

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
FACULDADE DE DIREITO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO

Disciplina: **DIRP67 – TEMAS DE TEORIA DOS CONTRATOS**

Professora Doutora Véra Maria Jacob de Fradera

Mestranda: Alessandra Lehmen

Área de concentração: Direitos Especiais (Direito Internacional)

Data de apresentação: 04/11/2003

**TRANSPORTE MULTIMODAL**

**Sumário:**

**Introdução**

**Parte I – Características**

**a) Conceito, origem e forma**

**b) Traços distintivos com relação a outras modalidades de transporte**

**Parte II – Normatização da matéria**

**a) No âmbito internacional**

**b) No direito brasileiro**

**Conclusão**

**Bibliografia**

## INTRODUÇÃO

Em um contexto de crescente internacionalização das relações jurídicas – tendo por corolário o advento de uma “concepção metanacional do fenômeno contratual”, referida por VÉRA MARIA JACOB DE FRADERA<sup>1</sup> - e de intensificação do comércio internacional em moldes globalizados, com o conseqüente desenvolvimento de relevantes iniciativas de uniformização de direito substantivo, se vêm fazendo notar com força crescente o reconhecimento da dimensão internacional dos fenômenos econômicos e a influência de fatores econômicos e políticos na noção de contrato<sup>2</sup>.

Nesse diapasão, a modalidade de transporte conhecida como multimodal – objeto da presente exposição vem experimentando, em tempos recentes, significativo desenvolvimento. À guisa de introdução – aprofundaremos o conceito na primeira parte da exposição - , qualificamos o transporte multimodal, brevemente, como a modalidade de transporte em que são utilizados dois ou mais modais (aquaviário, terrestre ou aéreo) sob a organização e responsabilidade de um operador que, diferentemente do agente de cargas, atua em nome próprio. Diga-se ainda, desde logo, a fim de explicitar o corte metodológico realizado para a realização da presente exposição, que trataremos, aqui, do transporte de coisas, ou, ainda mais especificamente, de mercadorias, dado o seu acentuado relevo para o comércio internacional.

Dada a intensificação do comércio internacional, muito embora seja o transporte uma figura contratual autônoma, típica e sujeita a regras específicas, grande parte da atenção

---

<sup>1</sup> “*The relationship between Constitution, International Treaties and Contracts*”, p. 80. Também refere a citada autora, em “*O conceito de inadimplemento fundamental do contrato no artigo 25 da lei internacional sobre vendas, da Convenção de Viena de 1980*” (ob. cit., p. 2), que “*A observação da realidade do mundo dos negócios determinou a necessidade de unificação de certas normas jurídicas, relativas ao comércio. Verificou-se que o comércio internacional é cada vez mais intenso, as necessidades dos seres humanos são cada vez maiores, de modo que as trocas internacionais tornaram-se freqüentes. Se por um lado o desenvolvimento dos negócios internacionais era evidente, por outro, os meios legais para consolidar as relações comerciais no plano internacional, por exemplo, os contratos sobre compra e venda de bens móveis, continuaram a ser regidos pelas leis nacionais de cada ordem jurídica interna, o que determinava o aparecimento de prejuízos e dificuldades, dada a falta de certeza, além de dúvidas quanto à correta interpretação.*”

<sup>2</sup> Conforme aponta GUIDO ALPA ( “*Les nouvelles frontières du droit des contrats*”, in Revue Internationale de Droit Comparé, nº 4 (1): 1.015-30, outubro-dezembro de 1998), “*(...) é evidente que os processos de harmonização e de unificação da disciplina do contrato não passam pelas supostas raízes comuns, nem por valores supostamente comuns, mas sim por resoluções práticas e econômicas que unem os juristas na tentativa de favorecer as trocas de bens, de serviços e de capitais. Em outros termos, é o substrato econômico que entrelaça esses processos: é a idéia do contrato enquanto ‘vestimenta jurídica’ da operação econômica que une os textos predispostos para a realização de uma língua comum, uma verdadeira koinè terminológica, conceitual e normativa.*”

dispensada a esse tipo contratual decorre do fato de sua natureza usualmente complementar à do contrato de compra e venda, em especial quando se tratar de compra e venda internacional de mercadorias.

Feitas essas considerações preliminares, cumpre anotar que a primeira parte do trabalho visa determinar a origem e o conceito da modalidade conhecida como transporte multimodal, bem como as formas pelas quais se tem o respectivo contrato por celebrado, e, a seguir, estabelecer os traços distintivos em relação à demais modalidades de transporte (unimodal e intermodal), bem como abordar a questão da responsabilidade o Operador de Transporte Multimodal (OTM), elemento que, como veremos, é na verdade indissociável da própria conceituação do transporte multimodal. Em seguida, na segunda parte do trabalho, a título informativo, passaremos a expor o tratamento que o tema vem recebendo no âmbito internacional e do Mercosul, bem como no direito interno brasileiro. Passemos, então, à primeira parte, iniciando por aprofundar e explicitar o conceito de transporte multimodal apresentado na introdução.

## **PARTE I – CARACTERÍSTICAS**

### **A) Conceito, origem e forma**

Como se antecipou na introdução, o transporte multimodal é uma modalidade em que se utilizam duas ou mais formas de transporte modal, sob a responsabilidade de um único transportador, dito operador de transporte multimodal ou *freight forwarder*, que toma todas as providências necessárias para contratação dos transportes modais necessários.

As origens mais remotas do transporte multimodal podem ser localizadas no início da utilização do *through bill of lading* ou conhecimento direto, através do qual um transportador recebe uma carga e em um determinado ponto e se compromete a entregá-la no destino final, assumindo a responsabilidade de contratar os modais necessários para tanto. Em determinado momento da história, os direitos e obrigações derivados de tais documentos foram objeto de intensos debates doutrinários. As Regras de Viena de 1933 sobre créditos documentários aceitaram que os conhecimentos diretos revestiam-se de todas as características dos conhecimentos de embarque tradicionais, em especial a possibilidade de servir como título negociável da mercadoria. Inobstante tal fato, o

regime de responsabilidade derivado de tais documentos seguiu sendo objeto de controvérsia. Questionava-se especialmente qual era a responsabilidade, entre si e quanto a terceiros, do transportador contratual e dos transportadores efetivos, que cumpriram cada etapa do transporte.<sup>3</sup>

Neste aspecto, cumpre abrir parênteses para referir que, com relação à **forma** do contrato de transporte, muitos autores assimilam esta noção à de conhecimento de embarque. Na verdade, tratando-se o contrato de transporte, como se disse na introdução, de um contrato consensual, o conhecimento de embarque (Bill of Lading, Airway Bill - AWB ou carta de porte - CRT), muito embora seja representativo do acordo de vontades e tenha valor autônomo (sendo, inclusive, um título negociável), é, em nosso entendimento, elemento de prova do contrato, mas não o contrato em si. Efetivamente, dada a dinâmica das operações comerciais internacionais, no mais das vezes a contratação se perfectibiliza mediante a simples troca de correspondências entre os diversos partícipes da transação, normalmente por meio eletrônico (o que, aliás, representa um novo problema jurídico, que vem recebendo a atenção da UNCITRAL e da UNCTAD).

Feita essa observação, e retomando o curso da exposição, deve-se dizer que, nos últimos anos, com a crescente internacionalização dos contratos de compra e venda de mercadorias e, por conseguinte, de seu transporte, o transporte com base em conhecimento direto se expandiu enormemente. Uma significativa inovação tecnológica serviu de base para tanto: o advento da unitização de cargas – a saber, a reunião de vários volumes menores em um único maior, com o intuito de facilitar a movimentação, a armazenagem e o transporte -, freqüentemente referida, inicialmente, como “palletização”, e, depois, com a evolução da tecnologia aplicável, como “containerização”. Através da unitização de cargas, se obteve uma unidade de transferência compacta, qualquer que seja o meio, tornando possível a mecanização das operações de transbordo e o controle computadorizado de cargas com grande precisão. A eficácia deste sistema e a conseqüente redução de custos associados ao transporte foi

---

<sup>3</sup> É consabido que as exigências do transporte internacional determinaram acentuada flexibilização de tais operações em termos documentais. ENZO FOGLIANI (“*Multimodal transport in the legal reality of today.*” <http://www.fog.it/articoli/multimod.htm>, consultada em 18.10.2003) anota que “*Nelle cause di trasporto, invece, è addirittura raro che venga esibito in giudizio un contratto (o un documento) di trasporto multimodale (...).*”

tal que a utilização do sistema *door-to-door*, ou *house-to-house*, se difundiu amplamente, em substituição ao antigo sistema fragmentado ou *pier-to-pier*.

Com isto, entretanto, surgiu nova polêmica, desta vez referente à natureza jurídica do contêiner: seria este uma forma de embalagem ou um prolongamento do estabelecimento? Inicialmente, o primeiro enfoque era válido: se o transportador recebia do proprietário da carga um contêiner fechado para transporte, parece claro que tratava-se de uma forma especial de embalagem utilizada pelo exportador. Entretanto, a partir do surgimento de navios porta-contêineres, ficou claro que os contêineres integram, na verdade, a tecnologia do barco. Ainda, o surgimento de armadores – proprietários de navio ou não - especializados na operação de contêineres de sua propriedade também deixou claro que, com relação ao armador, o contêiner só pode ser considerado como uma extensão de seu estabelecimento.

## **B) Traços distintivos com relação a outras modalidades de transporte**

A questão da responsabilidade do transportador confunde-se, em se tratando de transporte multimodal, com seu conceito. Como se disse, o OTM é responsável pela organização e contratação das diversas etapas sucessivas do transporte. Entretanto - esse é o conceito-chave para a noção de transporte multimodal - o faz em nome próprio, o que o diferencia da figura do agente de cargas, que desempenha função semelhante, todavia sob a relevante distinção de que o faz em nome do proprietário da carga.

O transporte multimodal distingue-se do chamado transporte intermodal porque, neste último – em geral organizado pelo referido agente de cargas, que age em nome do proprietário das mercadorias, considera-se existente uma seqüência de modais, vista de forma fracionada, aplicando-se, assim, em caso de dano, o regime de responsabilidade do modal em questão.<sup>4</sup>

As formas de transporte modal são, essencialmente, as seguintes: transporte aquaviário (marítimo, lacustre ou fluvial), terrestre (ferroviário ou rodoviário) e aéreo.

---

<sup>4</sup> PHILIPPE DELEBECQUE ( “*Le transport multimodal*”, in Revue Internationale de Droit Comparé 2-1998, p. 527-37) anota que “*Les transporteurs peuvent cependant rester indépendants les uns des autres. Ils sont alors successifs: la même marchandise est prise em charge par plusieurs transporteurs dont les contrats sont juxtaposés, chacun ayant son propre régime (Cf. Cass. Ch. Réun. 22 juill. 1873, DP 1874,1,207).*”

Quanto ao transporte aquaviário, pode ser este dividido em navegação de cabotagem (entre pontos do território nacional, utilizando as vias marítimas e/ou interiores), navegação interior (nacional ou internacional, mas utilizando apenas as vias navegáveis interiores) e navegação de longo curso (entre portos situados em países distintos, mas em que não se utilize apenas as vias navegáveis interiores).

Os regimes de responsabilidade de cada qual dessas formas está sujeito a numerosas regulações, através de convenções e acordos internacionais e leis internas, bem como a inúmeras peculiaridades e a distintos organismos responsáveis por sua normatização e controle, sem contar as organizações internacionais de comércio exterior e de direito internacional. Por essa razão, nos vamos abster de indicar aqui, um a um, tais normativos e organismos, mas é importante referir o problema para dar a exata noção de que, dadas as características atuais do transporte internacional, não parece adequado exigir do exportador que, além de dedicar-se ao seu *core business*, tenha de dedicar-se à atividade secundária – embora vital – de gerenciamento da logística de transportes e, como se isso não bastasse, desenvolver conhecimentos aprofundados, a fim de salvaguardar-se contra eventuais danos, acerca dos diferentes regimes de responsabilidade peculiares a cada modal, não se olvidando que, no mais das vezes, estão envolvidos mais de um ordenamento jurídico, bem como normas internacionais ou supranacionais e, portanto, complexos problemas de definição de lei aplicável e de jurisdição. Esses problemas ocorrem ainda que a autonomia da vontade seja, em maior ou menor grau, geralmente admitida em operações atinentes ao comércio internacional, dado o fato de diversas fases estarem usualmente envolvidas na operação de transporte internacional. Com efeito, em uma operação de transporte internacional de cargas, pode-se cogitar da responsabilidade do fabricante, do armador, do operador de logística, do entreposto aduaneiro, do proprietário do contêiner, do Estado, do concessionário de terminal, do agente marítimo, do importador, e assim por diante.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Diga-se, apenas a título ilustrativo, que, conforme aponta DEORCHIS ( “*The long and winding road to a new cargo liability regime*”, <http://www.iumi-newyork-2002.org/DeOrchisWord.htm>, consultada em 27.10.2003), a Associação Norte-Americana de Direito Marítimo, ao propugnar a criação de uma Convenção que unifique o tratamento dado à matéria, exemplifica dizendo que, a uma operação *house-to-house* de exportação de relógios de Genebra, Suíça, a Búfalo, Nova Iorque, seriam aplicáveis pelo menos nove ordenamentos jurídicos, a saber, a) enquanto os bens estiverem armazenados em Genebra; b) enquanto transportados por via rodoviária à estação ferroviária em Genebra; c) durante o transporte ferroviário internacional de Genebra a Milão, Itália; d) enquanto transportadas por via rodoviária da estação ferroviária em Milão ao terminal portuário em Gênova; e) enquanto aguardando embarque no pier em Gênova; f) durante o transporte marítimo a Port Elizabeth, Nova Jérsei; g) enquanto permanecerem no pier em Port Elizabeth; h) durante o transporte rodoviário a Búfalo; e i) enquanto armazenada no depósito do transportador em Búfalo.

No caso de dano – e muitas vezes é impossível precisar onde ele aconteceu, mesmo em presença de sucessivas inspeções periódicas, determinadas, em especial, pela prática da contêinerização -, ao jurista é atribuída a difícil tarefa de determinar, primeiro, o direito aplicável e a jurisdição, e, em seguida, atribuir responsabilidades pelo evento.

Se tal tarefa é árdua para um jurista, deve-se reconhecer que, sob o ponto de vista do exportador, essa perspectiva não confere grande segurança. Além disso, frequentemente estão envolvidos outros aspectos jurídico-operacionais, tais como medidas *antidumping*, e questões tributárias, que nem sempre são de conhecimento do exportador, bem como matérias de responsabilidade extracontratual (notadamente danos a terceiros e ao meio ambiente).

Por todas essas razões, o regime de responsabilidade unificada característico do transporte multimodal revela-se como uma alternativa interessante ao exportador e, em última análise, à segurança e portanto ao incremento das operações de comércio interacional. Tal se dá em dois níveis: a) sob o ponto de vista logístico, permite ao exportador focalizar em seu negócio principal<sup>6</sup>, reduzindo custos de processo na medida em que o gerenciamento logístico é atribuído a empresas especializadas – os OTM – e, no mais das vezes, com melhor capacidade de barganha com relação a fretes (se utilizarem-se de navios e contêineres de terceiros) e com capacidade de possibilitar operações *just-in-time*; e b) sob o ponto de vista jurídico, representa, para o exportador, a superação de grande parte das complexidades e incertezas antes descritas, na medida em que o organizador do transporte não mais é um agente que atua em nome dele, exportador, mas um operador que age em nome próprio, assumindo perante o exportador a responsabilidade por todas as etapas do transporte (podendo, apenas, mover ação de regresso<sup>7</sup> contra o transportador específico, de acordo com a modalidade de

---

<sup>6</sup> “Los múltiples contratos que es necesario hacer en una operación de transporte internacional tradicional, ha obligado a que el industrial se distraiga de sus actividades fundamentales para atender los requerimientos del transporte. El Transporte Multimodal permite a los industriales trasladar sus mercancías, desde el origen hasta el destino final con un solo contrato de transporte, con atención técnica de la carga, menores costos de transporte, en la cantidad adecuada y con la frecuencia requerida.” LOZANO, Maria del Pilar. “Transporte multimodal - Una operación logística de transporte.” <http://www.monografias.com/trabajos14/transpormulti/transpormulti.shtml>, consultada em 19.10.2003.

<sup>7</sup> “No campo da responsabilidade civil aplicada ao transporte multimodal, sem dúvida uma das questões mais complexas do Direito, tem-se que o operador é responsável, perante o expedidor da carga, pelo cumprimento integral do contrato de transporte multimodal, evidentemente com direito de regresso contra o verdadeiro causador do dano.” BRASIL, Sylvio Mário. “Contrato de Transporte Aéreo – Aspectos Básicos”, in *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial*, <http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1715.htm>, consultada em 24.10.2003.

INCOTERMS<sup>8</sup>, que define a extensão e limites das responsabilidades, contratada para cada segmento da operação).

Entretanto, uma última questão quanto à responsabilidade se impõe: a responsabilidade unificada do OTM tem sido criticada por serem os OTM, nas palavras de FERNANDO AGUIRRE RAMÍREZ, “*por definição, insolventes.*”<sup>9</sup> É verdade que, muitas vezes, o OTM consiste no chamado, no transporte marítimo (referido aqui por continuar sendo, no mais das vezes, a parte mais importante do transporte internacional), NVOCC – *Non Vessel Owner Common Carrier*, ou seja, um armador sem navio, e às vezes sem contêineres, que utiliza-se de espaços em navios de terceiros, transportadores efetivos. Ainda assim, a crítica nos parece um tanto exacerbada, já que, no mais das vezes, o OTM, proprietário de navio ou não, deve ter capacidade financeira significativa para habilitar-se a operar transporte multimodal, dadas suas características (transporte de grande volume de cargas, através de diversos modais, no mundo inteiro). Ademais, não se pode olvidar o cada vez mais significativo papel dos seguros no âmbito do transporte internacional.

Entretanto, mesmo que a crítica não pareça ter maiores implicações práticas, sob o ponto de vista jurídico dela se extraem dois questionamentos que nos parecem válidos: primeiro, em caso de insolvência do OTM, pode o proprietário da carga voltar-se contra o transportador específico responsável pelo segmento do transporte durante o qual ocorreu o dano? Segundo, ainda que não seja insolvente o OTM pode o proprietário da carga escolher livremente contra quem – OTM ou transportador específico – voltar sua pretensão, ou voltá-la contra ambos?

---

<sup>8</sup> Conforme registra PATRÍCIA B. DE M. GALINDO DA FONSECA, ( “*Anotações pertinentes à transmissão de risco: Convenção da ONU de 1980, ‘Incoterms’ e Código Civil Brasileiro*”, <http://www.uff.br/cisgbrasil/galindo.htm>, consultada em 24.10.2003), “*Os INCOTERMS tratam do momento da transmissão do risco em havendo perda ou deterioração das mercadorias, aludindo também ao lugar da entrega destas mercadorias, à obrigação de contratar seguros, de contratar transporte, ao pagamento deste transporte, bem como ao pagamento da carga e descarga das mercadorias. Refêrem-se, ainda, às questões relativas aos impostos de importação e exportação, a quem compete providenciar os trâmites legais e a quem cabe a obrigação do pagamento dos impostos. A CCI, através dos INCOTERMS, disciplina, assim, algumas das questões tratadas na transferência de risco mais pormenorizadamente do que o faz a Convenção da ONU.*”

<sup>9</sup> “*El principal problema derivado de la aparición de los operadores multimodales es que la casi totalidad de los conocimientos de embarque con los que los exportadores de todas las latitudes cobran sus cartas de crédito, están emitidos por estos operadores, que son por definición insolventes.*” “*Transporte*”, in Derecho Internacional Privado de los Estados del Mercosur. Zavalía, Buenos Aires, 2003, p. 1278.

É claro que esse ponto merece maior aprofundamento e reflexão, não podendo ser esgotado nestes breves minutos, mas, em nossa opinião, a resposta a ambas as questões é, em princípio, afirmativa, já que não nos pareceria razoável que a atribuição de responsabilidade ao OTM possa subtrair do proprietário da carga a possibilidade de voltar-se também, ou apenas, contra o transportador específico responsável pela mercadoria quando se verificou o dano (mesmo porque este, como se vê, responderia depois, regressivamente, ao OTM).

## **PARTE II – NORMATIZAÇÃO DA MATÉRIA**

Toda a problemática referida na primeira parte do trabalho, que agora encerramos, desembocou em uma notável proliferação de projetos de leis e de convenções sobre o tema, o que FERNANDO AGUIRRE RAMÍREZ chama de “primavera legislativa”<sup>10</sup> e que poderíamos chamar, talvez com mais propriedade, de “primavera normativa”. Para dar o balizamento normativo existente, hoje, com relação à matéria, vejamos os principais textos, em vigor e em vias de elaboração, primeiro, no âmbito do direito internacional e do Mercosul e, em seguida, no direito interno.

### **A) No âmbito internacional**

As Regras de Haia de 1924, as Regras de Haia-Visby de 1968, as Regras de Hamburgo de 1978 e a Convenção de Genebra sobre Transporte Multimodal não são suficientes para estabelecer diretrizes no tocante ao transporte internacional e à responsabilidade do transportador em uma era marcada por avanços logísticos e tecnológicos e dominada pela containerização, pelo transporte multimodal e pelas transações eletrônicas.

A Convenção de Genebra de 1980 sobre Transporte Multimodal nunca entrou em vigor<sup>11</sup>, faltando-lhe o número necessário de ratificações (30) para em tanto, o que é atribuído em grande parte à resistência dos operadores de transporte às regras de responsabilidade nela contidas.

---

<sup>10</sup> Ob. cit., p. 1280.

<sup>11</sup> “Multimodalism is one of the most dynamic areas of the transportation industry. Despite this, the 1980 Geneva Convention on International Multimodal Transport of Goods has not yet entered into force (...).” SALESI, Andrea e PESCE, Alessandro. “Multimodal mayhem”, [http://www.maritimeadvocate.com/i17\\_mult.php](http://www.maritimeadvocate.com/i17_mult.php), consultada em 26.10.2003.

Em razão disso, foram emitidas em 1992, pela CCI em cooperação com a UNCTAD, a Comissão das Nações Unidas para o desenvolvimento do comércio internacional, as “regras aplicáveis aos documentos de transporte multimodal”, que vem sendo aplicada pelas partes que assim escolheram.

O fracasso ou a desatualização das tentativas anteriores levou a UNCITRAL, em sua vigésima nona sessão (realizada em 1996), a reconhecer que “as leis nacionais e convenções internacionais existentes (em matéria de transportes) tinham deixado significativas lacunas com relação a vários assuntos” e que essas lacunas “constituem um obstáculo à livre circulação de bens e aumentava o custo das transações.” Assim, em resposta a tal reconhecimento por parte da UNCITRAL, em 1998 o CMI – Comité Maritime International iniciou a trabalhar em uma proposta de solução para o problema do transporte multimodal internacional.<sup>12</sup>

O trabalho preparatório do CMI em matéria de direito dos transportes foi finalizado em 11 de dezembro de 2001, com a submissão do minuta à UNCITRAL.

O ambicioso escopo do documento foi, basicamente, o de abranger os seguintes pontos:

- prover regras uniformes em áreas hoje não cobertas por um regime internacional;
- estabelecer um novo regime de responsabilidade do transportador, através do qual, ainda que retendo muitas das características das Regras de Haia-Visby, pretende superar tais regras, bem como as de Hamburgo em 1978;
- atualizar e expandir as provisões dos regimes atuais de modo a contemplar as práticas de transporte atuais;
- cobrir a totalidade dos segmentos do transporte
- cobrir não apenas contratos evidenciados por documentos tradicionais, mas também aqueles celebrados eletronicamente.

---

<sup>12</sup> Conforme apontado por TONY YOUNG, “*A Multimodal Convention? CIFFA Commentary on the CMI Singapore Conference on Issues of Transport Law*”, <http://www.forwarderlaw.com/feature/multyou.htm>, consultada em 27.10.2003.

Após a apresentação do projeto, a UNCITRAL estabeleceu um grupo de trabalho, denominado "Working Group on Transport Law", que se tem reunido periodicamente deste então.

No Mercosul, o principal documento em vigor é o Acordo de Ouro Preto, de 1994, ou Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, celebrado entre estes países em 30 de abril de 1994 (também conhecido como Acordo de Transporte Multimodal Internacional - MERCOSUL). Entre nós, consoante o disposto no artigo 1º do Decreto 1.563 de 19 de julho de 1995, o Acordo em questão "será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém, inclusive quanto à sua vigência". É importante que se diga que, em linhas gerais, segue a Convenção de Genebra de 1980 sobre transporte multimodal.<sup>13</sup>

## **B) No direito brasileiro**

O Brasil, dentre os países do Mercosul, é o único a dar tratamento constitucional à matéria de transportes. Diz o *caput* do artigo 178, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 7, de 1995:

*“Art. 178 - A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.”*

O Novo Código Civil, ao disciplinar os contratos de transporte, consagra, em seu art. 732, novamente, o sistema dualista com primado do direito interno:

*“Art.732. Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes*

---

<sup>13</sup> Entretanto, a importância do tema não foi olvidada e estudos posteriores vêm sendo realizados: RICARDO GOROSITO ZULUAGA (Projeto de harmonização de normas de transporte terrestre na América do Sul, ALADI/SEC/Estudo 137, 04.09.2001) refere que “O conteúdo e a substância das normas jurídicas estão em uma relação de serviço a respeito dos objetivos políticos que qualquer sistema de produção se propõe alcançar quando baixa uma norma. Em matéria de transporte, e de acordo com os consensos vigentes na região e claramente expressos neste relatório, esses fins não podem ser outros que a facilitação do trânsito fluido e contínuo e de uma prestação eficaz e eficiente de serviços de transporte.”

*da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.”*

Ao assim proceder, incorre, a nosso ver, em duas falhas: a primeira é a pretensão de, lei doméstica que é, aplicar-se a operações de transporte de cunho internacional (o que se evidencia pela menção à aplicação de tratados e convenções internacionais), e, em segundo lugar, por novamente desprezar o caráter acentuadamente internacional das operações de transporte de mercadorias. Nesse sentido, é importante anotar que a tendência jurisprudencial tem se orientado na mesma linha, a saber, no sentido de aplicar-se as leis domésticas ao contrato de transporte internacional com base na Súmula 363 do STF (*“A pessoa jurídica de direito privado pode ser demandada no domicílio da agência, ou estabelecimento, em que se praticou o ato*), já que, no mais das vezes, por força de necessidades operacionais, o transportador conta com agentes no território nacional.

Entretanto, considerando os termos do *caput* do art. 178 da CF, acima citado, entendemos que a inconstitucionalidade do art. 732, na parte em que determina a prevalência do Novo Código Civil sobre os tratados internacionais, é manifesta, já que o dispositivo constitucional prevê precisamente o contrário.

Quanto ao transporte multimodal em si, não há previsão expressa. Todavia, o art. 756 fala em “transporte cumulativo”, nos seguintes termos:

*“Art. 756. No caso de transporte cumulativo, todos os transportadores respondem solidariamente pelo dano causado perante o remetente, ressalvada a apuração final da responsabilidade entre eles, de modo que o ressarcimento recaia, por inteiro, ou proporcionalmente, naquele ou naqueles em cujo percurso houver ocorrido o dano.”*

Dado o regime de responsabilidades estabelecido, supõe-se que o Novo Código Civil, ao utilizar a locução “transporte cumulativo”, esteja se referindo a transporte intermodal.

A previsão normativa acerca do transporte multimodal, no Brasil, é encontrada na Lei 9.611/98, que entendemos prevalecer sobre o Novo Código Civil, dada sua especialidade, embora não se descarte a necessidade de interpretação que harmonize a

aplicação de ambos os diplomas a um caso concreto em que, por exemplo, se trate também de aspectos que desbordem do âmbito da multimodalidade. A previsão legal do transporte multimodal havia sido introduzida em nosso ordenamento, originalmente, pela Lei 6.288/75, que tratava, entre outras matérias, da unitização de cargas e do transporte multi e intermodal, sendo o Brasil o primeiro país do bloco regional a legislar sobre a matéria).

A Lei 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, regula o transporte multimodal de cargas e define-o como sendo 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 Multimodal, compreendendo além do transporte em si, a unitização, desunitização, movimentação, armazenagem, e entrega de carga ao destinatário e a realização de serviços correlatos que forem contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação de documentos. A lei considera nacional este transporte quando os pontos de embarque e de destino estiverem situados no território nacional, e internacional quando o ponto de embarque ou de destino estiver situado fora do território nacional.

A Lei nº 9.611/98 traz também a definição de Operador de Transporte Multimodal, estabelecida como sendo este a pessoa jurídica contratada para fazer o transporte da carga desde sua origem até seu destino, por meios próprios ou de terceiros, podendo ou não ser o próprio transportador específico.

O contrato de transporte multimodal de cargas, segundo os arts. 7º a 9º, é evidenciado pelo Conhecimento do Transporte Multimodal (o que denota o reconhecimento, pela referida legislação, da natureza consensual do contrato).

Quanto ao regime de responsabilidades no Transporte Multimodal, estabelece a Lei 9.611/98 que, por ocasião da emissão do Conhecimento, o Operador de Transporte Multimodal assume, perante o contratante, a responsabilidade (I) pela execução dos serviços de transporte da origem ao destino; (II) pelos prejuízos resultantes de perdas e danos ou avarias de cargas sob sua custódia, bem como pelos atrasos, quando tiver prazo acordado; (III) pelas ações e omissões de seus empregados, prepostos, ou terceiros contratados ou subcontratados, ressalvado, nesse caso, o direito de regresso. Referida responsabilidade cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário.

Estabelece, ainda, a responsabilidade solidária do transportador específico (o que de certa forma responde, no âmbito interno, a questão antes referida quanto à legitimidade passiva). Prevê também que o OTM e qualquer subcontratado para o referido serviço são responsáveis solidariamente perante a Fazenda Nacional, pelo crédito tributário exigível, cabendo ao OTM direito de regresso.

Entretanto, o art. 16 da lei nº 9.611/98 exclui a responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal em razão de (I) ato ou fato imputável ao expedidor ou destinatário da carga; (II) inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga; (III) vício próprio ou da carga; (IV) e (IV) caso fortuito e força maior. Além disso, o art. 17 limita o valor da indenização ao valor declarado pelo proprietário da carga, e limita o valor das perdas e danos por atraso ao valor total do frete.

Dadas essas hipóteses excludentes de responsabilidade do OTM brasileiro, somadas ao estabelecimento de prazos prescricionais reduzidos para propositura de ação contra o OTM - um ano da entrega, ou 90 dias da data em deveria ter ocorrido a entrega, (art. 22), a lei 9.611 recebeu críticas por parte de nossos vizinhos do Mercosul, que a reputam protecionista.

Um dispositivo digno de nota da Lei 9.611 é o parágrafo único do art. 16, que determina que, inobstante as excludentes de responsabilidade, o OTM é responsável pelo agravamento dos danos (o que se aproxima da noção de *mitigation of damages* da Common Law).

## **CONCLUSÃO**

Concluindo, de todo o exposto parece-nos importante reter em mente as seguintes idéias:

1. O transporte multimodal caracteriza-se como a modalidade de transporte em que são utilizados dois ou mais modais (aquaviário, terrestre ou aéreo) sob a organização e responsabilidade de um operador que, diferentemente do agente de cargas, atua em nome próprio, assumindo a responsabilidade perante o proprietário da carga;

2. Dado o sistema de responsabilidades que lhe é inerente, o transporte multimodal constitui uma alternativa jurídica, além de logística, ao exportador, que culmina por prover maior segurança às relações comerciais internacionais;
3. No âmbito internacional, o fracasso das Convenção de Genebra de 1980 levou a a) edição da regras CCI/UNCTAD de 1992 sobre documentos de transporte multimodal, que pode ser utilizada pelas partes que as elegerem e, b) em última análise, desembocou no reconhecimento da necessidade de uma convenção que dê tratamento uniforme à matéria de transportes, cujo texto foi proposto pelo CMI e atualmente se encontra em discussão pelo grupo de trabalho estabelecido pela UNCITRAL;
4. No âmbito do Mercosul, está em vigor o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, firmado em Ouro Preto em 1994;
5. No âmbito interno, conclui-se que: a) o art. 732 do Novo Código Civil, que pretende impor-se a operações de transporte internacional e determina o primado do Código sobre as convenções e tratados internacionais é inconstitucional em face do disposto no *caput* do art. 178 da CF; b) o Novo Código Civil apenas prevê a hipótese de “transporte cumulativo” ou multimodal; c) prevalece sobre o Novo Código Civil, em matéria de transporte multimodal, a lei 9.611/98, dada sua especialidade.

Por todas essas razões, o regime de responsabilidade unificada característico do transporte multimodal revela-se como uma alternativa interessante ao exportador e, em última análise, à segurança e portanto ao incremento das operações de comércio internacional, tanto sob o ponto de vista logístico - já que permite ao exportador focalizar em seu negócio principal - quanto jurídico - eis que representa, para o exportador, a superação de grande parte das complexidades e incertezas antes descritas, na medida em que o organizador do transporte não mais é um agente que atua em nome dele, exportador, mas um operador que age em nome próprio, assumindo a responsabilidade por todas as etapas do transporte.

## **BIBLIOGRAFIA**

ALPA, Guido. “*Les nouvelles frontières du droit des contrats*”, in Revue Internationale de Droit Comparé, nº 4 (1): 1.015-30, outubro-dezembro de 1998.

BAPTISTA, Luiz Olavo, RODAS, João Grandino e SOARES, Guido Fernando Silva (org.). Normas de Direito Internacional –Direito Empresarial/Economia Internacional. LTr, São Paulo, 2001, tomo III (v. 1).

BASALDÚA, Luis C. Romero. Derecho Marítimo. Marcos Lerner Editora, Córdoba, 1996. 2ª ed..

BASSO, Maristela. Contratos Internacionais do Comércio. Livraria do Advogado, Porto Alegre, 1994.

BRASIL, Sylvio Mário. “*Contrato de Transporte Aéreo – Aspectos Básicos*”, in Revista Brasileira de Direito Aeroespacial, <http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1715.htm>, consultada em 24.10.2003.

CARLUCCI, Aída Kemelmajer de. “*El contrato de turismo*”, in Revista de Derecho Privado y Comunitario – Contratos modernos, Rubinzal-Culzoni, Buenos Aires, 1997, v. 3, p. 101-47.

CASTRO, Newton de. “*Os desafios da regulação do setor de transporte do Brasil*”, in Revista de Administração Pública, agosto de 2000.

DELEBECQUE, Philippe. “*Le transport multimodal*”, in Revue Internationale de Droit Comparé 2-1998, p. 527-37.

DEORCHIS, Vincent M. “*The long and winding road to a new cargo liability regime*”, <http://www.iumi-newyork-2002.org/DeOrchisWord.htm>, consultada em 27.10.2003.

Development of multimodal transport and logistics services – Relatório UNCTAD, Genebra, 15 de julho de 2003.

FOGLIANI, Enzo. “*Multimodal transport in the legal reality of today.*” <http://www.fog.it/articoli/multimod.htm>, consultada em 18.10.2003.

FONTENELE, Gustavo e MONTENEGRO, Luis C. S.. “*Vantagens da Utilização do Transporte Multimodal no Comércio Internacional Brasileiro*”. <http://www.aduaneiras.com.br/colunas/artigos/default.asp?ID=94>, consultada em 16.10.2003.

FRADERA, Véra Maria Jacob de. “*The relationship between Constitution, International Treaties and Contracts*”, in Revista da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Edição especial em homenagem à cooperação entre a Faculdade de Direito da Universidade de Tohoku, Sendai (Japão) e a Faculdade de Direito da UFRGS: 78-87, 2002.

GALINDO DA FONSECA, Patrícia B. de M.. “*Anotações pertinentes à transmissão de risco: Convenção da ONU de 1980, ‘Incoterms’ e Código Civil Brasileiro*”, <http://www.uff.br/cisgbrasil/galindo.htm>, consultada em 24.10.2003.

JAYME, Erik. “*Identité culturelle et intégration: le droit international privé postmoderne. Cours général de droit international privé*”, in Recueil des Cours – Académie de Droit International de la Haye, Tomo 251, 1995.

KACZOROWSKA, ALINA. “L’*internationalité d’un contrat*”, in Revue de droit international et de droit comparé, 1995, No 3, p. 204.

LARSEN, Paul B. “*International Carriage of Goods by Road in the Americas: Time to Revise the Inter-American Convention?*”, in *Uniform Law Review*, 1999-1.

Las consecuencias económicas y comerciales de la entrada en vigor de las reglas de Hamburgo y del Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías. Relatório UNCTAD, Nova Iorque, 1992.

LOZANO, Maria del Pilar. “*Transporte multimodal - Una operación logística de transporte.*”  
<http://www.monografias.com/trabajos14/transpormulti/transpormulti.shtml>, consultada em 19.10.2003.

MARTINS, Fran. Contratos e Obrigações Comerciais. Forense, Rio de Janeiro, 2002, 15ª ed..

MENDONÇA, Fernando. Direito dos Transportes. Saraiva, São Paulo, 1990, 2ª ed..

MIRANDA, Pontes de. Tratado de Direito Privado. Rio de Janeiro, Borsoi, 1972, Tomo XLV, 3ª ed.

RAMÍREZ, Fernando Aguirre. “*Transporte*”, in Derecho Internacional Privado de los Estados del Mercosur. Zavalía, Buenos Aires, 2003.

SALESI, Andrea e PESCE, Alessandro. “*Multimodal mayhem*”,  
[http://www.maritimeadvocate.com/i17\\_mult.php](http://www.maritimeadvocate.com/i17_mult.php), consultada em 26.10.2003.

SAMPAIO DE LACERDA, J. C.. Curso de Direito Privado da Navegação – Direito Marítimo. Freitas Bastos, Rio de Janeiro, 1974, 2ª ed..

STRENGER, Irineu. Responsabilidade civil no direito interno e internacional. LTr, São Paulo, 2000, 2ª. ed..

VAZQUEZ, José Lopes. Manual de Exportação. Atlas, São Paulo, 1999.

Was ist Kombiniertes Verkehr? Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V., Frankfurt, 2003. <http://www.sgkv.de/deutsch/dt1.htm>, consultada em 17.10.2003.

YOUNG, Tony. “*A Multimodal Convention? CIFFA Commentary on the CMI Singapore Conference on Issues of Transport Law*”,  
<http://www.forwarderlaw.com/feature/multyou.htm>, consultada em 27.10.2003.

ZUNARELLI, Stefano. “*Origine ed evoluzione del problema dell’individuazione dei soggetti responsabili dei trasporto*”, in Rivista Trimestrale di Diritto e Procedura Civile, v. 36, n. 1 (mar. 1982), p. 179-221.

ZULUAGA, Ricardo Gorosito. Projeto de harmonização de normas de transporte terrestre na América do Sul, ALADI/SEC/Estudo 137, 04.09.2001.

