

# O REGIME JURÍDICO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE MULTIMODAL NA COMUNIDADE ANDINA DE NAÇÕES

Martinho Martins BOTELHO<sup>1</sup>

## RESUMO

O presente artigo trata do regime jurídico da responsabilidade civil do transporte multimodal na Comunidade Andina de Nações, bloco econômico este criado no final da década de 1970, sendo de suma importância em integração regional em matéria de transportes. Nesse contexto, fora feito uma análise do regime jurídico do transporte multimodal no âmbito de Cartagena, incluindo definições e critérios, âmbito material e espacial de aplicação e estudo do documento de transporte multimodal (DTM). Em seguida, passou-se ao estudo da responsabilidade civil do Operador de Transporte Multimodal (OTM) e das noções de dano localizado e não-localizado, das decisões do Conselho da Comunidade Andina (CCA) e demais questões pertinentes. O método aplicado é o de análise da legislação andina pertinente, especialmente, as decisões nº 331 e 393 CCA/CAN.

## PALAVRAS-CHAVE:

transporte internacional, transporte multimodal, Comunidade Andina de Nações.

## ABSTRACT

This article studies the legal liability of the transport in the Andean Community of Nations, that was created as an economic block in the late 1970s, being as a relevant regional integration in transport. In this context, an analysis was made of the legal regime of multimodal transport in Cartagena, including definitions and criteria, material and spatial scope of application and study of multimodal transport document (DTM, *Documento de Transporte Multimodal*). In this study we have studied the civil liability of Multimodal Transport Operator (OTM, *Operador Multimodal de Transporte*) and other elements as localized damage and non-localized, the decisions of the Council of the Andean Community (CCA, *Conselho da Comunidade Andina*) and other relevant matters. The method that we have applied to the analysis was studying about relevant Andean legislation, especially decisions 331 and 393 CCA/CAN (*Comunidade Andina de Nações*).

## KEYWORDS:

International transport, multimodal transport, Andean Community.

---

<sup>1</sup>Doutor pela Universidade de São Paulo (USP). Doutorando em Teoria Econômica pela Universidade Estadual de Maringá (UEM). Professor dos cursos de graduação em Direito no Centro Universitário Internacional Uninter; nas Faculdades Santa Cruz e na Fundação de Estudos Sociais do Paraná (FESP PR), em Curitiba, Paraná. Coordenador do Grupo de Pesquisas sobre "Direito, Economia e Justiça: o direito ao desenvolvimento socioeconômico em perspectiva." Advogado e economista. E-mail: [martinho.botelho@yahoo.com.br](mailto:martinho.botelho@yahoo.com.br) / site pessoal: [www.martinhobotelho.adv.br](http://www.martinhobotelho.adv.br)

## **1. Noções introdutórias**

O Pacto Andino, tratado internacional que instituiu a Comunidade Andina de Nações, com sede na cidade de Lima, no Peru; foi criado no ano de 1969, com a assinatura e posterior ratificação do Acordo de Cartagena.

Porém, mesmo criado no final da década de 1960, somente a partir de agosto de 1997, que o CAN iniciou as suas funções de maneira mais contundente, sendo que o Chile e a Venezuela já tinham pertencido ao bloco e saído em 1977 e 2006, respectivamente.

Segundo Seitenfus (2000), diante das dificuldades encontradas pela Associação Latino-americana de Livre-comércio (ALALC), no final da década de 1960, alguns Estados nacionais resolveram instituir redes de integração regional sob a forma de blocos econômicos de integração e a o CAN faz parte desta “onda”.

Os objetos principais da Comunidade Andina são:

- a) Realizar a integração comercial, econômica e política entre os países componentes do bloco;
- b) Facilitar a sua participação no processo de integração regional, visando à formação progressiva de um Mercado Comum Latino-Americano;
- c) Promover o desenvolvimento equilibrado e harmonioso dos países-membros por meio da integração e da cooperação econômica e social;
- d) Proporcionar mais postos de trabalho;
- e) Reduzir as diferenças de desenvolvimento entre os países integrantes da Comunidade Andina;
- f) Promover a melhoria da qualidade de vida da população;
- g) Melhorar a posição dos países do bloco no contexto econômico global.

Atualmente, a CAN possui uma população de mais de 120 milhões de habitantes, em uma área geográfica de aproximadamente de 4,7 milhões de quilômetros quadrados e um Produto Interno Bruto (PIB) de cerca de US\$ 340 milhões de dólares.

Dentro dessa estrutura de integração regional, sabe-se da importância da implementação da conexão entre os diversos sistemas produtivos e consumidores e, no caso da CAN, da relevância da integração em transportes para os seus membros, quais sejam: Bolívia, Colômbia, Equador e Peru.

O objetivo do presente artigo é tratar do regime jurídico dispensável aos transportes multimodais no âmbito andino, tendo em vista ter sido considerado como prioridade em matéria de transportes na região.

O transporte multimodal representa a modalidade de transportes na qual duas ou mais operações separadas de transporte são conduzidas por um só operador de transporte, por meio de um só vínculo contratual, o que, a princípio, reduziria os custos e o tempo destinados à mencionada operação.

O regime jurídico internacional dos transportes multimodais fora inaugurado na década de 1980, sendo poucos os blocos econômicos regionais que tratam sobre o mesmo, salvo a União Europeia e, efetivamente, o Mercado Comum do Sul na década de 1990.

Será feita uma análise do regime jurídico do transporte multimodal no âmbito de Cartagena, incluindo definições e critérios, âmbito material e espacial de aplicação e estudo do documento de transporte multimodal (DTM). Em seguida passar-se-á ao estudo da responsabilidade civil do OTM e das noções de dano localizado e não-localizado, das decisões do Conselho da Comunidade Andina (CCA) e demais questões pertinentes.

A finalidade geral é fazer uma avaliação panorâmica do regime jurídico do transporte multimodal atualmente na CAN.

No âmbito da Comunidade Andina de Nações, fora implementada a decisão nº 331, de 04 de março de 1993; sob a responsabilidade da Comissão do Acordo de Cartagena.

Aprovada na cidade de Santa Fé de Bogotá na Colômbia, a decisão nº 331 representa a norma comunitário especial que iniciou o processo de regulamentação do transporte multimodal ao nível regional do denominado Pacto Andino.

As normas presentes na referida decisão passaram a serem conhecidas como Acordo de Cartagena foram, posteriormente, modificadas pela decisão nº 393, de 09 de julho de 1996; na cidade de Lima, no Peru.

Tratam-se de normas regionais andinas com aplicabilidade espacial dentro da sub-região, as quais estabeleceram um regime jurídico específico sub-regional dito andino com especificações próprias, tais como: âmbito de aplicação do Acordo, o documento do transporte multimodal, a responsabilidade do operador de transporte

multimodal, a responsabilidade do expedidor da carga, o registro do OTM, além de questões jurídicas pertinentes.

## **2. O regime jurídico do Acordo de Cartagena e o transporte multimodal**

### **2.1 Definições e critérios do Acordo de Cartagena**

O Acordo de Cartagena contemplou dezessete definições específicas no seu art. 1º, o que representa para alguns um excesso, sendo, porém, uma realidade da regulamentação internacional de transporte multimodal tal como efetivado no Acordo Parcial para a implementação do transporte multimodal no âmbito do Mercosul e nas Regras CCI/CNUCED sobre transporte multimodal internacional, com quinze e dez definições nas suas disposições iniciais, respectivamente.

O art. 1º do AC/1993 define o transporte multimodal como “... o transporte de mercadorias por dois modos diferentes de transporte pelo menos, em virtude de um único Contrato de Transporte Multimodal, de um lugar em que o Operador de Transporte Multimodal toma as mercadorias sob sua custódia até outro lugar designado para sua entrega.”

Analisando a definição estabelecida, visualizam-se dois componentes fundamentais, quais sejam: dois modos de transporte, no mínimo, e um único contrato de transporte; tendo como consequência a responsabilidade obrigacional do transportador no recebimento e na entrega das mercadorias nos lugares convencionados.

O OTM é definido como: “(...) toda pessoa que, por si ou por meio de outra que atua em seu nome, celebra um contrato de transporte multimodal, atua como principal, não como agente ou por conta do expedidor ou dos transportadores que participam nas operações de transporte, e assume a responsabilidade de seu cumprimento.”

Uma importante definição também é estabelecida: a de “por escrito”. A expressão inclui o conceito de telegrama, telex, fax ou qualquer outro meio que estampe, registre, repita ou transmita o expresso por meio de instrumentos ou aparelhos mecânicos, eletrônicos ou de qualquer outra natureza, construídos para tal finalidade.

Assim, fica também, indiretamente, caracterizado o e-mail na noção de instrumento ou aparelho eletrônico que transmite ou registre o expresso, sendo também, para fins da AC/1996, tido como escrito.

## **2.2 Âmbito material e espacial de aplicação**

O art. 2º. dispõe que a decisão nº 331 se aplica aos contratos de transporte multimodal sempre que ocorram uma das duas situações:

- a) o lugar no qual o OTM deva receber as mercadorias para sua custódia se encontre em um Estado-membro da CAN, ou
- b) o lugar no qual o OTM deva entregar as mercadorias esteja situado em um Estado-membro da CAN.

Portanto, prevaleceu o critério territorial, marcado como sendo o lugar de recebimento ou o lugar de entrega das mercadorias.

É relevante ainda mencionar que o AC/1993 se aplica tanto no lugar de origem como no lugar de destino das mercadorias, quando os mesmos estejam relacionados com Estados-membros do Acordo, tratando-se, portanto, de uma norma sub-regional de aplicação territorial.

Ademais, exige-se que os lugares de origem e de destino nos Países-membros da CAN estejam acordados no contrato de transporte multimodal. Ademais, o AC/1993 é aplicado também aos OTMs que exerçam suas atividades entre Países-membros, assim como aos OTMs que operam a partir de outros países ou para outros países, assumindo também a característica de norma sub-regional de aplicação extraterritorial quando vinculado a sujeito de direito domiciliado em algum Estado da CAN.

## **2.3 Documento de transporte multimodal**

O art. 1º. da decisão nº 331 define o documento de transporte multimodal (DTM) como aquele "(...) que prova a existência de um Contrato de Transporte Multimodal e estabelece que o Operador de Transporte Multimodal tenha tomado as

mercadorias sob sua custódia e se tenha comprometido a entregá-las em conformidade com as cláusulas do contrato.”

Destarte, o documento de transporte multimodal fora definido por meio do critério funcional do contrato e das obrigações que deverá cumprir, as quais são: a recepção da mercadoria para ficar sob a custódia do OTM e prova da existência contratual.

O art. 4º., alíneas a) até n) estipulam-se as informações que devem constar no DTM, mesmo que se tenha indicado que a omissão de alguns dados não será o caso de afetar a natureza jurídica daquele.

Nos termos do art. 5º., a emissão do DTM gerará a presunção de que o OTM recebeu a mercadoria, estando sob a sua custódia tal como aparece descrita documentalmente. Trata-se de uma presunção *juris tantum*, admitindo-se prova em contrário.

A exceção a essa regra geral exige expressa menção no texto do DTM ou se tenha indicado alguma expressão em contrário, como: “peso, natureza e número declarados pelo carregador”, “contêiner ovado pelo carregador” ou outras expressões análogas, tal como disposto no art. 5º, segunda parte.

Todavia, apenas será considerada uma presunção *juris et de jure* quando o DTM tenha sido transferido ou se uma mensagem de intercâmbio eletrônico foi transmitido ao consignatário da mercadoria que acusou recebimento e procedeu de boa-fé, baseando-se na mensagem.

### **3. A responsabilidade civil do OTM e as decisões do CAN**

Tal como é característica própria do transporte multimodal, o período de responsabilidade inclui desde o momento no qual o OTM recebe a mercadoria até quando a entrega, sendo previsto na decisão nº 331 no seu art. 6º.

Assim, enquanto a mercadoria está sob a sua custódia, a responsabilidade civil fica centralizada na figura do OTM, o qual, em caso de danos, deverá ressarcir as perdas ou os danos totais ou parciais causados às mercadorias, incluindo-se o atraso na entrega, em função do disposto no art. 9º.

Ademais, a decisão utilizou o princípio da culpa *in eligendo*, de tal sorte que o OTM também será responsabilizado por ações e/ou omissões de seus empregados

ou agentes no exercício de suas funções, assim como qualquer pessoa a qual venha a ter algum vínculo no intuito de fazer cumprir o contrato.

Não é possível a responsabilidade solidária do OTM com o transportador ou o depositário da carga com os quais estejam a mercadoria, porque se presume a responsabilidade exclusiva do operador, sendo apenas o mesmo responsável pelo dano.

### **3.1.1 Dano localizado**

No art. 16 da decisão nº 331, estava previsto que, quando a perda ou o dano se tiverem acontecido em uma fase determinada do transporte multimodal sobre o qual uma determinada convenção internacional ou norma imperativa (*loi de police*) nesse Estado estabeleceram um regime jurídico diferente de limite de responsabilidade, a responsabilidade e o limite de responsabilidade do OTM seria determinada de acordo com o disposto na convenção ou na norma imperativa.

Destarte, o Acordo de Cartagena, na sua primeira versão da decisão nº 331, teria sido adepta da remissão a convenções internacionais ou normas imperativas aplicáveis à fase de transporte na qual se teria produzido o dano, aplicando-se um critério da lei do local do dano (*lexdamni*).

Entretanto, com a posterior decisão nº 393/1996, o mencionado art. 16 estabeleceu uma remissão específica aos limites de responsabilidade aplicáveis segundo uma convenção internacional ou uma norma imperativa nacional que regeria o modo no qual se localizou o dano (*lexdamni*), mas prevalecendo o direito nos quais esses limites fossem maiores que os previstos no Acordo de Cartagena, na sua versão da decisão nº 331.

Trata-se da aplicação do princípio do *favor negotii*, voltando-se apenas às questões do limite de responsabilidade (objeto de conexão) e não de todo o sistema de responsabilidade previsto na convenção ou norma imperativa estatal.

### **3.1.2 Dano não-localizado**

Nesse caso, foi objeto de tratamento em ambas decisões, sendo preciso analisá-las separadamente, atendendo à interpretação histórica da política normativa de transporte multimodal na CAN.

### **3.1.2.1 Enfoque da decisão nº 331 CCA/CAN**

Inicialmente, relevante tratar da falta de culpa tal como referido no art. 9º da decisão nº 331.

O art. 9º estabelecia que era possibilidade para o OTM exonerar-se de responsabilidade a prova de que “(...) não mediou culpa ou negligência de sua parte (...)” nem de seus empregados e de seus agentes, além de quaisquer pessoas as quais tenham recorrido para cumprir o contrato.

Consistia em expediente tradicional, mencionado nos sistemas convencionais internacionais de transporte, tal como feito, por exemplo, na Convenção de Bruxelas de 1924 para o transporte marítimo. O art. 4º§2º - q) mencionava o caso de exoneração de responsabilidade do transportador pela prova da falta de culpa na execução do transporte, exigindo a prova de um fato negativo.

Mesmo assim, é necessário dizer que a prova de um fato negativo, vale dizer, que o OTM não é culpado; apenas pode ser feita por meio de fatos positivos, vale dizer, que o OTM agiu com diligência, prudência e zelo.

Quando o dano à mercadoria tenha acontecido durante a etapa de transporte por água ainda na cadeia de transporte multimodal, o art. 11 da decisão nº 331 prevê que o OTM fica liberado da responsabilidade quando:

- a) existir culpa náutica, ou seja, atos, negligências ou falta do capitão,, marinheiro, tripulação, práctico ou empregados do transportador na navegação ou na operação técnica do navio;
- b) incêndio, a menos que tenha sido ocasionado por ato ou omissão do transportador, e
- c) inavegabilidade do navio sempre e quando o OTM prove que se tenha empregado o devido cuidado para por o navio em estado de navegabilidade no começo da viagem.

No condizente às principais obrigações do transportador marítimo estabelecidas pelas Regras de Haia-Visby é exercer uma diligência razoável para por o navio em condições de navegabilidade, antes e no começo da viagem, nos termos do art. 3º, I.<sup>2</sup>

Assim, como as Regras de Haia-Visby e os sistemas jurídicos nacionais que seguiram a sua corrente preveem que o transportador estará exonerado da responsabilidade se as mercadorias foram danificadas em consequência da inavegabilidade do navio, quando o transportador atua com diligência razoável exigida para colocá-lo em estado de navegabilidade<sup>3</sup>, antes e no começo do itinerário marítimo.

Tal como ficou estabelecido no art. 4º, parágrafo I da Convenção de Bruxelas de 1924, o transportador e o navio não serão responsáveis se provarem que tenham exercido um cuidado razoável para colocá-lo em estado de navegabilidade, armá-lo, equipá-lo a aprovisioná-lo convenientemente, nos seus porões, câmaras frigoríficas ou qualquer outro espaço utilizado no transporte de mercadorias em condições apropriadas para recebê-las, conservá-las e transportá-las, cumprindo, fielmente, o seu papel.

Com isso, o transportador marítimo deve provar:

- a) a navegabilidade do navio;
- b) a relação causal entre o dano pelo qual se aciona e a inavegabilidade do navio, e
- c) o exercício de um devido cuidado antes e no começo do itinerário para por o navio em condições de navegabilidade.

A Convenção de Bruxelas de 1924 prevê a existência de um devido cuidado a ser cumprido antes e no início do itinerário marítimo. De tal maneira que essa

---

<sup>2</sup> Art. 3º das Regras de Haia-Visby.

<sup>3</sup> É importante mencionar a diferença existente, na teoria do direito marítimo, entre navegabilidade em sentido abstrato (*seaworthiness*) e navegabilidade em sentido concreto (*cargoworthiness*). A navegabilidade em sentido abstrato consiste na aptidão do navio em flutuar e se deslocar no espaço de água, incluindo, basicamente, a condição do navio no condizente à sua administração, propulsão, manobra, fluviabilidade, dotação de tripulação, equipagem e abastecimento, tal como exigido nos termos da Convenção de Bruxelas de 1924, art. 3.1, a) e b). A navegabilidade em sentido concreto é a aptidão do navio em cumprir com a finalidade de transportar mercadorias conforme previamente contratado, isso incluindo o obrigação de preparar e estar em bom estado os porões, as câmaras de resfriamento, além das demais partes náuticas; visando a correta recepção, custódia e conservação da mercadoria. Está prevista no art. 3º, I – c da Convenção de Bruxelas de 1924.

exigência está relacionada com a estrita disposição do navio em condições de navegabilidade antes e no início da viagem, nada mais além disso.

Com isso, o transporte de mercadoria por via marítima se diferencia dos contratos de locação e fretamento a tempo (*time charter*) nos quais a obrigação de ter o devido cuidado se estende a manter o navio em condições de navegabilidade até mesmo depois do início da viagem.

### **3.1.2.2 Enfoque da decisão nº 393 CCA/CAN**

A decisão nº 393 modificou, parcialmente, a decisão nº 331, expressando em termos positivos o que na anterior redação tinha determinado revés para o subsetor de transporte marítimo andino.

Ficou disposto que o OTM será responsável, a não ser que prove que ele, seus prepostos ou agentes, além de outras pessoas que tenham contribuído para cumprir o contrato de transporte multimodal, “(...) adotaram todas as medidas que razoavelmente poder-se-ia exigir para evitar o fato e suas consequências.”

Assim, adotou-se um entendimento de exoneração causal, as quais parecem ter antecedentes no subsistema convencional dos transportes aéreos e que foi recepcionado pelas Regras de Hamburgo de 1978, além do art. 16, I da Convenção de Genebra de 1980 sobre transporte multimodal.

Ademais, a decisão nº 393 alterou as causas de exoneração de responsabilidade do mencionado art. 11, fixando as seguintes:

- a) ato ou omissão do expedidor, de seu consignatário ou de seu representante ou agente; ou
- b) insuficiência de condição defeituosa de embalagem, marcas ou números as mercadorias; ou
- c) manipulação, carregamento, descarregamento, estivagem e desestivagem das mercadorias realizadas pelo expedidor, o consignatário ou por seu representante ou agente;
- d) vício próprio ou oculto das mercadorias; ou
- e) greve, *lock-out*, falta de mão-de-obra ou obstáculos impostos total ou parcialmente no trabalho e outros atos fora do controle do OTM, devidamente comprovados.

### **3.1.3 Atraso na entrega da mercadoria**

O art. 9º, última parte, da decisão nº 393 dispõe que, para que exista responsabilidade por atraso de entrega da mercadoria, o expedidor da mesma deverá realizar uma declaração de interesse na entrega dentro de um prazo determinado, sendo que tal declaração deve ser aceita pelo OTM.

Idêntica disposição existe nas Regras CCI/CNUCED, decisão nº 331 e Acordo de Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias no Mercosul.

Outrossim, o art. 10 estabelece que será considerado atraso quando as mercadorias tenham sido entregues no prazo expressamente combinado e, na ausência desse, no prazo no qual seria razoável diante das condições que o caso exigir para um OTM cuidadoso e diligente.

A responsabilidade por atraso de entrega das mercadorias é limitada ao frete pagador em razão do transporte multimodal como ficou estabelecido no art. 17.

No caso de não ser entregue no prazo de noventa dias, as mercadorias serão consideradas perdidas exceto prova em contrário, vale dizer, é o caso de uma presunção *juris tantum*.

### **3.1.4 Limitação da responsabilidade civil**

Conforme já assinalado linhas atrás, o art. 16 estabelece que quando a perda ou o dano tenha sido causado em uma determinada etapa do transporte multimodal na qual uma convenção internacional ou uma norma imperativa do país estabelece um regime jurídico diferente de limite de responsabilidade, a mesma será definida na conformidade do direito convencional apontado ou na norma imperativa.

Destarte, aplicar-se-ão os limites de responsabilidade previstos nas convenções internacionais ou nas normas imperativas que as prevejam.

O art. 13 consagra a limitação de responsabilidade do OTM no montante equivalente a 666,67 Direitos Especiais de Saque (DES) por volume ou unidade, ou de 2 DES por quilograma de peso bruto das mercadorias perdidas ou danificadas; prevalecendo o maior valor de limitação entre as situações apresentadas.

Caso não se inclua no transporte multimodal um carregamento em transporte aquaviário, o art. 15 prevê que a limitação de responsabilidade do OTM corresponderá a 8,33 DES por quilograma bruto das mercadorias perdidas ou danificadas.

Ademais, o art. 14 estabelece a “regra do contêiner”, no qual consiste em outro termo pertinente ao direito de indenização em matéria de transportes.

No caso da existência de dolo, o OTM não estará amparado na limitação de responsabilidade em situação na qual a perda, dano ou atraso provenham de uma ação ou omissão realizada com intenção de causar tal perda ou temerariamente, sabendo-se que, provavelmente, sobreviria a perda, dano ou atraso. Isso nos termos do art. 19 da decisão nº 331.

O art. 13 prevê a possibilidade de declarar o valor da mercadoria no DTM, sendo uma variável que impedirá o OTM no amparo na limitação de indenização anteriormente anunciada.

O art. 26 dispõe sobre a nulidade de qualquer estipulação contratual no DTM que venha a representar um prejuízo para o expedidor ou para o consignatário da mercadoria.

A mencionada nulidade se refere somente à(s) cláusula(s) específica(s), sem atingir o contrato em si, que continuará surtindo seus efeitos. Ademais, as responsabilidades ou obrigações do OTM poderão ser complementadas pelas próprias partes no DTM.

#### **4. Outras questões relacionadas à responsabilidade civil por danos no transporte multimodal na CAN**

##### **4.1 O registro do OTM**

Para poder exercer a atividade de OTM, o art. 29 exige a inscrição em registro específico que emitirá o certificado de registro contemplado pelo art. 30.

O art. 31 exige a existência dos seguintes requisitos na inscrição:

- a) estar legalmente constituído como pessoa jurídica;
- b) contar com representação legal suficiente e domicílio no Estado-membro no qual tenha solicitado a inscrição e nos demais países em que vá atuar;

- c) contar com uma apólice de seguros que cubra a responsabilidade civil do OTM por perda, dano ou atraso; e
- d) manter um patrimônio mínimo equivalente a 80.000 DES ou outorgar uma garantia equivalente.

Por disposição da decisão nº 425, de 20 de agosto de 1996; ficou aprovado o Regulamento para o Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional.

Está previsto, no referido Regulamento; o registro, o certificado de registro, a renovação, a caducidade, a suspensão, o cancelamento; entre outras disposições em vinte e seis artigos.

#### **4.2 A responsabilidade civil do expedidor da mercadoria**

Nos termos do art. 20, expedidor da mercadoria garante ao OTM a exatidão das informações relativas com a natureza geral das mercadorias, suas marcas e demais dados; sendo obrigado a indenizar o OTM em caso de prejuízos resultantes da inexatidão ou insuficiência informacional mencionados no DTM.

#### **4.3 Questões relacionadas a ações judiciais concernentes ao OTM**

Outras questões importantes relacionadas às instituições normativas estão tratadas na decisão nº 331, tais como: aviso em caso de avarias, prescrição, jurisdição e competência.

No condizente às avarias aparentes, o art. 21 estabelece a necessidade de se realizar um aviso por escrito, especificando a natureza geral da perda ou do dano no momento em que as mercadorias sejam colocadas em poder do consignatário.

Na hipótese de avarias não aparentes, o aviso deve ser formulado por escrito no final de seis dias a partir da data em que as mercadorias foram colocadas em poder do consignatário.

Em caso de falta de realização de tais avisos, gera-se uma presunção juris tantum de que foram entregues conforme estão descritas no DTM, admitindo prova em contrário.

No relacionado com a prescrição, assim como as Regras CCI/CNUCED; a decisão nº 331 prevê no seu art. 22 um prazo prescrição de nove meses desde a entrega das mercadorias ou desde a data em que a falta da entrega tenha dado direito ao consignatário a considerá-las perdidas nos termos do art. 10.

Para a jurisdição e competência, prevê-se que as ações judiciais relacionadas com o contrato de transporte multimodal serão conhecidas pelos juízes competentes de alguns dos seguintes locais (art. 24):

- a) do domicílio principal do OTM;
- b) do lugar de celebração do contrato de transporte multimodal;
- c) do lugar em que se tiveram tomado as mercadorias sob custódia;
- d) do lugar de entrega das mercadorias; ou
- e) de qualquer outro lugar designado no contrato e consignado no documento de transporte multimodal.

Nota-se a possibilidade elencada pela decisão nº 331 da cláusula de eleição de foro no contrato de transporte multimodal, mesmo que, na prática, esse tipo de cláusula é consignada unilateralmente pelo OTM.

Além disso, na ausência da escolha do foro judicial competente para ajuizar uma ação, fica o demandante facultado na escolha do foro entre os mencionados no art. 24.

Complementando, o art. 25 reconhece a possibilidade das partes submeterem uma controvérsia relacionada com o transporte multimodal de mercadorias na CAN à arbitragem.

## **5. Considerações finais**

A partir da década de 1980, a América Latina em geral conhece uma “nova onda de integração regional”, entre os quais o Mercado Comum do Sul faz parte, em 1991, com a assinatura do Tratado de Assunção, o qual consistiu no primeiro elemento jurídico voltado para a integração regional do Cone Sul.

Assim como o Mercosul, a CAN, desde 1996, objetivou a ajuda mútua entre os seus Estados-membros, parceiros e associados; a promover um progresso comum, sendo que apostou-se esse empenho para melhorar a situação econômico e social dos Estados andinos.

Dentre as diversas políticas implementadas para alcançar os seus fins, pode-se destacar o fortalecimento dos transportes multimodais na região para alcançar uma maior eficiência nas relações comerciais intrarregionais, para um menor custo social de operações de transportes, o que certamente influenciaria em custo-produto andino.

Certamente, são vários outros problemas econômico-comerciais encarados pela CAN, mas a sua experiência internacional mostra que a regulação e efetiva implementação de um regime jurídico intenso de multimodalidade é tópico específico para o fortalecimento da integração regional, inclusive no condizente ao tratamento da responsabilidade civil do OTM, do DTM e suas cláusulas e também de outras questões pertinentes.

## **6. Referências bibliográficas**

COMUNIDAD ANDINA. **Acuerdo de integracion sub-regional andino (Acuerdo de Cartagena)**. Lima: CAN, 2006. Disponível em: <<http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DBasicos/DBasical.doc..>> Acesso em: 11 de maio de 2012.

SEITENFUS, Ricardo. **Manual das organizações internacionais**. 2. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2000.