

### **LIMITE DE RESPONSABILIDADE DO OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL**

O limite de responsabilidade para o Operador de Transporte Multimodal, conforme disposto no Artigo 13 do presente Acordo será:

1 – Para a Argentina – a menos que a natureza ou o valor das mercadorias tenham sido declarados pelo expedidor antes que o operador de Transporte Multimodal as tenha tomado sob sua custódia e consignadas no documento de transporte multimodal, a responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal não poderá exceder, em caso de perda total ou parcial, avaria ou atraso na entrega da mercadoria por um valor superior a de 400 pesos argentinos ouro por quilo do volume ou peça afetada, ou de 10 pesos argentinos ouro por quilo do volume ou peças afetadas, se esta quantia for maior.

2 – Para o Brasil – o equivalente a 666,67 DES por volume ou unidade de carga, ou por 2 DES por quilograma de peso bruto das mercadorias perdidas ou danificadas, se essa quantia for maior.

3 – Para o Paraguai – o equivalente a 666,67 DES por volume ou unidade de carga, ou por 2 DES por quilograma de peso bruto das mercadorias perdidas ou danificadas, se essa quantia for maior.

4 – Para o Uruguai – o equivalente a 666,67 DES por volume ou unidade de carga, ou por 2 DES por quilograma de peso bruto das mercadorias perdidas ou danificadas, se essa quantia for maior.

## **ANEXO II**

**JURISDIÇÃO E ARBITRAGEM**  
**(VÁLIDO ATÉ A ENTRADA EM VIGOR DO "PROTOCOLO SOBRE**  
**JURISDIÇÃO EM MATÉRIA DE TRANSPORTE")**

Art. 1º Por escolha do demandante ou de quem atue em seu nome, serão competentes para conhecer as ações relacionadas com o contrato de transporte multimodal de mercadorias, realizado com base no presente Acordo, os Tribunais que correspondam à sede do estabelecimento principal do demandante ou do agente ou representante que interveio na operação de transporte multimodal ou ao lugar de entrega ou onde deveriam ter sido entregues as mercadorias.

Art. 2º As partes poderão pactuar, por escrito, logo após a ocorrência do fato, que toda controvérsia relativa ao contrato de transporte multimodal seja submetida a arbitragem, em consonância com as regras que as partes estabelecerem.

O procedimento arbitral assim instituído deverá aplicar as disposições do presente Acordo.

As ações legais serão interpostas ante o tribunal arbitral competente, conforme disposto no artigo anterior, o qual estará obrigado a aplicar as disposições do presente Acordo.

A Secretaria-Geral da Associação será depositária do presente Protocolo, do qual enviará cópias devidamente autenticadas aos Governos signatários.

EM FÉ DO QUE, os respectivos Plenipotenciários subscrevem o presente Protocolo na cidade de Montevideu, aos trinta dias do mês de dezembro de mil novecentos e noventa e quatro, em um original nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente válidos.

Pelo Governo da República Argentina:

Jesus Sabra

Pelo Governo da República Federativa do Brasil:

Hildebrando Tadeu N. Valadares

Pelo Governo da República do Paraguai:

Efraim Dario Centurión

Pelo Governo da República Oriental do Uruguai:

Nestor G. Consentino

## 7.2 Lei n. 9.611, de 19 de fevereiro de 1998

BRASIL. Lei n.º 9.611, de 19 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 20 [fev.](#) 1998.

---

### LEI Nº 9.611, DE 19 DE FEVEREIRO DE 1998

*Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências.*

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

#### CAPÍTULO I

##### DO TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS

**Art 1º** O Transporte Multimodal de Cargas rege - se - á pelo disposto nesta Lei.

**Art 2º** Transporte Multimodal de Cargas é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal.

Parágrafo único. O Transporte Multimodal de Cargas é:

I - nacional, quando os pontos de embarque e de destino estiverem situados no território nacional;

II - internacional, quando o ponto de embarque ou de destino estiver situado fora do território nacional.

**Art 3º** O Transporte Multimodal de Cargas compreende, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização desunitização, movimentação, armazenagem e entrega de carga ao destinatário, bem como a realização dos serviços correlatos que forem contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação documental de cargas.

**Art 4º** O Ministério dos Transportes é o órgão responsável pela política de Transporte Multimodal de Cargas nos segmentos nacional e internacional, ressalvada a legislação vigente e os acordos, tratados e convenções internacionais.

#### CAPÍTULO II

##### DO OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

**Art 5º** O Operador de Transporte Multimodal é a pessoa jurídica contratada como principal para a realização do Transporte Multimodal de Cargas da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros.

Parágrafo único. O Operador de Transporte Multimodal poderá ser transportador ou não transportador

**Art 6º** O exercício da atividade de Operador de Transporte Multimodal depende de prévia habilitação e registro no órgão federal designado na regulamentação desta Lei, que também exercerá funções de controle.

Parágrafo único. Quando por tratado, acordo ou convenção internacional firmado pelo Brasil, o Operador de Transporte Multimodal puder, nessa qualidade, habilitar-se para operar em outros países, deverá atender aos requisitos que forem exigidos em tais tratados, acordos ou convenções.

**Art 7º** Cabe ao Operador de Transporte Multimodal emitir o Conhecimento de Transporte Multimodal de Carga.

#### CAPÍTULO III

##### DO CONTRATO DE TRANSPORTE

**Art 8º** O Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas evidencia o contrato de transporte multimodal e rege toda a operação de transporte desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino, podendo ser negociável ou não negociável, a critério do expedidor.

**Art 9º** A emissão do Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas e o recebimento da carga pelo Operador de Transporte Multimodal dão eficácia ao contrato de transporte multimodal.

§ 1º O Operador de Transporte Multimodal, no ato do recebimento da carga, deverá lançar ressalvas no Conhecimento se:

I - julgar inexata a descrição da carga feita pelo expedidor;

II - a carga ou sua embalagem não estiverem em perfeitas condições físicas, de acordo com as necessidades peculiares ao transporte a ser realizado.

§ 2º Qualquer subcontratado, no ato do recebimento da carga do Operador de Transporte Multimodal ou de outro subcontratado deste, deverá lançar ressalva no Conhecimento de Transporte Multimodal se verificada qualquer das condições descritas no parágrafo anterior, ainda que respaldada por outro documento.

§ 3º Os documentos emitidos pelos subcontratados do Operador de Transporte Multimodal serão sempre em favor deste.

**Art 10.** O Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas apresentará as características e dados próprios deste documento, devendo explicitar o valor dos serviços prestados no Brasil e no exterior, e conter:

I - a indicação "negociável" ou "não-negociável" na via original, podendo ser emitidas outras vias, não negociáveis;

II - o nome, a razão ou denominação social e o endereço do emitente, do expedidor, bem como do destinatário da carga ou daquele que deva ser notificado, quando não nominal;

III - a data e o local da emissão;

IV - os locais de origem e destino;

V - a descrição da natureza da carga, seu acondicionamento, marcas particulares e números de identificação da embalagem ou da própria carga, quando não embalada;

VI - a quantidade de volumes ou de peças e o seu peso bruto;

VII - o valor do frete, com a indicação "pago na origem" ou "a pagar no destino";

VIII - outras cláusulas que as partes acordarem.

#### CAPÍTULO IV

##### DA RESPONSABILIDADE

**Art 11.** Com a emissão do Conhecimento, o Operador de Transporte Multimodal assume perante o contratante a responsabilidade:

I - pela execução dos serviços de transporte multimodal de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino;

II - pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avaria às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo acordado.

Parágrafo único. No caso de dano ou avaria, será lavrado o "Termo de Avaria", assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro, quando houver.

**Art 12.** O Operador de Transporte Multimodal é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte multimodal, como se essas ações ou omissões fossem próprias.

Parágrafo único. O Operador de Transporte Multimodal tem direito a ação regressiva contra os terceiros contratados ou subcontratados, para se ressarcir do valor da indenização que houver pago.

**Art 13.** A responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal cobre o período compreendido entre o instante do recebimento da carga e a ocasião da sua entrega ao destinatário.

Parágrafo único. A responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas.

**Art 14.** O atraso na entrega ocorre quando as mercadorias não forem entregues dentro do prazo expressamente acordado entre as partes ou, na ausência de tal acordo, dentro de um prazo que possa, razoavelmente, ser exigido do operador de transporte multimodal, tomando em consideração as circunstâncias do caso.

Parágrafo único. Se as mercadorias não forem entregues dentro de noventa dias corridos depois da data da entrega estabelecida, de conformidade com o disposto no *caput*, o consignatário ou qualquer outra pessoa com direito de reclamar as mercadorias poderá considerá-las perdidas.

**Art 15.** O Operador de Transporte Multimodal informará ao expedidor, quando solicitado, o prazo previsto para a entrega da mercadoria ao destinatário e comunicará, em tempo hábil, sua chegada ao destino.

§ 1º A carga ficará à disposição do interessado, após a conferência de descarga, pelo prazo de noventa dias, se outra condição não for pactuada.

§ 2º Findo o prazo previsto no parágrafo anterior, a carga poderá ser considerada abandonada.

§ 3º No caso de bem perecível ou produto perigoso, o prazo de que trata o § 1º deste artigo poderá ser reduzido, conforme a natureza da mercadoria, devendo o Operador de Transporte Multimodal informar o fato ao expedidor e ao destinatário.

§ 4º No caso de a carga estar sujeita a controle aduaneiro, aplicam-se os procedimentos previstos na legislação específica.

**Art 16.** O Operador de Transporte Multimodal e seus subcontratados somente serão liberados de sua responsabilidade em razão de:

I - ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga;

II - inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga;

III - vício próprio ou oculto da carga;

IV - manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga, ou, ainda, pelos seus agentes ou propositos;

V - força maior ou caso fortuito.

Parágrafo único. Inobstante as excludentes de responsabilidade previstas neste artigo, o Operador de Transporte Multimodal e seus subcontratados serão responsáveis pela agravação das perdas ou danos a que derem causa.

**Art 17.** A responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal por prejuízos resultantes de perdas ou danos causados às mercadorias é limitada ao valor declarado pelo expedidor e consignado no Conhecimento de Transporte Multimodal, acrescido dos valores do frete e do seguro correspondentes.

§ 1º O valor das mercadorias será o indicado na documentação fiscal oferecida.

§ 2º A responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega ou de qualquer perda ou dano indireto, distinto da perda ou dano das mercadorias, é limitada a um valor que não excederá o equivalente ao frete que se deva pagar pelo transporte multimodal.

§ 3º Na hipótese de o expedidor não declarar o valor das mercadorias, a responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal ficará limitada ao valor que for estabelecido pelo Poder Executivo.

§ 4º Quando a perda ou dano à carga for produzida em fase determinada o transporte multimodal para a qual exista lei imperativa ou convenção internacional aplicável que fixe limite de responsabilidade específico, a responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal por perdas ou danos será determinada de acordo com o que dispuser a referida lei ou convenção.

§ 5º Quando a perda, dano ou atraso na entrega da mercadoria ocorrer em um segmento de transporte claramente identificado, o operador do referido segmento será solidariamente responsável com o Operador de Transporte Multimodal, sem prejuízo do direito de regresso deste último pelo valor que haja pago em razão da responsabilidade solidária.

**Art 18.** Os operadores de terminais, armazéns e quaisquer outros que realizem operações de transbordo são responsáveis, perante o Operador de Transporte Multimodal de Cargas que emitiu o Conhecimento de Transporte Multimodal, pela perda e danos provocados às mercadorias quando da realização das referidas operações, inclusive de depósito.

**Art 19.** A responsabilidade acumulada do Operador de Transporte Multimodal não excederá os limites de responsabilidade pela perda total das mercadorias.

**Art 20.** O Operador de Transporte Multimodal não poderá valer-se de qualquer limitação de responsabilidade se for provado que a perda, dano ou atraso na entrega decorreram de ação ou omissão dolosa ou culposa a ele imputável.

**Art 21.** O expedidor, sem prejuízo de outras sanções previstas em lei, indenizará o Operador de Transporte Multimodal pelas perdas, danos ou avarias resultantes de inveracidade na declaração da carga ou de inadequação dos elementos que lhe compete fornecer para a emissão do Conhecimento, sem que tal dever de indenizar exima ou atenua a responsabilidade do Operador, nos termos previstos nesta Lei.

**Art 22.** As ações judiciais oriundas do não cumprimento das responsabilidades decorrentes do transporte multimodal deverão ser intentadas no prazo máximo de um ano, contado da data da entrega da mercadoria no ponto de destino ou, caso isso não ocorra, do nonagésimo dia após o prazo previsto para a referida entrega, sob pena de prescrição.

**Art 23.** É facultado ao proprietário da mercadoria e ao Operador de Transporte Multimodal dirimir seus conflitos recorrendo à arbitragem.

## CAPÍTULO V

### DA UNIDADE DE CARGA

**Art 24.** Para os efeitos desta Lei, considera-se unidade de carga qualquer equipamento adequado à unitização de mercadorias a serem transportadas, sujeitas a movimentação de forma indivisível em todas as modalidades de transporte utilizadas no percurso.

Parágrafo único. A unidade de carga, seus acessórios e equipamentos não constituem embalagem e são partes integrantes do todo.

**Art 25.** A unidade de carga deve satisfazer aos requisitos técnicos e de segurança exigidos pelas convenções internacionais reconhecidas pelo Brasil e pelas normas legais e regulamentares nacionais.

**Art 26.** É livre a entrada e saída, no País, de unidade de carga e seus acessórios e equipamentos, de qualquer nacionalidade, bem como a sua utilização no transporte doméstico.

## CAPÍTULO VI

### DO CONTROLE ADUANEIRO E DA RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA

**Art 27.** No caso de transporte multimodal de carga internacional, na importação ou na exportação, quando o desembaraço não for realizado nos pontos de entrada ou saída do País, a concessão do regime especial de trânsito

aduaneiro será considerada válida para todos os percursos no território nacional, independentemente de novas concessões.

§ 1º O beneficiário do regime será o Operador de Transporte Multimodal.

§ 2º O regime especial de trânsito aduaneiro será concedido:

I - na importação, pela unidade aduaneira com jurisdição sobre o ponto de entrada das mercadorias no território nacional;

II - na exportação, pela unidade aduaneira em cuja jurisdição se proceder o desembaraço para exportação.

**Art 28.** O expedidor, o operador de transporte multimodal ou qualquer subcontratado para a realização do transporte multimodal são responsáveis solidários, perante a Fazenda Nacional, pelo crédito tributário exigível.

Parágrafo único. O Operador de Transporte Multimodal será responsável solidário preferencial, cabendo-lhe o direito de regresso.

**Art 29.** Nos casos de dano ao erário, se ficar provada a responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal, sem prejuízo da responsabilidade que possa ser imputável ao transportador, as penas de perdimento, previstas no Decreto-lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, e no Decreto-lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976, serão convertidas em multas, aplicáveis ao Operador de Transporte Multimodal, de valor equivalente ao do bem passível de aplicação da pena de perdimento.

Parágrafo único. No caso de pena de perdimento de veículo, a conversão em multa não poderá ultrapassar três vezes o valor da mercadoria transportada, à qual se vincule a infração.

**Art 30.** Para efeitos fiscais, no contrato de transporte multimodal, é nula a inclusão de cláusula excedente ou restritiva de responsabilidade tributária.

## **CAPÍTULO VII**

### **DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS**

**Art 31.** A documentação fiscal e os procedimentos atualmente exigidos dos transportadores deverão adequar-se ao Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas instituído por esta Lei.

Parágrafo único. Para atender ao disposto neste artigo, a União, os Estados e o Distrito Federal celebrarão convênio, no prazo de cento e oitenta dias da data de publicação desta Lei.

**Art 32.** O Poder Executivo regulamentará a cobertura securitária do transporte multimodal e expedirá os atos necessários à execução desta Lei no prazo de cento e oitenta dias, contados da data de sua publicação.

§ 1º Enquanto não for regulamentado o disposto no § 3º do art. 17, será observado o limite de 666,67 DES (seiscentos e sessenta e seis Direitos Especiais de Saque e sessenta e sete centésimos) por volume ou unidade, ou de 2,00 DES (dois Direitos Especiais de Saque) por quilograma de peso bruto das mercadorias danificadas, avariadas ou extraviadas, prevalecendo a quantia que for maior.

§ 2º Para fins de aplicação dos limites estabelecidos no parágrafo anterior, levar-se-á em conta cada volume ou unidade de mercadoria declarada como conteúdo da unidade de carga.

§ 3º Se no Conhecimento de Transporte Multimodal for declarado que a unidade de carga foi carregada com mais de um volume ou unidade de mercadoria, os limites estabelecidos no parágrafo anterior serão aplicados a cada volume ou unidade declarada.

§ 4º Se for omitida essa menção, todas as mercadorias contidas na unidade de carga serão consideradas como uma só unidade de carga transportada.

**Art 33.** A designação do representante do importador e exportador pode recair no Operador de Transporte Multimodal, relativamente ao despacho aduaneiro de mercadorias importadas e exportadas, em qualquer operação de comércio exterior, inclusive no despacho de bagagem de viajantes, no tocante às cargas sob sua responsabilidade.

**Art 34.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**Art 35.** São revogadas as Leis nºs. 6.288, de 11 de dezembro de 1975; 7.092, de 19 de abril de 1983; e demais disposições em contrário.

Brasília, 19 de fevereiro de 1998; 177º da Independência e 110º da República.

**FERNANDO HENRIQUE CARDOSO**

Eliseu Padilha

### 7.3 Decreto n. 3.411, de 12 de abril de 2000

BRASIL. Decreto n.º 3.411, de 12 de abril de 2000. Regulamenta a Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas, altera os Decretos n.ºs 91.030, de 5 de março de 1985, e 1.910, de 21 de maio de 1996, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 13 abr. 2000.

-----  
 DECRETO Nº 3.411, DE 12 DE ABRIL DE 2000.

*Regulamenta a Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas, altera os Decretos nºs 91.030, de 5 de março de 1985, e 1.910, de 21 de maio de 1996, e dá outras providências.*

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998,

**DECRETA:**

#### **CAPÍTULO I**

##### *DISPOSIÇÕES PRELIMINARES*

**Art 1º** O registro do Operador de Transporte Multimodal, suas responsabilidades e o controle aduaneiro das operações obedecerão aos disposto na Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e neste Decreto.

#### **CAPÍTULO II**

##### *DO REGISTRO DO OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL*

**Art 2º** Para exercer a atividade de Operador de Transporte Multimodal serão necessários a Habilitação prévia e o registro na Secretaria-Executiva do Ministério dos Transportes.

§ 1º O Ministério dos Transportes manterá sistema único de registro para o Operador de Transporte Multimodal, que inclua as disposições nacionais e as estabelecidas nos acordos internacionais de que o Brasil seja signatário.

§ 2º O Ministério dos Transportes comunicará ao Ministério da Defesa e ao Ministério da Fazenda os registros efetuados, suas alterações e seus cancelamentos.

**Art 3º** Para inscrever-se no registro de Operador de Transporte Multimodal, o interessado deverá apresentar ao Ministério dos Transportes:

I - ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor, devidamente registrados, em se tratando de sociedade comercial, no caso de sociedade por ações, acompanhado de documentos de eleição e termo de posse de seus administradores;

II - registro comercial, no caso de firma individual;

III - inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ, do Ministério da Fazenda, ou no extinto Cadastro Geral de Contribuintes - CGC, para o caso de cartões ainda com validade ou, no caso de empresa estrangeira, a inscrição do seu representante legal; e

IV - apólice de seguros que cubra a sua responsabilidade civil em relação às mercadorias sob sua custódia.

§ 1º Qualquer alteração nos termos dos requisitos estabelecidos neste artigo deverá ser comunicada ao Ministério dos Transportes, no prazo de trinta dias, sob pena de cancelamento da inscrição.

§ 2º O registro será concedido por um prazo de dez anos, prorrogável por igual período, ou enquanto forem mantidos os requisitos mínimos estabelecidos neste Decreto.

§ 3º O Operador de Transporte Multimodal deverá atender, também, às condições estabelecidas em acordos internacionais de que o Brasil seja signatário, quando em atividade de transporte multimodal internacional.

**Art 4º** O transporte multimodal internacional de cargas poderá ser realizado sob a responsabilidade de empresa estrangeira, desde que mantenha como representante legal pessoa jurídica domiciliada no País, e que esta:

I - atenda às disposições deste Decreto; e

II - observe as disposições da legislação nacional e dos acordos internacionais firmados pelo Brasil, que regulam o transporte de cargas no território nacional.

Parágrafo único. Quando em virtude de tratado, acordo ou convenção internacional, firmados pelo Brasil, o Operador de Transporte Multimodal for representado por pessoa física domiciliada no País, esta deverá comprovar, por ocasião do registro de que trata o art. 2º, a inscrição no Cadastro de Pessoa Física do Ministério da Fazenda.

**Art 5º** O exercício da atividade de Operador de Transporte Multimodal, no transporte multimodal internacional de cargas, depende de habilitação pela Secretaria da Receita Federal, para fins de controle aduaneiro.

§ 1º Para a habilitação, que será concedida pelo prazo de dez anos, prorrogável por igual período, será exigido do interessado o cumprimento dos seguintes requisitos, sem prejuízo de outros que vierem a ser estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal:

I - comprovação de inscrição no registro de que trata o art. 2º;

II - compromisso da prestação de garantia em valor equivalente ao do crédito tributário suspenso, conforme determinação da Secretaria da Receita Federal, mediante depósito em moeda, caução ou títulos da dívida pública federal, fiança idônea, inclusive bancária, ou seguro aduaneiro em favor da União, a ser efetivada quando da solicitação de operação de trânsito aduaneiro;

III - interligação ao Sistema Integrado do Comércio Exterior - SISCOMEX e a outros sistemas informatizados de controle de carga ou de despacho aduaneiro.

§ 2º Está dispensada de apresentar a garantia a que se refere o inciso II a empresa cujo patrimônio líquido, comprovado anualmente, por ocasião do balanço, exceder R\$2.000.000,00 (dois milhões de reais).

§ 3º Na hipótese de representação legal de empresa estrangeira, o patrimônio líquido do representante, para efeito do disposto no parágrafo anterior, poderá ser substituído por carta de crédito de valor equivalente.

### **CAPÍTULO III**

#### *DO CONTROLE ADUANEIRO E DA RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA NO TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE CARGAS*

**Art 6º** A desunitização, armazenagem, consolidação e desconsolidação de cargas na importação, bem como a conclusão da operação de transporte no regime especial de trânsito aduaneiro deverão ser realizadas em recinto alfandegado.

**Art 7º** Nos casos em que ocorrer manipulação da carga ou rompimento de dispositivo de segurança fiscal, o transbordo de mercadorias, objeto de transporte multimodal internacional, no percurso em que estiverem sob controle aduaneiro, deverá ser realizado em recinto alfandegado.

**Art 8º** Ao Operador de Transporte Multimodal é facultada a descarga direta de mercadoria importada, desde que esta permaneça em recinto alfandegado, no aguardo de despacho aduaneiro.

**Art 9º** O Operador de Transporte Multimodal pode, no tocante às cargas sob sua responsabilidade, atuar como representante do importador ou exportador no despacho aduaneiro de mercadorias, em qualquer operação de comércio exterior, inclusive no despacho de bagagem de viajantes.

Parágrafo único. A representação a que se refere este artigo poderá ser exercida por administradores de empresas operadoras de transporte multimodal e de seus empregados, previamente credenciados junto à Secretaria da Receita Federal, na forma por ela estabelecida.

**Art 10.** A inclusão de cláusulas contratuais ou de ressalvas em Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas não exclui a responsabilidade pelo crédito tributário do expedidor, do Operador de Transporte Multimodal, ou do subcontratado, conforme o estabelecido nos arts. 28 e 30 da Lei nº 9.611, de 1998.

**Art 11.** A responsabilidade tributária do Operador de Transporte Multimodal permanece desde a concessão do regime de trânsito aduaneiro até o momento da entrega da mercadoria ou carga em recinto alfandegado de destino.

Parágrafo único. No caso de dano ou avaria de mercadoria importada deverá ser lavrado o "Termo de Avaria" pelo depositário no destino.

**Art 12.** Para apuração do crédito tributário, referido no art. 10 deste Decreto, será realizada a vistoria aduaneira prevista no Livro IV, Título II, Capítulo III, Seção II, do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030, de 5 de março de 1985.

Parágrafo único. No interesse do Operador de Transporte Multimodal, a vistoria aduaneira poderá ser efetuada após a conclusão da operação de trânsito aduaneiro, no recinto alfandegado de destino.

**Art 13.** Na determinação do crédito tributário será considerado o valor aduaneiro, apurado segundo o disposto no Acordo sobre a Implementação do Artigo VII do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio - GATT 1994, e, tratando-se de mercadoria nacional, o valor constante da nota fiscal, conforme disposto na regulamentação do Imposto sobre Produtos Industrializados.

**Art 14.** Para efeito de aplicação de legislação aduaneira, será considerada abandonada a mercadoria objeto de transporte multimodal internacional que permanecer em recinto alfandegado sem que o seu despacho comece no decurso dos prazos previstos no art. 461 do Regulamento Aduaneiro.

**Art 15.** Nas operações a que se refere o art. 27 da Lei nº 9.611, de 1998, deverá ser utilizada uma única Declaração de Trânsito Aduaneiro, com a indicação em destaque - Multimodal.

### **CAPÍTULO IV**

#### *DAS DISPOSIÇÕES FINAIS*

**Art 16.** A responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal por prejuízo resultantes de perdas ou danos causados às mercadorias, cujo valor não tenha sido declarado pelo expedidor, observará o limite de 666,67 DES (seiscentos e sessenta e seis Direitos Especiais de Saque e sessenta e sete centésimos) por volume ou unidade, ou de 2,00 DES (dois Direitos Especiais de Saque) por quilograma de peso bruto das mercadorias danificadas, avariadas ou extraviadas, prevalecendo a quantia que for maior.

§ 1º Para fins de aplicação dos limites estabelecidos no *caput* deste artigo, levar-se-á em conta cada volume ou unidade de mercadoria declarada como conteúdo da unidade de carga.

§ 2º Se no Conhecimento de Transporte Multimodal for declarado que a unidade de carga foi carregada com mais de um volume ou unidade de mercadoria, os limites estabelecidos no *caput* deste artigo serão aplicados a cada volume ou unidade declarada.

§ 3º Se for omitida essa menção, todas as mercadorias contidas na unidade de carga serão consideradas como uma só unidade de carga transportada.

**Art 17.** Os arts. 82 e 257 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030, de 1985, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 82 .....

I - o adquirente ou concessionário de mercadoria beneficiada com isenção ou redução do imposto (Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, art. 32, e Decreto-Lei nº 2.472, de 1º de setembro de 1988, art. 1º);

II - o expedidor, o Operador de Transporte Multimodal ou qualquer subcontratada para a realização do transporte multimodal (Lei nº 9.611, de 1998, art. 28);

III - outros, que a legislação assim designar." (NR)

"Art. 257. ....

V - o Operador de Transporte Multimodal;

VI - o permissionário ou o concessionário de recinto alfandegado;

VII - em qualquer caso, quando requerer o regime:

a) o transportador, habilitado nos termos da Seção III;

b) o agente credenciado a efetivar operações de unitização ou desunitização de carga em recinto alfandegado, indicando o permissionário ou o concessionário do recinto." (NR)

**Art 18.** O § 4º do art. 1º do Decreto nº 1.910, de 21 de maio de 1996, passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 4º TRA são terminais situados em zona contígua à de porto organizado ou instalação portuária, compreendida no perímetro de cinco quilômetros dos limites da zona primária, demarcada pela autoridade aduaneira local, nos quais são executados os serviços de operação, sob controle aduaneiro, com carga de importação e exportação." (NR)

**Art 19.** Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

**Art 20.** Fica revogado o § 1º do art. 23 do Decreto nº 91.030, de 5 de março de 1985.

Brasília, 12 de abril de 2000; 179º da Independência e 112º da República.

**FERNANDO HENRIQUE CARDOSO**

Geraldo Magela da Cruz Quintão

Pedro Malan

Eliseu Padilha

## 7.4 Convenção das Nações Unidas de 1980

### UNITED NATIONS CONVENTION ON INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS (GENEVA, 24 MAY 1980)

#### [Preamble]

The States Parties to this Convention, Recognising:

- (a) That international multimodal transport is one means of facilitating the orderly expansion of world trade;
- (b) The need to stimulate the development of smooth, economic and efficient multimodal transport services adequate to the requirements of the trade concerned;
- (c) The desirability of ensuring the orderly development of international multimodal transport in the interest of all countries and the need to consider the special problems of transit countries;
- (d) The desirability of determining certain rules relating to the carriage of goods by international multimodal transport contracts, including equitable provisions concerning the liability of multimodal transport operators;
- (e) The need that this Convention should not affect the application of any international convention or national law relating to the regulation and control of transport operations;
- (f) The right of each State to regulate and control at the national level multimodal transport operators and operations;
- (g) The need to have regard to the special interest and problems of developing countries, for example, as regards introduction of new technologies, participation in multimodal services of their national carriers and operators, cost efficiency thereof and maximum use of local labour and insurance;
- (h) The need to ensure a balance of interests between suppliers and users of multimodal transport services;
- (i) The need to facilitate customs procedures with due consideration to the problems of transit countries;

Agreeing to the following basic principles:

- (a) That a fair balance of interests between developed and developing countries should be established and an equitable distribution of activities between these groups of countries should be attained in international multimodal transport;
- (b) That consultation should take place on terms and conditions of service, both before and after the introduction of any new technology in the multimodal transport of goods, between the multimodal transport operator, shippers, shippers' organisations and appropriate national authorities;
- (c) The freedom for shippers to choose between multimodal and segmented transport services;
- (d) That the liability of the multimodal transport operator under this Convention should be based on the principle of presumed fault or neglect;

Have decided to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

#### PART I - GENERAL PROVISIONS

##### Article 1 - Definitions

For the purposes of this Convention:

1. "International multimodal transport" means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport.
2. "Multimodal transport operator" means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.
3. "Multimodal transport contract" means a contract whereby a multimodal transport operator undertakes, against payment of freight, to perform or to procure the performance of international multimodal transport.
4. "Multimodal transport document" means a document which evidences a multimodal transport contract, the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator, and an undertaking by him to deliver the goods in accordance with the terms of that contract.
5. "Consignor" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a multimodal transport contract has been concluded with the multimodal transport operator, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the multimodal transport operator in relation to the multimodal transport contract.
6. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.
7. "Goods" includes any container, pallet or similar article of transport or packaging, if supplied by the consignor.

8. "International convention" means an international agreement concluded among States in written form and governed by international law.

9. "Mandatory national law" means any statutory law concerning carriage of goods the provisions of which cannot be departed from by contractual stipulation to the detriment of the consignor.

10. "Writing" means, inter alia, telegram or telex.

#### **Article 2 - Scope of application**

The provisions of this Convention shall apply to all contracts of multimodal transport between places in two States, if:

(a) The place for the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator as provided for in the multimodal transport contract is located in a Contracting State, or

(b) The place for delivery of the goods by the multimodal transport operator as provided for in the multimodal transport contract is located in a Contracting State.

#### **Article 3 - Mandatory application**

1. When a multimodal transport contract has been concluded which according to article 2 36 shall be governed by this Convention, the provisions of this Convention shall be mandatorily applicable to such contract.

2. Nothing in this Convention shall affect the right of the consignor to choose between multimodal transport and segmented transport.

#### **Article 4 - Regulation and control of multimodal transport**

1. This Convention shall not affect, or be incompatible with, the application of any international convention or national law relating to the regulation and control of transport operations.

2. This Convention shall not affect the right of each State to regulate and control at the national level multimodal transport operations and multimodal transport operators, including the right to take measures relating to consultations, especially before the introduction of new technologies and services, between multimodal transport operators, shippers, shippers' organisations and appropriate national authorities on terms and conditions of service; licensing of multimodal transport operators; participation in transport; and all other steps in the national economic and commercial interest.

3. The multimodal transport operator shall comply with the applicable law of the country in which he operates and with the provisions of this Convention.

### **PART II - DOCUMENTATION**

#### **Article 5 - Issue of multimodal transport document**

1. When the goods are taken in charge by the multimodal transport operator, he shall issue a multimodal transport document which, at the option of the consignor, shall be in either negotiable or non-negotiable form.

2. The multimodal transport document shall be signed by the multimodal transport operator or by a person having authority from him.

3. The signature on the multimodal transport document may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if no inconsistent with the law of the country where the multimodal transport document is issued.

4. If the consignor so agrees, a non-negotiable multimodal transport document may be issued by making use of any mechanical or other means preserving a record of the particulars stated in article 8 to be contained in the multimodal transport document. In such a case the multimodal transport operator, after having taken the goods in charge, shall deliver to the consignor a readable document containing all the particulars so recorded, and such document shall for the purposes of the provisions of this Convention be deemed to be a multimodal transport document.

#### **Article 6 - Negotiable multimodal transport document**

1. Where a multimodal transport document is issued in negotiable form:

(a) It shall be made out to order or to bearer;

(b) If made out to order it shall be transferable by endorsement;

(c) If made out to bearer it shall be transferable without endorsement;

(d) If issued in a set of more than one original it shall indicate the number of originals in the set;

(e) If any copies are issued each copy shall be marked "non-negotiable copy"

2. Delivery of the goods may be demanded from the multimodal transport operator or a person acting on his behalf only against surrender of the negotiable multimodal transport document duly endorsed where necessary.

3. The multimodal transport operator shall be discharged from his obligation to deliver the goods if, where a negotiable multimodal transport document has been issued in a set of more than one original, he or a person acting on his behalf has in good faith delivered the goods against surrender of one of such originals.

#### **Article 7- Non-negotiable multimodal transport**

1. Where a multimodal transport document is issued in non-negotiable form it shall indicate a named consignee.

2. The multimodal transport operator shall be discharged from his obligation to deliver the goods if he makes delivery thereof to the consignee named in such non-negotiable multimodal transport document or to such other person as he may be duly instructed, as a rule, in writing.

**Article 8 - Contents of the multimodal transport document**

1. The multimodal transport document shall contain the following particulars:

- (a) The general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the consignor;
- (b) The apparent condition of the goods;
- (c) The name and principal place of business of the multimodal transport operator;
- (d) The name of the consignor;
- (e) The consignee, if named by the consignor;
- (f) The place and date of taking in charge of the goods by the multimodal transport operator;
- (g) The place of delivery of the goods;
- (h) The date or the period of delivery of the goods at the place of delivery, if expressly agreed upon between the parties;
- (i) A statement indicating whether the multimodal transport document is negotiable or non-negotiable;
- (j) The place and date of issue of the multimodal transport document;
- (k) The signature of the multimodal transport operator or of a person having authority from him;
- (l) The freight for each mode of transport, if expressly agreed between the parties, or the freight including its currency, to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;
- (m) The intended journey route, modes of transport and places of transshipment, if known at the time of issuance of the multimodal transport document;
- (n) The statement referred to in paragraph 3 of article 28;
- (o) Any other particulars which the parties may agree to insert in the multimodal transport document, if not inconsistent with the law of the country where the multimodal transport document is issued.

2. The absence from the multimodal transport document of one or more of the particulars referred to in paragraph 1 of this article shall not affect the legal character of the document as a multimodal transport document provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 4 of article 1.

**Article 9 - Reservations in the multimodal transport document**

1. If the multimodal transport document contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the multimodal transport operator or a person acting on his behalf knows, or has reasonable grounds to suspect, do not accurately represent the goods actually taken in charge, or if he has no reasonable means of checking such particulars, the multimodal transport operator or a person acting on his behalf shall insert in the multimodal transport document a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If the multimodal transport operator or a person acting on his behalf fails to note on the multimodal transport document the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the multimodal transport document that the goods were in apparent good condition.

**Article 10 - Evidentiary effect of the multimodal transport document**

Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under article 9 has been entered:

- (a) The multimodal transport document shall be prima facie evidence of the taking in charge by the multimodal transport operator of the goods as described therein; and
- (b) Proof to the contrary by the multimodal transport operator shall not be admissible if the multimodal transport document is issued in negotiable form and has been transferred to a third party, including a consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods therein.

**Article 11 - Liability for intentional misstatements or omissions**

When the multimodal transport operator, with intent to defraud, gives in the multimodal transport document false information concerning the goods or omits any information required to be included under paragraph 1 (a) or (b) of article 8 or under article 9, he shall be liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for any loss, damage or expenses incurred by a third party, including a consignee, who acted in reliance on the description of the goods in the multimodal transport document issued.

**Article 12 - Guarantee by the consignor**

1. The consignor shall be deemed to have guaranteed to the multimodal transport operator the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the multimodal transport operator, of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity and, if applicable, to the dangerous character of the goods, as furnished by him for insertion in the multimodal transport document.

2. The consignor shall indemnify the multimodal transport operator against loss resulting from inaccuracies in or inadequacies of the particulars referred to in paragraph 1 of this article. The consignor shall remain liable even if the multimodal transport document has been transferred to him. The right of the multimodal transport operator to

such indemnity shall in no way limit his liability under the multimodal transport contract to any person other than the consignor.

**Article 13 - Other documents**

The issue of the multimodal transport document does not preclude the issue, if necessary, of other documents relating to transport or other services involved in international multimodal transport, in accordance with applicable international conventions or national law. However, the issue of such other documents shall not affect the legal character of the multimodal transport document.

**PART III - LIABILITY OF THE MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR**

**Article 14- Period of responsibility**

1. The responsibility of the multimodal transport operator for the goods under this Convention covers the period from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery.

2. For the purpose of this article, the multimodal transport operator is deemed to be in charge of the goods:

(a) From the time he has taken over the goods from:

(i) The consignor or a person acting on his behalf; or

(ii) An authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of taking in charge, the goods must be handed over for transport;

(b) Until the time he has delivered the goods:

(i) By handing over the goods to the consignee; or

(ii) In cases where the consignee does not receive the goods from the multimodal transport operator, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the multimodal transport contract or with the law or with the usage of the particular trade applicable at the place of delivery; or

(iii) By handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of delivery, the goods must be handed over.

3. In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the multimodal transport operator shall include his servants or agents or any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, and reference to the consignor or consignee shall include their servants or agents.

**Article 15 - The liability of the multimodal transport operator for his servants, agents and other persons**

Subject to article 21, the multimodal transport operator shall be liable for the acts and omissions of his servants or agents, when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, when such person is acting in the performance of the contract, as if such acts and omissions were his own.

**Article 16- Basis of liability**

1. The multimodal transport operator shall be liable for loss resulting from loss or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in article 14, unless the multimodal transport operator proves that he, his servants or agents or any other person referred to in article 15 took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent multimodal transport operator, having regard to the circumstances of the case.

3. If the goods have not been delivered within 90 consecutive days following the date of delivery determined according to paragraph 2 of this article, the claimant may treat the goods as lost.

**Article 17- Concurrent causes**

Where fault or neglect on the part of the multimodal transport operator, his servants or agents or any other person referred to in article 15 combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery, the multimodal transport operator shall be liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the multimodal transport operator proves the part of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

**Article 18- Limitation of liability**

1. When the multimodal transport operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods according to article 16, his liability shall be limited to an amount not exceeding 920 units of account per package of other shipping unit or 2.75 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1 of this article, the following rules apply:

(a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the packages or other shipping units enumerated in the multimodal transport document as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid, the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.

(b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the multimodal transport operator, is considered one separate shipping unit.

3. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, if the international multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the multimodal transport operator shall be limited to an amount not exceeding 8.33 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged.

4. The liability of the multimodal transport operator for loss resulting from delay in delivery according to the provisions of article 16 shall be limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the multimodal transport contract.

5. The aggregate liability of the multimodal transport operator, under paragraphs 1 and 4 paragraphs 3 and 4 of this article, shall not exceed the limit of liability for total loss of the goods as determined by paragraph 1 or 3 of this article.

6. By agreement between the multimodal transport operator and the consignor, limits of liability exceeding those provided for in paragraphs 1, 3 and 4 of this article may be fixed in the multimodal transport document.

7. "Unit of account" means the unit of account mentioned in article 31.

#### **Article 19- Localised damage**

When the loss of or damage to the goods occurred during one particular of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law provides a higher limit of liability than the limit that would follow from application of paragraphs 1 to 3 of article 18, then the limit of the multimodal transport operator's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.

#### **Article 20 - Non-contractual liability**

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the multimodal transport operator in respect of loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, whether the action be founded in contract, in tort or otherwise.

2. If an action in respect of loss resulting from loss of or damage to the goods or from delay in delivery is brought against the servant or agent of the multimodal transport operator, if such servant or agent proves that he acted within the scope of his employment, or against any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, if such other person proves that he acted within the performance of the contract, the servant or agent of such other person shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the multimodal transport operator is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in article 21, the aggregate of the amounts recoverable from the multimodal transport operator and from a servant or agent or any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

#### **Article 21 - Loss of the right to limit liability**

1. The multimodal transport operator is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the multimodal transport operator done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Notwithstanding paragraph 2 of article 20, a servant or agent of the multimodal transport operator or other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant, agent or other person, done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

### **PART IV - LIABILITY OF THE CONSIGNOR**

#### **Article 22 - General rule**

The consignor shall be liable for loss sustained by the multimodal transport operator if such loss is caused by the fault or neglect of the consignor, or his servants or agents when such servants or agents are acting within the scope of their employment. Any servant or agent of the consignor shall be liable for such loss if the loss is caused by fault or neglect on his part.

#### **Article 23 - Special rules on dangerous goods**

1. The consignor shall mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

2. Where the consignor hands over dangerous goods to the multimodal transport operator or any person acting on his behalf, the consignor shall inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, the precautions to be taken. If the consignor fails to do so and the multimodal transport operator does not otherwise have knowledge of their dangerous character:

(a) The consignor shall be liable to the multimodal transport operator for all loss resulting from the shipment of such goods; and

(b) The goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.

3. The provisions of paragraph 2 of this article may not be invoked by any person if during the multimodal transport he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

4. If, in cases where the provisions of paragraph 2 (b) of this article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the multimodal transport operator is liable in accordance with the provisions of article 16.

#### **PART V - CLAIMS AND ACTIONS**

##### **Article 24 - Notice of loss, damage or delay**

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the multimodal transport operator not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is prima facie evidence of the delivery by the multimodal transport operator of the goods as described in the multimodal transport document.

2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this article apply correspondingly if notice in writing is not given within six consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

3. If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of a joint survey or inspection by the parties or their authorised representatives at the place of delivery, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.

4. In the case of any actual or apprehended loss or damage the multimodal transport operator and the consignee shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless notice has been given in writing to the multimodal transport operator within 60 consecutive days after the day when the goods were delivered by handing over to the consignee or when the consignee has been notified that the goods have been delivered in accordance with paragraph 2 (b) (ii) or (iii) of article 14.

6. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the multimodal transport operator to the consignor not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 (b) of article 14, whichever is later, the failure to give such notice is prima facie evidence that the multimodal transport operator has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the consignor, his servants or agents.

7. If any of the notice periods provided for in paragraphs 2,5 and 6 of this article terminates on a day which is not a working day at the place of delivery, such period shall be extended until the next working day.

8. For the purpose of this article, notice given to a person acting on the multimodal transport operator's behalf, including any person of whose services he makes use at the place of delivery, or to a person acting on the consignor's behalf, shall be deemed to have been given to the multimodal transport operator, or to the consignor, respectively.

##### **Article 25 - Limitation of actions**

1. Any action relating to international multimodal transport under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. However, if notification in writing, stating the nature and main particulars of the claim, has not been given within six months after the day when the goods were delivered or, where the goods have not been delivered, after the day on which they should have been delivered, the action shall be time-barred at the expiry of this period.

2. The limitation period commences on the day after the day on which the multimodal transport operator has delivered the goods or part thereof or, where the goods have not been delivered, on the day after the last day on which the goods should have been delivered.

3. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

4. Provided that the provisions of another applicable international convention are not to the contrary, a recourse action for indemnity by a person held liable under this Convention may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted; however, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

##### **Article 26 - Jurisdiction**

1. In judicial proceedings relating to international multimodal transport under this Convention, the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- (a) The principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or
- (b) The place where the multimodal transport contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or
- (c) The place of taking the goods in charge for international multimodal transport or the place of delivery; or
- (d) Any other place designated for that purpose in the multimodal transport contract and evidenced in the multimodal transport document.

2. No judicial proceedings relating to international multimodal transport under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 of this article. The provisions of this article do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting States for provisional or protective measures.

3. Notwithstanding the preceding provisions of this article, an agreement made by the parties after a claim has arisen, which designates the place where the plaintiff may institute an action, shall be effective.

4. (a) Where an action has been instituted in accordance with the provisions of this article or where judgement in such an action has been delivered, no new action shall be instituted between the same parties on the same grounds unless the judgement in the first action is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted;

(b) For the purposes of this article neither the institution of measures to obtain enforcement of a judgement nor the removal of an action to a different court within the same country shall be considered as the starting of a new action

#### **Article 27- Arbitration**

1. Subject to the provisions of this article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to international multimodal transport under this Convention shall be referred to arbitration.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

(a) A place in a State within whose territory is situated:

(i) The principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(ii) The place where the multimodal transport contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or (iii) The place of taking the goods in charge for international multimodal transport or the place of delivery; or

(b) Any other place designated for that purpose in the arbitration clause of agreement.

3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

5. Nothing in this article shall affect the validity of an agreement on arbitration made by the parties after the claim relating to the international multimodal transport has arisen.

### **PART VI - SUPPLEMENTARY PROVISIONS**

#### **Article 28 - Contractual stipulations**

1. Any stipulation in a multimodal transport contract or multimodal transport document shall be null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation shall not affect the validity of other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the multimodal transport operator or any similar clause shall be null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, the multimodal transport operator may, with the agreement of the consignor, increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. The multimodal transport document shall contain a statement that the international multimodal transport is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the consignor or the consignee.

4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omission of the statement referred to in paragraph 3 of this article, the multimodal transport operator must pay compensation to the extent required in order to give the claimant compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The multimodal transport operator must, in addition, pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked are to be determined in accordance with the law of the State where proceedings are instituted.

#### **Article 29 - General average**

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the multimodal transport contract or national law regarding the adjustment of general average, if and to the extent applicable.
2. With the exception of article 25, the provisions of this Convention relating to the liability of the multimodal transport operator for loss of or damage to the goods shall also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the multimodal transport operator to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

**Article 30 - Other Conventions**

1. This Convention does not modify the rights or duties provided for in the Brussels International Convention for the unification of certain rules relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels of 25 August 1924; in the Brussels International Convention relating to the limitation of the liability of owners of seagoing ships of 10 October 1957; in the London Convention on limitation of liability for maritime claims of 19 November 1976; and in the Geneva Convention relating to the limitation of the liability of owners of inland navigation vessels (CLN) of 1 March 1973, including amendments to these Conventions, or national law relating to the limitation of liability of owners of sea-going ships and inland navigation vessels.
2. The provisions of articles 26 and 27 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other international convention relating to matters dealt with in the said articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal place of business in States parties to such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 3 of article 27 of this Convention.
3. No liability shall arise under the provisions of this Convention for damage caused by nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:
  - (a) Under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or amendments thereto; or
  - (b) By virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions.
4. Carriage of goods such as carriage of goods in accordance with the Geneva Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road in article 2, or the Berne Convention of 7 February 1970 concerning the Carriage of Goods by Rail, article 2, shall not for States Parties to Conventions governing such carriage be considered as international multimodal transport within the meaning of article 1, paragraph 1, of this Convention, in so far as such States are bound to apply the provisions of such Conventions to such carriage of goods.

**Article 31 - Unit of account of monetary unit and conversion**

1. The unit of account referred to in article 18 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in article 18 shall be converted into the national currency of a State according to the value of such currency on the date of the judgement or award or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect on the date in question, for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated in a manner determined by that State.
2. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows: with regard to the limits provided for in paragraph 1 of article 18, to 13,750 monetary units per package or other shipping unit or 41.25 monetary units per kilogram of gross weight of the goods, and with regard to the limit provided for in paragraph 3 of article 18, to 124 monetary units.
3. The monetary unit referred to in paragraph 2 of this article corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amount referred to in paragraph 2 of this article into national currency shall be made according to the law of the State concerned.
4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this article and the conversion referred to in paragraph 3 of this article shall be made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in article 18 as is expressed there in units of account.
5. Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to the last sentence of paragraph 1 of this article, or the result of the conversion pursuant to paragraph 3 of this article, as the case may be, at the time of signature or when depositing their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or when availing themselves of the option provided for in paragraph 2 of this article and whenever there is a change in the manner of such calculation or in the result of such conversion.

## **PART VII - CUSTOMS MATTERS**

### **Article 32 - Customs transit**

1. Contracting States shall authorise the use of the procedure of customs transit for international multimodal transport.
2. Subject to provisions of national law or regulations and intergovernmental agreements, the customs transit of goods in international multimodal transport shall be in accordance with the rules and principles contained in articles I to VI of the annex to this Convention.
3. When introducing laws or regulations in respect of customs transit procedures relating to multimodal transport of goods, Contracting States should take into consideration articles I to VI of the annex to this Convention.

## **PART VIII - FINAL CLAUSES**

### **Article 33 - Depositary**

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

### **Article 34 - Signature, ratification, acceptance, approval and accession**

1. All States are entitled to become Parties to this Convention by:
  - (a) Signature not subject to ratification, acceptance or approval; or
  - (b) Signature subject to and followed by ratification, acceptance or approval; or
  - (c) Accession.
2. This Convention shall be open for signature as from 1 September 1980 until and including 31 August 1981 at the Headquarters of the United Nations in New York.
3. After 31 August 1981, this Convention shall be open for accession by all States which are not signatory States.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the depositary.
5. Organisations for regional economic integration, constituted by sovereign States members of UNCTAD, and which have competence to negotiate, conclude and apply international agreements in specific fields covered by this Convention, shall be similarly entitled to become Parties to this Convention in accordance with the provisions of paragraphs 1 to 4 of this article, thereby assuming in relation to other Parties to this Convention the rights and duties under this Convention in the specific fields referred to above.

### **Article 35 - Reservations**

No reservation may be made to this Convention.

### **Article 36 - Entry into force**

1. This Convention shall enter into force 12 months after the Governments of 30 States have either signed it not subject to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.
2. For each State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after the requirements for entry into force given in paragraph 1 of this article have been met, the Convention shall enter into force 12 months after the deposit by such State of the appropriate instrument.

### **Article 37 - Date of application**

Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to multimodal transport contracts concluded on or after the date of entry into force of this Convention in respect of that State.

### **Article 38 - Rights and obligations under existing conventions**

If, according to articles 26 or 27, judicial or arbitral proceedings are brought in a Contracting State in a case relating to international multimodal transport subject to this Convention which takes place between two States of which only one is a Contracting State, and if both these States are at the time of entry into force of this Convention equally bound by another international convention, the court or arbitral tribunal may, in accordance with the obligations under such convention, give effect to the provisions thereof.

### **Article 39 - Revision and amendments**

1. At the request of not less than one third of the Contracting States, the Secretary-General of the United Nations shall, after the entry into force of this Convention, convene a conference of the Contracting States for revising or amending it. The Secretary-General of the United Nations shall circulate to all Contracting States the texts of any proposals for amendments at least three months before the opening date of the conference.
2. Any decision by the revision conference, including amendments, shall be taken by a two thirds majority of the States present and voting. Amendments adopted by the conference shall be communicated by the depositary to all the contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.
3. Subject to paragraph 4 below, any amendment adopted by the conference shall enter into force only for those Contracting States which have accepted it, on the first day of the month following one year after its acceptance by two thirds of the Contracting States. For any State accepting an amendment after it has been accepted by two thirds of the Contracting States, the amendment shall enter into force on the first day of the month following one year after its acceptance by that State.
4. Any amendment adopted by the conference altering the amounts specified in article 18 and paragraph 2 of article 31 or substituting either or both the units defined in paragraphs 1 and 3 of article 31 by other units shall enter into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two thirds of the

Contracting States. Contracting States which have accepted the altered amounts or the substituted units shall apply them in their relationship with all Contracting States.

5. Acceptance of amendments shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the depositary.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of any amendment adopted by the conference shall be deemed to apply to the Convention as amended.

#### **Article 40 - Denunciation**

1. Each Contracting State may denounce this Convention at any time after the expiration of a period of two years from the date on which this Convention has entered into force by means of a notification in writing addressed to the depositary.

2. Such denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. Where a longer period is specified in the notification, the denunciation shall take effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

#### **[POST PROVISIONS]**

#### **[Post Clauses (If any: Signed; Witnessed; Done; Authentic Texts; and Deposited Clauses)]**

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto, have affixed their signatures hereunder on the dates indicated.

Done at Geneva, this twenty-fourth day of May, one thousand nine hundred and eighty, in one original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic.

#### **ANNEX**

#### **[Annex]**

Provisions on customs matters relating to international multimodal transport of goods

#### **Article I**

For the purpose of this Convention:

“Customs transit procedure” means the customs procedure under which goods are transported under customs control from one customs office to another. “Customs office of destination” means any customs office at which a customs transit operation is terminated.

“Import/export duties and taxes” means customs duties and all other duties, taxes, fees or other charges which are collected on or in connection with the import/export of goods, but not including fees and charges which are limited in amount to the approximate cost of services rendered. “Customs transit document” means a form containing the record of data entries and information required for the customs transit operation.

#### **Article II**

1. Subject to the provisions of the law, regulations and international conventions in force in their territories, Contracting States shall grant freedom of transit to goods in international multimodal transport.

2. Provided that the conditions laid down in the customs transit procedure used for the transit operation are fulfilled to the satisfaction of the customs authorities, goods in international multimodal transport:

(a) Shall not, as a general rule, be subject to customs examination during the journey except to the extent deemed necessary to ensure compliance with rules and regulations which the customs are responsible for enforcing. Flowing from this, the customs authorities shall normally restrict themselves to the control of customs seals and other security measures at points of entry and exit;

(b) Without prejudice to the application of law and regulations concerning public or national security, public morality or public health, shall not be subject to any customs formalities or requirements additional to those of the customs transit regime used for the transit operation.

#### **Article III**

In order to facilitate the transit of the goods, each Contracting State shall:

(a) If it is the country of shipment, as far as practicable, take all measures to ensure the completeness and accuracy of the information required for the subsequent transit operations;

(b) If it is the country of destination;

(i) Take all necessary measures to ensure that goods in customs transit shall be cleared, as a rule, at the customs office of destination of the goods;

(ii) Endeavour to carry out the clearance of goods at a place as near as is possible to the place of final destination of the goods, provided that national law and regulations do not require otherwise.

#### **Article IV**

1. Provided that the conditions laid down in the customs transit procedure are fulfilled to the satisfaction of the customs authorities, the goods in international multimodal transport shall not be subject to the payment of import/export duties and taxes or deposit in lieu thereof in transit countries.

2. The provisions of the preceding paragraph shall not preclude:

(a) The levy of fees and charges by virtue of national regulations on grounds of public security or public health;

(b) The levy of fees and charges, which are limited in amount to the approximate cost of services rendered, provided they are imposed under conditions of equality.

**Article V**

1. Where a financial guarantee for the customs transit operation is required, it shall be furnished to the satisfaction of the customs authorities of the transit country concerned in conformity with its national law and regulations and international conventions.
2. With a view to facilitating customs transit, the system of customs guarantee shall be simple, efficient, moderately priced and shall cover import/export duties and taxes chargeable and, in countries where they are covered by guarantees, any penalties due.

**Article VI**

1. Without prejudice to any other documents which may be required by virtue of an international convention or national law and regulations, customs authorities of transit countries shall accept the multimodal transport document as a descriptive part of the customs transit document.
2. With a view to facilitating customs transit, customs transit documents shall be aligned, as far as possible, with the layout reproduced below.

## ÍNDICE

<b>RESUMO.....</b>	<b>07</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>08</b>
<b>SUMÁRIO .....</b>	<b>09</b>
<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>2. O TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADORIAS .....</b>	<b>12</b>
2.1. O transporte .....	12
2.2 Transporte de pessoas.....	15
2.3. Transporte de mercadorias.....	18
2.3.1 Modalidades de transporte de mercadorias .....	20
2.3.1.1 Transporte rodoviário.....	23
2.3.1.2 Transporte ferroviário .....	25
2.3.1.3 Transporte aquaviário .....	28
2.3.1.4 Transporte dutoviário.....	31
2.3.1.5 Transporte aéreo .....	33
2.3.2 Formas de transportes de mercadorias .....	36
2.3.2.1 Transporte modal ou unimodal.....	36
2.3.2.2 Transporte sucessivo.....	36
2.3.2.3 Transporte segmentado .....	37
2.3.2.4 Transporte combinado .....	37
2.3.2.5 Transporte intermodal.....	38
2.3.2.6 Transporte multimodal.....	40
2.4 Aspectos logísticos.....	45
2.5 Aspectos econômicos .....	46
2.5.1 Estatísticas no Mercosul.....	48
2.5.1.1 Estatísticas no Brasil.....	52
2.5.1.2 Estatísticas na Argentina .....	54
2.5.1.3 Estatísticas na Paraguai.....	56
2.5.1.4 Estatísticas na Uruguai.....	57
2.5.2 Distribuição modal dos fluxos de transportes no Mercosul entre 1992 e 2002.....	59
2.5.3 Intercâmbio comercial intra Mercosul e parceiros comerciais do Cone Sul.....	65
2.5.4 Evolução do intercâmbio comercial do Brasil com o Mercosul, Bolívia e Chile .....	72

2.5.5 Estatísticas no mundo e relações externas do Mercosul .....	75
<b>3. CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCADORIAS .....</b>	<b>80</b>
3.1 Conceito de contrato .....	80
3.1.1 Contrato Internacional.....	85
3.1.2 Contrato de transporte .....	88
3.1.3 Contrato de transporte multimodal de mercadorias .....	93
3.2 Legislação brasileira.....	99
3.3. Legislação da América do Sul .....	107
3.3.1 Legislação dos países do Mercosul.....	109
3.3.2 Legislação dos outros blocos.....	111
3.3.2.1 Legislação da União Européia.....	111
3.3.2.2 Legislação do NAFTA.....	118
3.3.2.3 Legislação da ASEAN .....	121
3.4 Direito Internacional Privado e os contratos de transporte .....	124
<b>4. A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL MULTIMODAL DE MERCADORIAS .....</b>	<b>128</b>
4.1 A responsabilidade civil no transporte internacional de mercadorias.....	128
4.2 Sobre as principais convenções internacionais.....	129
4.2.1 As Regras de Haia e as Regras de Haia – Visby .....	129
4.2.2 As Regras de Hamburgo .....	132
4.2.3 A Convenção das Nações Unidas de 1980 sobre o Transporte Internacional Multimodal de Mercadorias – Convenção de Genebra .....	137
4.2.4 UNCTAD/ICC Regras para documentos de transporte multimodal .....	142
4.3. A responsabilidade civil no transporte internacional multimodal de mercadorias no Mercosul.....	145
4.3.1. Acordo sobre Jurisdição em Matéria de Contrato de Transporte Internacional de Carga entre os Estados Partes do Mercosul .....	149
4.3.1.1 A responsabilidade civil na Lei n. 9.611/1998 do Brasil.....	150
4.3.1.2 A responsabilidade civil na Lei n. 24.921/98 da Argentina.....	153
4.3.1.3 A responsabilidade civil no Decreto n. 16.927/1997 no Paraguai .....	156
4.3.1.4 O Decreto n. 99/1995 do Uruguai .....	156
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>157</b>
<b>6. REFERÊNCIAS .....</b>	<b>160</b>

	196
6.1 Referências jurídicas .....	163
6.2 Endereços eletrônicos consultados: .....	165
<b>7. ANEXOS .....</b>	<b>167</b>
7.1 Decreto n. 1.563, de 20 de julho de 1995.....	167
7.2 Lei n. 9.611, de 19 de fevereiro de 1998.....	176
7.3 Decreto n. 3.411, de 12 de abril de 2000.....	180
7.4 Convenção das Nações Unidas de 1980.....	183
<b>ÍNDICE .....</b>	<b>194</b>