

O REGIME JURÍDICO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADORIAS: UM COMPARATIVO ENTRE A CONVENÇÃO DE GENEVA DE 1980 E AS REGRAS CNUCED/CCI

THE LEGAL REGIME OF INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORTATION: A COMPARISON BETWEEN THE 1980 GENEVA CONVENTION AND UNCTAD/ICC RULES*

LUÍS ALEXANDRE CARTA WINTER **

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO PARANÁ, BRASIL

MARTINHO MARTINS BOTELHO ***

FACULDADES INTEGRADAS SANTA CRUZ, BRASIL

Resumo: A análise da arquitetura jurídica de direito do transporte multimodal aplicável aos contratos internacionais de transporte multimodal de mercadorias é considerado tão relevante quanto o próprio comércio internacional, tendo em vista que se trata de modo transportista difundido a partir da década de 1980. No entanto, no campo dos contratos econômicos internacionais, ainda se pode constatar que inexistente um tratamento doutrinário mais aprofundado sobre o regime jurídico da multimodalidade, principalmente quando se fala em regras internacionais. O objetivo do presente artigo é realizar um estudo comparativo entre a Convenção das Nações Unidas sobre transporte multimodal internacional de mercadorias de 1980 (Convenção de Genebra) e as regras da Comissão das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento (CNUCED)/Câmara de Comércio Internacional (CCI). Ambos os instrumentos normativos são relacionados com contratos de transporte multimodal. Como se trata de tema ainda recente nos estudos de Direito Internacional Econômico, certamente, outras temáticas ainda haverão de serem discutidas, seja pelos usuários ou pelos ofertantes de serviços de transporte multimodal.

* Artigo recebido em 30/05/2014 e aprovado para publicação pelo Conselho Editorial em 15/06/2014.

** Doutor em Integração da América Latina pela Universidade de São Paulo, Brasil. Professor da Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Brasil. Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2297481657152874>. E-mail: luisalexandrecartawinter@yahoo.com.br.

*** Doutor em Integração da América Latina pela Universidade de São Paulo, Brasil. Doutorando em Teoria Econômica pela Universidade Estadual de Maringá (UEM). Professor das Faculdades Integradas Santa Cruz, Brasil. Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4816683719598276>. E-mail: martinho.botelho@yahoo.com.br

Palavras-chave: Transporte multimodal; contratos econômicos internacionais; transporte internacional.

Abstract: The analysis of the legal architecture of multimodal transportation law applicable to international contracts for multimodal transportation is considered as relevant as international trade itself, so that it is was broadcast on the 1980s. Nevertheless, studying the field of international economic contracts, one can still perceive that there are not further doctrinal treatment on the legal framework of the multimodality, especially when it comes to international rules . The purpose of this article is to conduct to a comparative study between the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods , 1980 (Geneva Convention) and the Rules of the United Nations Commission for Trade and Development (UNCTAD) / International Chamber of Commerce (ICC) . Both are related to multimodal transport contracts. It is still a recent theme in studies of International Economic Law, and, certainly, there will be other issues still being discussed, either by users or by providers of multimodal transportation services.

Keywords: Multimodal transportation; international economic contracts; international transportation.

1. Introdução

O estudo da arquitetura normativa de direito do transporte multimodal leva os estudiosos dos transportes a uma consideração única sobre tal sistema de circulação de produção tão relevante para o comércio internacional: a falta da existência de um único instrumento capaz de pacificar a existência normativa em torno do tema.

Aliás, trata-se de uma constatação relacionada com várias categorias de contratos internacionais, e não somente com os contratos econômicos internacionais de transportes de mercadorias.

Para estudar e entender os resultados dos trabalhos de codificação relacionados com o transporte multimodal, especialmente sobre o papel da Organização das Nações Unidas e da Câmara de Comércio Internacional, é necessário analisar os seus respectivos instrumentos legais e avaliar o seu alcance jurídico. Tais providências permitiriam compreender as regras e os princípios gerais de regulação do contrato internacional de transporte multimodal de mercadorias.

O objetivo da presente pesquisa é o estudo comparado das disposições do regime jurídico da Convenção das Nações Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de 1980 (Convenção de Genebra) e das Regras CNUCED/CCI relativas ao Documento de Transporte Multimodal de 1992 (Regras CNUCED/CCI).

Na primeira parte, são estudadas as noções introdutórias sobre o direito convencional do transporte multimodal. Em seguida, são apresentadas as origens da Convenção de Genebra de 1980 e das Regras CNUCED/CCI de 1992.

Na terceira parte, analisa-se a figura do Operador de Transporte Multimodal (OTM), a sua identificação e representação, para, então, passar-se ao estudo do Documento de Transporte Multimodal (noções, funções e conteúdo jurídico).

A quinta parte trata do amplo tema da responsabilidade civil do OTM, incluindo a questão do período de responsabilidade, causas de exclusão, limitação, responsabilidade única, entre outros.

Ressalte-se que o presente estudo não visa tratar todo o tema, saturando-o na doutrina. O maior intuito é apresentá-lo metodologicamente. Espera-se que, com isso, venha-se a contribuir para as investigações no campo do Direito Internacional Econômico dos transportes, despertando interesses de outros estudos no meio acadêmico.

2. Evolução histórica sobre o direito normativo do transporte multimodal

As Regras de Tóquio podem ser citadas como os antecedentes históricos da regulação dos transportes, as quais eram aplicadas, especialmente, ao que se chamava na época de transporte combinado (DIAMOND, 1998, p. 38).

Tais regras foram aprovadas pela 28ª Conferência do Comitê Marítimo Internacional (CMI) realizada em Tóquio, Japão; de 30 de maio até 04 abril de 1969.¹ (DE WIT, 1995, p. 7).

Porém, mesmo com as Regras de Tóquio de 1969, o mecanismo legal de uniformização das normas internacionais através de uma convenção internacional em matéria de transporte multimodal apenas surgiu na década de 1980, com a chamada Convenção de Genebra.

¹ Nos encontros do *Bureau Permanent* do Comitê Marítimo Internacional celebrados na cidade de Nova Iorque, Estados Unidos; em 1963, constituiu-se uma comissão internacional presidida por Kaj Pineus que objetivava a preparação de um projeto de convenção internacional sobre transporte combinado. O trabalho dessa comissão especializada resultou nas “Regras de Tóquio” que consagravam um sistema de responsabilidade voltado para o Operador de Transporte Multimodal, sem prejuízo de imputação de responsabilidade ao transportador que tinha a custódia da mercadoria com o qual ocorreu uma avaria. Ademais, como excludentes de responsabilidade civil, estavam previstas questões parecidas dos adotados nas Regras de Haia-Visby, incluindo o incêndio e a culpa náutica, entre outras. Outrossim, as Regras de Tóquio estabeleceram um sistema de limite de responsabilidade para as hipóteses de danos não-localizados, dispondo-se ainda sobre a hipótese de danos localizados (prova do lugar da perda ou do dano), aplicando-se a lei ou convenção internacional que regesse o transporte. Outra questão a ser, curiosamente, sustentada era a da reação de um projeto de Convenção sobre Transporte Combinado que ficou conhecido como Projeto de Roma de 1970. Nesse sentido, vide RAY, José Domingo. **La 28ª Conferencia del Comité Marítimo Internacional: proyectos de convención sobre responsabilidad por contaminación de las aguas – transporte combinado y responsabilidad del transportador de pasajeros**, Revista Jurídica La Ley, 138-1195.

Em 1980, a Organização das Nações Unidas (ONU) aprovou a Convenção das Nações Unidas sobre transporte multimodal internacional em Genebra, por meio da Resolução nº 33/160 da Assembleia das Nações Unidas; implementada em 20 de dezembro de 1978. Naquela época, a Assembleia decidiu pela convocação de uma conferência de plenipotenciários para que fosse examinada e adotada uma convenção internacional que tivesse como objeto o transporte internacional multimodal. Essa ideia acabou sendo implementada também sob a chancela da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (CNUCED) (DIAMOND, 1998, p. 39).²

A primeira sessão de reuniões da CNUCED fora celebrada entre 12 de novembro e 30 de novembro de 1979, continuando a segunda reunião de sessões de 08 de maio até 24 de maio de 1980, nas instalações do escritório das ONU em Genebra, Suíça.

A Convenção de Genebra (doravante, Convenção) previu a entrada em vigência após 12 meses depois da ratificação de 30 Estados, nos termos do seu art. 36. Todavia, somente 7 Estados fizeram parte da mesma, sendo irrisória a quantidade de ratificações estatais (DE WIT, 1995, p. 4).³

Desde a sua assinatura, em 24 de maio de 1980, pode-se dizer que é remota a possibilidade de futuras manifestações sobre sua ratificação por outros Estados.

Já as Regras CNUCED/CCI relativas ao Documento de Transporte Multimodal (DTM) representam um conjunto de normas de caráter privado, no âmbito da *lex mercatoria* transportista, sem cunho de convenção internacional sujeita à ratificação ou adesão por parte dos Estados da sociedade internacional.

Como corolário, as Regras CNUCED/CCI relativas ao Documento de Transporte Multimodal (doravante, Regras) dependem da vontade das partes para ter aplicabilidade, vale dizer, dependem de que os agentes transportadores multimodais as transcrevam no contrato de transporte multimodal ou remetam-se a elas. Assim, sua eficácia está sujeita à vontade de uma das partes, à autonomia da vontade privada, o que acaba limitando a sua aplicação *in casu*.

A partir disso, pode-se questionar, metodologicamente, qual seria a relevância da criação de uma convenção internacional – como a de Genebra – e de regras privadas – como as Regras CNUCED/CCI? Questiona-se assim em razão da primeira ser uma Convenção que parece não

² A CNUCED (ou UNCTAD – *United Nations Conferente on Trade and Development*) consiste em organização internacional especializada das Nações Unidas e tem como objetivo a promoção da integração dos países em desenvolvimento na economia mundial. Atualmente, conta com 182 países-membros e tem sua sede em Genebra, Suíça.

³ São: Marrocos, Senegal, Zâmbia, Ruanda, Malawi, Chile e México.

ter ampla vigência detectada e também porque as Regras de 1992 dependem de uma voluntariedade contratual.

Ambas são fruto de fenômenos legais internacionais e de uma primeira experiência factual na história do Direito Internacional dos Transportes, representando fontes jurídicas do transporte multimodal, sendo também referências para outras convenções regionais e sub-regionais, e também para ordenamentos jurídicos nacionais.

No primeiro caso, âmbito regional/sub-regional, pode-se citar a relação da Convenção e das Regras com as decisões nº 331, nº 393 e nº 425 da Comunidade Andina das Nações; com o Acordo Parcial para a facilitação do Transporte Multimodal no MERCOSUL e, no Brasil, com a lei federal ordinária nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998.

A análise comparada entre a Convenção e as Regras pode permitir o avanço regulatório internacional ao se verificarem os pontos positivos, negativos, lacunas e contribuições das mesmas (MOHORADE, 1979, p. 65).⁴

Outra questão a se esclarecer é a relacionada com as circunstâncias específicas que determinam a justificativa do estudo de ambas as normas. Assim, pode-se falar que a Convenção seria uma reprodução dos aspectos materiais das Regras de Hamburg de 1978, em vigência internacional a partir de 1992.

As Regras de Hamburg de 1978 (ou Convenção das Nações Unidas sobre o transporte marítimo de mercadorias), a Convenção de Viena de 1991 (ou Convenção das Nações Unidas sobre a Responsabilidade dos Empresários de terminais de transporte no comércio internacional)⁵ e a Convenção de Genebra de 1980 são considerados os três instrumentos fundamentais para a regulação do carregamento/descarregamento e custódia de mercadorias em transportes.

Essas foram as breves menções sobre o surgimento do direito normativo em transportes multimodais na sociedade internacional, sendo necessário separar as noções fundamentais sobre a Convenção e as Regras. É o que será visto a seguir.

⁴ Já na década de 1980, o jurista argentino Alfredo Mohorade fazia avaliações sobre o projeto que logo em seguida se tornaria a Convenção de Genebra de 1980: “La primera observación que merece al trabajo sometido a análisis, es la de ser profuso; bien que se intente, por vez primera, la estructura normativa en materia tan importante como la que conforma el proyecto, ello no puede ni debe suponer se caiga en un reglamentarismo contraproducente que, al momento de su aplicación, creará más conflictos que los que aparentemente trata de resolver. Aquí y allá se suceden las reiteraciones y los casuismos, representativos de una deficiente técnica legislativa. Ello quizá se deba por un lado, a un afán transaccional llevado a ultranza; por el otro, a que en la elaboración de las normas no han primado los hombres acostumbrados al manejo de cuestiones legales y situaciones jurídicas, sino aquellos imbuidos de empirismo, atentos a un menester sectorial y ajenos, a la postre, a la visión general propia de quien, con su necesaria formación capta una situación en su totalidad.” (MOHORADE, A. 1979, p. 66).

⁵ A Convenção foi aprovada na Conferência Diplomática realizada em Viena, Áustria; de 12 até 19 de abril de 1991.

3. Noções gerais sobre a Convenção de Genebra de 1980 e as regras CNUCED/CCI

A Convenção, nos termos do seu art. 1º, inciso 1, tem como âmbito material de aplicação, exclusivamente, relações jurídicas de transporte multimodal internacional nas hipóteses previstas no art. 2º, quais sejam:

- a) Quando o lugar estipulado no contrato no qual o operador de transporte multimodal (OTM) deva tomar a mercadoria sob seus cuidados seja um Estado contratante da Convenção; ou
- b) Quando o lugar estipulado no contrato no qual o OTM deva entregar a mercadoria seja um Estado contratante da Convenção.

Aliás, o tema do âmbito material de aplicação é tratado da mesma maneira no Acordo do Mercosul de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, ficando, assim, com idênticas soluções para o caso dos âmbitos material e espacial de aplicação da Convenção. Tal como fora mencionado linhas atrás, a Convenção de Genebra foi um vetor de influência de várias outras normas internacionais e nacionais para a multimodalidade.

Já para o caso das Regras de Hamburg de 1978, a construção do âmbito material de aplicação fora relativamente diferente, tendo em vista a sua aplicação apenas no modal marítimo. Mas, ao mesmo tempo, os critérios para aplicação das Regras de Hamburg foram mais amplas do que a Convenção de 1980 e o Acordo do Mercosul de 1994, os quais restringem as suas hipóteses de aplicação.⁶

A Convenção de Genebra estabelece determinadas definições que são utilizadas no decorrer do instrumento convencional, visando facilitar a sua interpretação e aplicação a casos concretos.

⁶ O art. 2º das Regras de Hamburg de 1978 prevêem ainda outra situação complementar, mesmo que seja apenas para transporte marítimo *in verbis*: i) o porto de carga previsto no contrato de transporte marítimo esteja situado em um Estado contratante; ii) o porto de descarga previsto no contrato de transporte marítimo esteja situado em um Estado contratante; iii) Um dos portos facultativos de descarga previstos no contrato de transporte marítimo seja o porto efetivo de descarga e esse porto esteja situado em um Estado contratante; iv) o conhecimento de embarque ou outro documento que faça prova do contrato de transporte marítimo se emita em um Estado contratante; v) o conhecimento de embarque ou outro documento que faça prova do contrato de transporte marítimo estipule que o contrato rege-se-á pelas disposições da presente Convenção ou pela legislação de um Estado que dê efeito a essas disposições.

Assim, o art. 1º demonstra um conjunto de dez definições que contribuem para que os agentes econômicos do transporte multimodal nas instâncias privadas e públicas tomem precisão do seu âmbito de aplicação.

Com isso, definem-se: o transporte e o contrato de transporte multimodal nos incisos 1 e 3; o operador de transporte multimodal e o documento de transporte multimodal nos incisos 2 e 4; o expedidor e o consignatário nos incisos 5 e 6; as mercadorias no inciso 7, entre outros.

As Regras CNUCED/CCI, por outro lado, estabelecem definições de: contrato de transporte multimodal, operador de transporte multimodal, fretador, expedidor, consignatário, documento de transporte multimodal, direitos especiais de saque e mercadorias; fazendo com mais precisão do que a Convenção de Genebra.

O art. 1º, inciso 1 da Convenção de Genebra conceitua o transporte multimodal internacional como:

(...) o fretamento de mercadorias por dois modos de transporte pelo menos, em virtude de um contrato de transporte multimodal, desde um lugar situado em um país no qual o operador de transporte multimodal toma as mercadorias sob sua custódia até outro lugar designado para sua entrega situado em um país diferente. As operações de rota e entrega das mercadorias efetuada em cumprimento de um contrato de transporte multimodal, segundo se definem nesse contrato, não se consideram um transporte multimodal internacional.

O conceito disposto na Convenção especifica os elementos de um contrato de caráter internacional, utilizando como critério principal para a internacionalidade, a presença e a utilização de, pelo menos, dois modos de transporte e a de um contrato de transporte multimodal.

Porém, um contrato de transporte multimodal poderia ser caracterizado até mesmo na ausência de um documento escrito, tal como deveras acontece na prática dos transportes internacionais.

Na Convenção, infelizmente, ficou ausente a menção a uma das principais características que é a responsabilidade civil única de um OTM para a execução contratual, o que represente seria lacuna do ponto de vista convencional em transportes.

Antes de adentrar nos elementos de uma operação de transporte multimodal, é relevante diferenciar transporte sucessivo, combinado e multimodal; tendo em vista estarem submetidos a diferentes regimes jurídicos.

O transporte sucessivo representa a operação realizada por diversos veículos transportadores em um mesmo modo de transporte, emitindo-se, para tanto, um documento de

transporte único. Assim, existe uma unidade de contratação e de instrumento contratual, e sempre um só modo de transporte (monomodal).

Assim, o remetente da mercadoria subscreve um contrato de transporte com o transportador que subcontrata a execução contratual com outros transportadores, sendo que o primeiro será diretamente responsável pela correta implementação.

O transporte combinado é aquele que se celebra por meio da utilização de dois ou mais modos distintos de transporte, sendo considerados como operações e sujeitos operadores independentes.

No transporte combinado, o carregador celebra um contrato distinto com determinado fretador, sendo que nenhum transportador assume responsabilidade por qualquer carregamento, porque cada um somente será responsável diante o remetente pelo itinerário que executou.

Já o transporte multimodal consiste no transporte combinado realizado em uma só operação comercial.

Para que o transporte multimodal seja configurado como tal, é necessária a existência dos seguintes elementos:

- a) A realização de uma só operação;
- b) A emissão de um só documento de transporte pelo transportador principal, o DTM;
- c) A responsabilidade única de uma pessoa, denominada operador de transporte multimodal ou OTM.

4. A ideia do OTM nas normas mencionadas

Das diversas definições estabelecidas na Convenção, o OTM é analisado no art. 1º. O inciso 2 do art. 2º define-o como:

toda pessoa que por só ou por meio de outra que atue em seu nome, celebra um contrato de transporte multimodal e atua como principal, não como agente ou por conta do expedidor ou dos transportadores que participam nas obrigações do transporte multimodal e assume a responsabilidade do cumprimento do contrato.

No Acordo do Mercosul de 1994, ficou prevista a mesma disposição, no seu art. 1º, d, *in verbis*:

(...) toda pessoa jurídica, fretador ou não, que por si só ou através de outra atua em seu nome, celebre um contrato de transporte multimodal, atuando como principal ou não como agente ou em interesse do

expedidor ou de transportadores que participem das operações de transporte multimodal, assumindo a responsabilidade de seu cumprimento.

As definições estabelecidas pelas duas últimas convenções consideram mais critérios negativos, sem precisar o que é o operador, mas se preocupam em dizer o que não é.

O que permite caracterizar um agente como operador de transporte multimodal nos termos de ambas as convenções são dois elementos:

- a) Celebração de um contrato; e
- b) Aquisição de responsabilidade pelo seu cumprimento.

Contrariamente, as Regras CNUCED/CCI, por sua vez, classificam a categoria do OTM através dos elementos necessários, despreocupando-se com os elementos desnecessários.

O art. 2.2 das Regras considera o operador como “(...) a pessoa que celebra um contrato de transporte multimodal e assume a responsabilidade de seu cumprimento na qualidade de fretador.”⁷

Efetivamente, a identificação do OTM consiste em questão teórica relevante e, na prática, existe a preocupação em determiná-lo já que tal agente assume a responsabilidade pela execução do contrato de transporte multimodal, externalizado pelo DTM.

5. O Documento de Transporte Multimodal (DTM)

No Direito dos Transportes, os documentos de transporte, tradicionalmente, consistem em instrumentos que concretizam a realização da operação de transportes em um só modo, vale dizer, aquaviário, aéreo ou terrestre.

Mesmo sendo documentos relacionados com operações unimodais, com a combinação de diversos modos em um só contrato, com a prática comercial, acabou tornando insatisfatória a emissão de documentos parciais para cada agente isoladamente, representando altos custos e complexidades contratuais.

No transporte marítimo, por exemplo, a solução das práticas comerciais foi difundir, cada vez mais, a emissão de um só documento para todo o itinerário de transporte, emitindo-se os conhecimentos diretos (*through bill of lading*) para o transporte implementando por vários fretadores marítimos.

⁷ Tal espírito parece ter sido herdado da decisão nº 331, art. 1º; da Comissão do Acordo de Cartagena da Comunidade Andina de Nações.

Para o transporte combinado, a prática marítima seguiu a lógica dos contratos-tipo: o *combined transport bill of lading (combiconbill)* e o *combined transport document (combidoç)* aprovados pelo BIMCO⁸ e o *FLATA combined transport bill of lading* e o *FLATA multimodal transport bill of lading*, ambos criados pela FIATA.⁹

A unificação contratual do documento de transporte pode se dar em dois meios: a substituição contratual e a emissão contratual (GOÑI, 2000, p. 190). Como sendo um documento único, o DTM substituiria, fisicamente, os demais documentos relacionados com a operação unimodal. Além disso, qualquer que seja o meio de transporte empregado, seria emitido, para o transporte multimodal, o mesmo documento de transporte.

Registre-se ainda que a emissão do DTM cria responsabilidade para o OTM e, mesmo que não ocorra alguma sanção pré-determinada em caso de falta de emissão, o operador será responsável por eventuais danos e prejuízos que cause sua omissão, tardamento ou emissão incorreta (DÍAZ MORENO, 1998, p. 129).

Na parte II da Convenção, ficou disciplinada a documentação de transporte multimodal dos arts. 5º ao 10º; e, nas Regras, apenas trataram-se dos documentos nos arts. 2.6 e 3º.

Embora se identifique uma diferença numérica de artigos relacionados com a documentação transportista, existem algumas semelhanças sobre as funções do DTM.

São as seguintes as funções do DTM:

- a) Provar a existência do contrato de transporte multimodal de mercadorias (art. 1º, inciso 4 da Convenção e no art. 2.6 das Regras);
- b) Provar que o operador de transporte multimodal ficou com as mercadorias sob seus cuidados, tendo a custódia das mercadorias (art. 1º, inciso 4 da Convenção);
- c) Gerar a presunção de que o operador ficou com a mercadoria tal como descrita no documento, sendo uma simples presunção a favor do carregador, inadmitindo prova em contrário (presunção *juris et de jure*) inclusive para terceiros de boa-fé, incluindo o consignatário da carga; estando o operador também comprometido a entregar as

⁸ O BIMCO (*Baltic and international maritime council*) é uma entidade internacional privada sem fins lucrativos e criada em 1905, com sede administrativa em Copenhage, Dinamarca. A formação do BIMCO é feita por armadores e outros agentes relacionados com a navegação marítima e tendo a finalidade de atuar em questões de navegação marítima e temas correlatos. A primeira versão do Combiconbill foi publicada em 1971 e depois atualizada em 1995.

⁹ A FIATA (*Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés*) representa organização não-governamental (ONG) fundada em Viena, Áustria; no ano de 1926; com representação aproximada de mais de 40.000 *forwarders* (transitários de cargas) em 150 países. É entidade consultiva da CNUCED e da Comissão das Nações Unidas para o direito comercial internacional – CNUDCI (UNCITRAL – *United Nations Commission on International Trade Law*); tendo como objetivos a unificação de regras regulatórias da indústria de *forwarders*, além de representar seus interesses, entre outros.

mercadorias de conformidade com as cláusulas contratuais (art. 10, a) e b) da Convenção e art. 3º das Regras).

São essas as três funções principais do DTM, sendo imprescindíveis para o cumprimento do papel do transporte multimodal no comércio internacional, tal como acontece com o conhecimento de embarque aéreo (AWB, *airway bill*) e demais empregados nos transportes internacionais.

Em razão disso, nessa parte, percebe-se um elevado grau de uniformização, aceito pelos dois vetores normativos analisados.

No art. 8.1 da Convenção, ficaram esclarecidas as informações que deverão constar no DTM e, de acordo com o art. 8.2, a omissão das informações não afetará a essência do documento enquanto tal, apenas se exigindo que o mesmo cumpra a tríplice função mencionada anteriormente.

As regras CNUCED/CCI não mencionaram as informações que deveriam conter no DTM.

6. Responsabilidade civil do OTM e temas correlatos

Uma das questões mais relevantes em termos de transporte multimodal de mercadorias consiste na responsabilidade civil, ou seja, em determinar qual agente será responsável pelos prejuízos causados na inexecução do contrato, as causas de exclusão de responsabilidade, os limites de indenização, entre outros.

A Convenção consagra um método de regulação singular para o tratamento do transporte multimodal, incluindo a responsabilidade, as circunstâncias de exclusão de responsabilidade, aplicando os maiores limites de responsabilidade civil em comparação com o lugar de acontecimento do prejuízo.

As Regras, por sua vez, adotaram um sistema de responsabilidade civil mais acentuado do que a Convenção de Genebra de 1980.

Assim, as Regras dispõem sobre determinadas circunstâncias de exoneração do transportador marítimo quando o dano se localiza na etapa operacional marítima, remetendo os limites de responsabilidade ao modo de transporte onde ocorreu o dano à mercadoria (*lex loci damnum*).

Maria de La Paz Martín Castro (2001, p.183) entende que essa regra de conexão (ou elemento de conexão) de direito internacional privado implica em condição que favorece os

OTMs que sejam, simultaneamente, operadores de fretamento marítimo, ao permitir-lhes o benefício do regime de responsabilidade próprio desse modo, que beneficiará aos demais operadores porque permite aos mesmos se ampararem em um sistema jurídico de responsabilidade menos rigoroso do que o do transportador marítimo.

Assim, fica-se diante dos sistemas de responsabilidade subjetiva, permitindo que se provem as causas de exoneração de responsabilidade implicantes da falta de culpa do operador de transporte multimodal¹⁰, exonerando-o, por conseguinte (MARTÍN CASTRO, 2001, p. 227)

Já no condizente ao período de responsabilidade do transportador, no transporte unimodal; o transportador marítimo, fluvial, lacustre, aéreo, rodoviário ou ferroviário assume a custódia da mercadoria durante todo itinerário e, dependendo do caso, também durante os períodos anteriores ao dos cuidados em depósitos e/ou armazéns na origem e/ou no destino; responsabilizando-se no limite da sua atuação.

Assim, o transportador unimodal não se responsabiliza pelo transporte de mercadorias a cargo de outros transportadores unimodais anteriores ou posteriores.

No transporte multimodal, ao contrário, mesmo com o fracionamento da operação de transporte, a responsabilidade do operador estende-se desde a recepção da mercadoria por qualquer transportador unimodal, desde a custódia da mercadoria na origem até o momento de entrega no destino, tal como previsto no art. 14, inciso 1º da Convenção e art. 4.1 das Regras.

Além disso, durante o período de deslocamento da mercadoria, aplicar-se-ão as mesmas regras jurídicas do transporte multimodal, mesmo que ocorra uma espécie de fracionamento operacional entre vários modos.

Ainda no condizente à responsabilidade civil, a Convenção de Genebra (art. 16) e as Regras CNUCED/CCI (art. 5.1) focam a responsabilidade civil do transporte multimodal no OTM, estabelecendo que ele será responsável quando o fato que deu causa ao dano, perda ou atraso de entrega da mercadoria aconteceu nos momentos da mercadoria sob seus cuidados.

Ademais, o OTM é responsável pelas ações e/ou omissões dos transportadores unimodais envolvidos na operação multimodal como um todo, além das respectivas ações e/ou omissões dos depositários, carregadores, descarregadores e operadores de terminais portuários; cujos serviços sejam utilizados para a execução do contrato, nos termos do art. 15 da Convenção e do art. 4.2 das Regras.

¹⁰ Entretanto, verificam-se os casos da exoneração de culpa náutica e incêndio que são contempladas pelas Regras CNUCED/CCI. São hipóteses previstas nas quais o operador de transporte multimodal se exonera da responsabilidade civil, tais como: culpa náutica do capitão ou dos tripulantes ou culpas dos vendedores na produção do incêndio.

O operador como devedor contratual está obrigado a executar o contrato como se fosse o único operador de transporte, suportando as prestações contratuais a encargo de terceiros. Tal preceito é chamado de responsabilidade única do transportador, sendo assim referido na teoria do Direito dos Transportes.

No caso do transporte multimodal, denomina-se de responsabilidade única do OTM.

Ambas as regras internacionais não preveem a possibilidade de estender a responsabilidade do transportador unimodal ou depositário encarregado de cuidar da mercadoria.

É nesse sentido que se questiona sobre a possibilidade do consignatário da carga reclamar os danos provocados pelo transportador unimodal, mesmo que as Regras CNUCED/CCI sejam omissas.

No entendimento contra, pensa-se que, se ambas as regras desejassem que essa tese fosse acolhida, teriam previsto expressamente.

No entendimento favorável, pensa-se que inexistente proibição expressa nas normas, admitindo-se uma ação judicial contra os transportadores unimodais ou depositários, nada excluindo que a responsabilidade dos subcontratantes seja exigida pela via extracontratual jurisdicional (MARTÍN CASTRO, 2001, p. 274).

A favor do último entendimento parece estar o art. 20. 2 da Convenção, quando estabelece que os empregados, agentes ou qualquer outro agente a cujos serviços se recorra para o cumprimento do contrato de transporte multimodal, poderão recorrer às exonerações e limites de responsabilidade civil da Convenção.

Fernando Sánchez Calero (2000, p. 165) entende que, se eles podem se beneficiar dessas exonerações e limites, é porque se pode ajuizar ação judicial contra os mesmos reclamando tais direitos.

No âmbito sub-regional do Mercosul, o art. 19 do Acordo do Mercosul de 1994 consagra a responsabilidade solidária do OTM de cargas com a do transportador unimodal que atua na etapa operacional onde ocorreu o dano.

Tal como assevera Fernando Aguirre Ramirez (1984, p. 9), não é possível que um transportador que causou um dano concreto possa se escusar no contrato principal, de tal maneira que o consignatário da mercadoria não possa responder civilmente, tendo que perseguir o transportador principal que, no caso, é o OTM.

Sobre o regime e exclusão de responsabilidade civil, o art. 16 da Convenção prevê que o operador será responsável pelos danos ocorridos enquanto a mercadoria se encontra sob sua custódia “a menos que se prove que ele, seus empregados ou agentes ou qualquer outra pessoa

a que se refere o art. 15 adotaram todas as medidas que razoavelmente poderiam se exigir para evitar o fato e suas consequências”.

O mencionado dispositivo convencional reproduz o conteúdo do art. 5.1 das Regras de Hamburg de 1978 e do art. 5.1 da Convenção das Nações Unidas sobre a responsabilidade dos empresários de terminais de transporte no comércio internacional ou Convenção de Viena de 1991, ressaltando-se que ambas regras têm suas origens históricas na Convenção de Varsóvia de 1929 e no Protocolo de Haia de 1955 para o transporte aéreo.

As mencionadas regras de transporte aéreo contemplam uma forma mais severa de provar que se utilizou de todas as “medidas necessárias”, tal como enfraquecido no sistema composto pelas Regras de Hamburg de 1978, na Convenção de Genebra de 1980 e na Convenção de Viena de 1991; as quais exigem apenas as “medidas razoáveis”.

Trata-se de causa de exclusão de responsabilidade que representa em prova de fato próprio, ou seja, na prova da própria diligência que põe em termos positivos o que as Regras de Haia-Visby contemplavam em termos negativos, isto é, a prova da falta de culpa.¹¹

Nesse sentido, pode-se afirmar que a prova do fato negativo (a falta de culpa) foi substituído pela prova do fato positivo (a diligência) e que foi trocada a exigência de medidas “necessárias” por medidas “razoáveis”.

Entretanto, mesmo com a determinação sobre o critério de razoabilidade exigível; tal critério seria difícil, em razão, por exemplo, de possíveis divergências entre juizes de diferentes países que viessem a interpretar essa norma.

Portanto, mais uma vez, o tratamento de tal tema é fortemente influenciado pelo fenômeno da unificação de convenções internacionais de transportes.

O caso fortuito e a força maior não estão contempladas nas Regras CNUCED/CCI, mas foram introduzidas em outras normas jurídicas sub-regionais, tal como, por exemplo, na Decisão nº 393, de 09 de julho de 1996; da Comissão do Acordo de Cartagena da Comunidade Andina de Nações; que modificou a Decisão nº 331, de 04 de março de 1993. A Decisão nº 393/1996 seguiu a tradição da Convenção de Genebra de 1980.

No condizente a causas concorrentes, o art. 17 da Convenção trata sobre a questão. Com isso, quando com a culpa do OTM ou das pessoas pelas quais responde, concorre com outro fato para causar o descumprimento do contrato, o OTM não estará responsabilizado pela proporção que prove que não lhe é imputável.

¹¹ Vide art. 4.2 – q da Convenção de Bruxelas de 1924.

Podem-se citar casos de avarias, danos ou atrasos na entrega que possam acontecer em certa proporção por culpa do OTM e, em outras situações, a outras causas. Portanto, o OTM somente responderá civilmente na proporção de sua culpa e exonerar-se-á pela que não lhe seja imputável.

Outros fatos para os quais o OTM incorre em culpa são as hipóteses de caso fortuito ou força maior; sendo considerados como causas excludentes de responsabilidade civil, as quais não foram previstas nas Regras CNUCED/CCI.

Outro tema relevante para as causas de exclusão de responsabilidade do OTM na Convenção é a da eliminação das excludentes de culpas náuticas.

A fonte jurídica que já tinha tratado sobre tal tema foi as Regras de Hamburg de 1978, as quais não fazem remissões às excludentes de responsabilidade do transporte marítimo; eliminando, assim, do transporte multimodal a lógica da exclusão de responsabilidade por culpas náuticas, ao contrário do que acontece nas Regras CNUCED/CCI.

As causas de exclusão de responsabilidade dispostas nas Regras esclarecem que, ao estabelecê-las, acabou distinguindo duas hipóteses:

- a) A de que o dano se encontra localizado e inter-relacionado com um modo específico de transporte (no caso, o transporte marítimo), e
- b) A de outras situações nas quais o dano não pôde ser localizado em determinado modo de transporte.

A particularidade das Regras está na adoção das excludentes da responsabilidade civil do modo onde ocorreu o dano, limitando-se a algumas excludentes próprias do transporte marítimo das Regras de Haia-Visby, a culpa náutica e o incêndio.

No condizente à falta de culpa, as Regras estabelecem o mesmo previsto na Convenção que exige a prova da diligência, retornando ao disposto nas Regras de Haia-Visby para o transporte marítimo ao adotar como exclusão de responsabilidade a falta de culpa.

Com isso, o art. 5.1 prevê que o OTM será responsável civilmente a menos que consiga provar que o descumprimento não foi provocado por sua culpa ou negligência, ou pela culpa ou negligência das pessoas pelas quais ele responde.

Luis Montiel (1976, p. 290) asseverou que a prova de um fato negativo – tal como o de provar a falta de culpabilidade – representa uma prova mais difícil do que a de caráter positivo, mesmo que a prova de um fato negativo exija a prova de fatos positivos: a diligência do OTM.

Essa causa de exclusão de responsabilidade poderá ser invocada tanto em danos localizados como em danos não-localizados.

Entretanto, se o dano não está localizado em determinado modo, o OTM não poderá acreditar aos fatos, ou seja, a prova de sua diligência ou falta de culpa deve ser circunstanciada e referida ao fato que gerou o descumprimento.

Quanto às causas excludentes de responsabilidade para o dano localizado em transporte aquaviário, o art. 5.4 das Regras contempla-as sob o título “causas de exoneração no transporte de mercadorias pelo mar ou por vias de navegação interior”.

Para que essas causas sejam eficazes em negócios contratuais internacionais de transporte, é necessário que o dano tenha ocorrido durante a etapa de transporte aquaviário, ou seja, marítimo, fluvial ou lacustre.

Assim, as Regras parecem reconhecer as causas específicas de exclusão de responsabilidade próprios do transporte unimodal, sendo um microssistema normativo.

Para a culpa náutica no transporte marítimo, as Regras reavivam a culpa náutica como causa de exclusão de responsabilidade civil ao contrário do previsto nas Regras de Hamburg de 1978 que as eliminou.

No caso das Regras, se o dano estiver localizado na etapa de transporte aquático, o OTM está autorizado a se amparar tanto na culpa náutica quanto na excludente de incêndio.

Ficou previsto que o OTM não será responsável pelo descumprimento advindo durante o transporte aquático por atos, negligência ou falta do capitão, marinheiro, prático ou empregados do fretador na navegação ou na manipulação do navio.¹²

Essa exclusão de responsabilidade civil tem antecedentes históricos contratuais na *negligence clause* incluída em conhecimentos de embarque por transportadores em razão da qual esses ficavam eximidos de todas as negligências dos seus dependentes (KINDRED, BROOKS, 1997, p. 55).

As Regras de Hamburg de 1978, ao contrário, não contemplaram essa situação de exclusão na culpa náutica.

Pode-se mencionar como exemplos de erros na navegação cometidos por falhas: os de leituras equivocadas de cartas náuticas, uso incorreto do compasso do navio, leitura equivocada do radar, estimação incorreta da incidência de correntes marinhas e do vento, a variação, entre outros.

¹² Vide RODIÈRE, René. **Traité général de droit maritime**. Tome II. Paris: Dalloz, 1968, p. 263 considerada que é um erro negar que uma falta grave possa ser uma falta náutica. Idênticamente, SIMONE, Osvaldo B. **Compendio de derecho de la navegación**. 2. ed. Buenos Aires: Ábaco, 1996, p. 420.

Em relação aos limites de indenização por responsabilidade civil na operação de transporte multimodal, fica bem clara a visualização das diferenças de harmonização entre os sistemas da Convenção e das Regras.

De tal sorte que os limites de indenização ficaram remetidos ao modo de transporte no qual se localiza o dano, tal como se visualizará comparativamente.

Em caso de dano não-localizado, o art. 18, inciso 1º e o art. 3º da Convenção e os arts. 6.1 e 6.3 das Regras determinam distintos limites de responsabilidade civil em indenização, tal como apontado a seguir:

Ficaram prevista, entre os três critérios apontados, o de maior valor previsto em Direitos Especiais de Saque (DES).

Quando se trate de transporte multimodal sem modos aquaviários, ficou estabelecido um limite por quilograma danificado maior de 8,33 DES, considerando que, hipoteticamente, os valores de carga transportados pelos demais modos transportistas são superiores ao marítimo e ao fluvial.

TABELA 01 – COMPARAÇÃO ENTRE OS LIMITES DE INDENIZAÇÃO PREVISTOS NA CONVENÇÃO E NAS REGRAS

Convenção/Regra internacional	Por volume ou unidade de carga	Por quilograma danificado da carga	Por quilograma danificado em modo não-aquaviário
Convenção de Genebra de 1980	920 DES	2,75 DES	8,33 DES
Regras CNUCED/CCI	666,67 DES	2 DES	8,33 DES

Fonte: Elaboração própria.

O limite de indenização previsto na CMR (*Convention Marchandises Routiers*), art. 23.3 também é de 8,33 DES, o que era estipulado como 25 francos-ouro na época.

A Convenção de Viena de 1991, por sua vez, estabelece um limite de 2,75 DES por quilograma de carga danificada ou de 8,33 DES por quilograma danificado no caso de transporte por modo não-aquático, sem prever uma limitação por volume ou unidade de carga, nos termos dos seus arts. 6.1.a) e 6.1. b).

A unidade de medida utilizada nas regras internacionais apontadas fora o Direito Especial de Saque do Fundo Monetário Internacional (FMI).¹³

Para países que não são membros do FMI, ficou estabelecida uma limitação em Francos Poincaré¹⁴, nos termos do art. 31 da Convenção de Genebra de 1980, ao contrário das Regras CNUCED/CCI que não fazem menção aos Francos Poincaré.

Em caso de dano localizado, o art. 19 da Convenção e o art. 6.4 das Regras estabelecem uma remissão aos limites aplicáveis a um modo de transporte quando o dano se encontra localizado nesse modo.

Determina-se a aplicação das convenções internacionais e as leis nacionais imperativas que estabeleçam limites em um determinado modo de transporte.

A Convenção estabelece certos condicionais: o de que as ditas limitações sejam superiores aos previstos na própria Convenção, com a finalidade de proteger a carga.

Por outro lado, as Regras não exigem tais limites das convenções internacionais ou leis nacionais que regulem o transporte unimodal, inexistindo a necessidade de serem superiores.

No caso de dolo ou fato temerário do OTM, o art. 21, inciso 1º da Convenção de Genebra de 1980 e o art. 7º das Regras CNUCED/CCI preveem que não será possível o amparo na limitação de indenização, inclusive em situações nas quais se prove que provavelmente sobreviria o dano ou atraso de entrega da mercadoria.

São válidas estipulações contratuais superiores aos limites de indenização previstos na Convenção e nas Regras, nos termos do art. 28, inciso 2º e art. 18, inciso 6º, respectivamente.

Já as Regras preveem a possibilidade de declarar o valor da carga no DTM, situação na qual o OTM não ficará amparado pela limitação de responsabilidade, nos termos do art. 6.1, parágrafo 1º.

7. Conclusão

A tentativa de uniformização e de unificação de regras e princípios aplicados aos transportes multimodais em escala mundial vem sendo perseguido desde as duas últimas décadas do século XX.

¹³ O Direito Especial de Saque representa uma unidade de conta criada em 1969 pelo FMI, sendo composta por uma cesta de quatro moedas: dólar norte-americano, euro, libra esterlina e iene.

¹⁴ O Franco Poincaré consiste em uma moeda que, tradicionalmente, ficou empregada para se determinar a limitação de responsabilidade. Atualmente, é empregada como alternativa ao Direito Especial de Saque para os países que não são membros do FMI. Resumidamente, é uma moeda ideal de 65 mg de ouro com 90% de pureza.

Durante o final do século XX, foram várias as tentativas de implementar a regulamentação de contratos internacionais de transporte multimodal por meio de convenções internacionais, tal como aconteceu com a Convenção de Genebra e as Regras CNUCED/CCI.

O início do século XXI coincide com o fortalecimento da multimodalidade, na tentativa de transformar o direito dos contratos internacionais de transporte, visualizando a possibilidade de resolver os dilemas causados pelas diversas convenções internacionais, ora fruto das intenções dos usuários ou dos ofertantes de fretes.

No entanto, fazendo-se uma breve análise comparativa da Convenção de Genebra de 1980 e das Regras CNUCED/CCI de 1992, percebe-se que os dilemas ainda são (serão) frequentes, de tal sorte que, pelo menos, alguma evolução ocorreu, mas sem representar uma panaceia completa para todos os problemas existentes em matéria de transportes.

Considerando o fato que a ratificação da Convenção de Genebra ainda é incipiente, é evidente que existe uma nova padronização do direito dos contratos de transporte multimodal no mundo.

No que concerne aos contratos internacionais e a sua importância para o direito internacional econômico, não se pode esquecer que, hoje, amanhã e no próximo século; tais contratos têm o seu espaço na contratualística, tendo em vista a quase totalidade do comércio internacional depende de operações de transportes internacionais.

A Convenção de Genebra e as Regras CNUCED/CCI passaram a fazer parte dessa história evolutiva. Mas a questão posterior é: até quando?

Ainda há de se ressaltar que o estudo da regulação internacional do transporte internacional multimodal enseja várias outras discussões não tratadas aqui, tais como: o aviso e a questão processual em caso de ações judiciais, a jurisdição arbitral, atraso na entrega da mercadoria e/ou a sua perda, cláusulas de reserva, a regra do contêiner para limitação de responsabilidade civil, entre outros.

Referências bibliográficas

AGUIRRE RAMÍREZ, F. **El transporte multimodal y las soluciones buscadas a los problemas que plantea la jurisprudencia y por los proyectos de convención sobre el tema de estudio.** In: Revista del ateneo del transporte, n° 12, año 4, diciembre de 1984.

DE WIT, R. **Multimodal transport, carrier liability and documentation.** London: Lloyd's of London Press, 1995.

DIAMOND, A. Liability of the carrier in multimodal transport. In: SCHMITTHOFF, C. M.; GOODE, R. M. **International carriage of goods: some legal problems and possible solutions.** London: Centre for Commercial Law studies, 1998.

DÍAZ MORENO, A. **El régimen jurídico del documento de transporte multimodal en el Convenio de Ginebra de 1980.** In: MADRID PARRA, A. (coord.) Derecho uniforme del transporte multimodal: cuestiones de actualidad. Madrid: McGraw-Hill: Interamericana de España, 1998.

GOÑI, J. L. **Documento unificado de transporte.** In: Estudios de derecho marítimo en homenaje a Ricardo Vigil Toledo. Barcelona: Bosch, 2000.

KINDRED, H. M.; BROOKS, M. R. **Multimodal transport rules.** The Hague: Kluwer law international, 1997.

MARTÍN CASTRO, M. de la P. **El transporte multimodal: concepto y sujetos.** Cádiz: EDI-CIP, 2001.

MOHORADE, A. **Crítica al proyecto de Convenio sobre transporte multimodal integracional, preparado por el grupo intergubernamental,** In: Revista de estudios marítimos, n° 24/25, septiembre de 1979-enero de 1980, p. 66-89.

MONTIEL, L. B. **El transporte por agua e la Convención de Bruselas de 1924.** Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1970.

RAY, J. D. **La 28ª Conferencia del Comité Marítimo Internacional: proyectos de convención sobre responsabilidad por contaminación de las aguas – transporte combinado y responsabilidad del transportador de pasajeros,** Revista Jurídica La Ley, Buenos Aires, p. 138-195.

RODIÈRE, René. **Traité général de droit maritime.** Tome II. Paris: Dalloz, 1968.

SÁNCHEZ CALERO, F. **El contrato de transporte marítimo de mercancías: reglas de Haya-Visby.** Elcano (Navarra): Aranzadi, 2000.

SIMONE, O. B. **Compendio de derecho de la navegación.** 2. ed. Buenos Aires: Ábaco, 1996.

Universidade Católica de Petrópolis
Centro de Teologia e Humanidades
Rua Benjamin Constant, 213 – Centro – Petrópolis
Tel: (24) 2244-4000
lexhumana@ucp.br
<http://seer.ucp.br/seer/index.php?journal=LexHumana>



BOTELHO, Martinho Martins; WINTER, Luís Alexandre Carta. O REGIME JURÍDICO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADORIAS: UM COMPARATIVO ENTRE A CONVENÇÃO DE GENEBRA DE 1980 E AS REGRAS CNUCED/CCI. **Lex Humana**, v. 6, n. 1, jul. 2014. ISSN 2175-0947. Disponível em: <http://seer.ucp.br/seer/index.php?journal=LexHumana&page=article&op=view&path%5B%5D=551>. Acesso em: 01 Jul. 2014.
