

## O ACORDO DE ROTTERDAM. (Rotterdam Rules R.R.)

A Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Transporte Internacional de Mercadorias Total ou Parcialmente por Mar ".

Por Antonio Zuidwijk [www.antonioz.comar](http://www.antonioz.comar)

Geralmente são os advogados que publicam notas sobre este acordo, mas neste caso não é uma apresentação técnica de um advogado, mas uma explicação de um leigo. Vamos ver brevemente:

- 1 ° Quais são as Regras de Rotterdam?,
- 2 ° Porque é que as novas regras são necessárias?
- 3 ° Quais os problemas que tem surgidos no mundo?
- 4 ° Como é que estes problemas afetam os custos de transporte e transações?
- 5 ° Como foi o "processo" para chegar a RR?
- 6 ° Que análise devem fazer os países sul-americanos para decidir se deve ou não ratificar a Convenção Internacional?

40 anos atrás começou o uso generalizado de contêineres e mais de 20 anos está avançando o uso da Técnica Informática. Com a utilização generalizada do transporte de contêineres mudou o mundo e a forma como contratar as cadeias de transporte de origem até o destino. O contêiner facilita o Transporte Intermodal e do Transporte Segmentado, onde cada segmento é contratado separadamente, as grandes carregadores passaram a fazer contratos que cobrem uma grande parte da cadeia e as vezes ao longo da cadeia. O que é importante acentuar que o Transp. Intermodal tem reduzido muito os custos de transporte. Além disso, o uso de Tecnologia da Informação (informática), melhorou as transações e tornou possível o comércio eletrônico. Então o transporte marítimo passou do envio de "porto a porto" com um conhecimento de embarque (B / L) em papel, ao Transporte Intermodal "casa a casa" com o uso de documentos eletrônicos. Mas estas melhorias também trouxeram muitos problemas de interpretação de leis e regras. Em muitas partes do mundo agora as relações entre todos os participantes em uma transação comercial e uma cadeia de transporte não são claras. Leis e regulamentos de transportes terrestres e terminais de transferência, são amplamente diferentes no mundo. Na ausência de regras claras, surgiram conflitos e disputas sobre interpretações de direitos e obrigações das partes. Quase todos os países industrializados tem resolvido esses problemas ao longo do tempo e foram adaptando suas leis e regras para apoiar estas mudanças importantes. Europa fez Convenções regionais, mas na maioria dos países em desenvolvimento não foram feitas quaisquer alterações. Muitas tentativas foram feitas durante 40 anos de constantes e significativas mudanças, para desenvolver regras aplicáveis globalmente. Mas nunca havia acordo. Sempre alguém conseguiu colocar alguns paus na roda. Agora é muito difícil corrigir tantos problemas acumulados de uma vez. Mas as regras de Roterdã visam proporcionar um quadro uniforme para todo o mundo e pode chegar a um sistema uniforme e moderno legal, que regula direitos e obrigações dos carregadores, transportadores e consignatários. O texto da Convenção foi adoptada

pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 11 de dezembro de 2008 e foi aberta à assinatura por parte dos países em Roterdã Holanda, em setembro. 2009. Até o momento (setembro 2011) recebeu 24 assinaturas e uma ratificação. (Espanha 11 de janeiro). A RR terá efeito um ano após da vigésima ratificação. O Acordo será aplicável ao transporte internacional "porto a porto" e também para um contrato de transporte "casa a casa" (ou "ponto a ponto"), compreendendo uma parte internacional por via marítima. Ainda existem muitos "em contra" do RR: Para mencionar alguns: Há distinguidos advogados dos EUA, Canadá, Europa e América do Sul, o Conselho Europeu de Carregadores, transitários na Grã-Bretanha em contra. Mas há tantas ou mais "a favor": Advogados de todo o mundo, tão distinguidos que o grupo anterior. O Conselho de Carregadores dos Estados Unidos de América (National Industrial Transporte League), que pode demonstrar por estudos realizados, que é muito mais importante do que o Conselho de Carregadores Europeus. E quase todas as organizações que reúnem os transportadores marítimos e os seus "Mutual Insurances / P & I CLUBS (CLUBES DE PROTEÇÃO & INDENIZAÇÃO). Estes joguem um papel importante no Transporte Marítimo. Se há muitos a favor e muitos em contra, como deve-se fazer o processo para decidir? Então fazemos um debate amplo e transparente, para esclarecer as questões de fundo ! Pesando os "prós" e "contras" e depois dum estudo aprofundado, escolher. Quem deve decidir, deve começar sua análise, lendo as palavras do Secretário Geral das Nações Unidas na Assembleia Geral de 1996, quando a comissão aprovou a " Lei Modelo sobre Comércio Eletrónico" o Modelo para os países para escrever sua " própria lei específica para o Comércio Electrónico". Esta Lei Modelo foi o resultado de um trabalho conjunto bem sucedido de UNCITRAL (United Nations Conference on International Trade Law) e o Comité Maritime International. CMI, que reúne advogados de organizações de transporte marítimo e as seguradoras. Visto o sucesso do trabalho para a Lei Modelo sobre Comércio Eletrónico, o Secretário-Geral recomendou UNCITRAL e CMI continuar trabalhando juntos. Ele deu uma visão geral dos graves problemas que existiam no ano 1996 (ainda existem). Ele notou a falta de regras claras que impeçam o fluxo eficiente de bens no mundo. Ele ressaltou que existem muitas lacunas que causam problemas graves que aumentam os custos de transação, com danos para muitos países. Foi por isso que ordenou a UNCITRAL continuar os seus contactos com o CMI para considerar em que áreas do Direito de Transporte, (Leis de Transporte), que agora não estão cobertas com um regime de responsabilidade internacional, poderiam levar a uma maior uniformidade.

Podemos nos perguntar neste momento: Que regras existem hoje no mundo? Embora o Comércio Mundial e os contratos de transporte tem mudado totalmente, ainda há muitos países com leis do tempo de cavalos e carros e o transporte marítimo ainda é regida pela Convenção Internacional de 1924, quando os navios tomaram muitos volumes soltos nos porões . Estas regras não cobrem as necessidades do Transporte Multimodal de nossos dias. É por isso que o Secretário Geral das Nações Unidas recomendou, em 1996, para iniciar um esforço conjunto da CMI e da UNCITRAL. Durante dois anos uma comissão especial do CMI trabalhou e ouviu as opiniões de todos os participantes na cadeia de suprimentos moderna. Todo mundo tem podido contribuir opiniões e idéias. Nesses 2 anos o C.M.I. formulou as idéias básicas para

uma nova Convenção das Nações Unidas e entregou a sugestão de como continuar o processo na UNCITRAL. Em seguida, UNCITRAL trabalhou durante seis anos sobre estas propostas e ouviu novamente a todos que quiseram contribuir com idéias.

Quem são os principais participantes na cadeia de suprimentos moderna?

Os proprietários da mercadoria (carregadores) e os bancos envolvidos nas transações de compra e venda.

Agentes de Carrega / forwarders. (freight –forwarders),

Portadores,

a) portadores contratuais

b) As transportadoras eficazes,

Seguradoras,

a) Assegurando o dono da carga,

b) Assegurando aos transportistas (seguros de responsabilidade).

E há muitos "participantes secundários (sub-stakeholders)", como operadores de terminais. Eles têm um papel importante na ligação entre os vários modos.

Entre todos estes "stakeholders" há interesses encontradas e o R.R. procurou um equilíbrio entre eles. ( Uma convenção é sempre um "trade off": Um compromisso entre as partes. Deven "dar e receber" e encontrar o menor custo total para o sistema).

Vamos ver brevemente como foram as usanças antes das mudanças e como as coisas funcionam agora.

Antes do "container", o transportador marítimo, (o armador) só oferecia serviços a bordo do navio. O contrato de transporte foi de "gancho até gancho" .(Começava sob o gancho no porto de carga e finalizava sob o gancho no porto de descarga) O armador estava com medo de tomar responsabilidade no chão. Seu seguro mútuo (P & I) não cobriu as operações terrestres.

O Agente de Carga / transitário apenas agiu como agente do exportador / importador, oferecendo os serviços habituais auxiliares.

O Carregador teve de fazer "contratos de transporte" separados / individuais para cada segmento. Isso é chamado " Transporte Segmentado". Lembre-se que para o transporte terrestre cada país tem suas próprias regras, alguns ainda de 1890, como é o caso na Argentina.

Agora vamos ver o que acontece numa cadeia moderna, usando um container..

Exemplo: com vinho de Mendoza para uma cidade na Alemanha:

O vinho va de caminhão de San Rafael para o terminal ferroviário de Palmira, perto de Mendoza,

De trem de Palmira - Estação Retiro Buenos Aires.

De Retiro por caminhão até o Porto

Buenos Aires - Rotterdam de navio  
Rotterdam para Frankfurt de trem  
Frankfurt - Offenbach de caminhão

Nos países centrais estão fazendo isso agora com um único contrato e regras claras.

Mas nem todos os países têm regras claras. Este container vai passar por diferentes "regimes de responsabilidade". Para os diferentes modos de transporte utilizados (por exemplo, caminhões, trem de carga ou transporte por água), existem leis diferentes e em determinados países e regiões, há convenções internacionais. Os modos são:

Transporte Rodoviário  
Transporte Ferroviários,  
Transporte por via marítima e fluvial / interior  
Transporte aéreo,  
Transporte por tubos / dutos.

Há também países e regiões que têm regras para a transferência nos terminais.

Estes diferentes leis e acordos definam as regras da responsabilidade das transportadoras e assim influenciam no seu risco. Por exemplo, quando há reclamações por danos ou faltas. E no final as diferentes leis e convenções influenciam fortemente o custo de seguros de operadoras e proprietários da carga. Por exemplo, no caso de transporte terrestre e as operações de terminal na Argentina, as reclamações podem ser para o valor de mercadorias danificadas, mais lucros perdidos e, por vezes mesmo a "perda da imagem". Na Argentina você nunca pode prever o valor final de uma reclamação quando há averia à mercadoria ou falta. Por esta razão, na Argentina os operadores têm alguns problemas na obtenção de adequado seguro de responsabilidade civil. A mesma complicação vai encontrar em muitos outros países "em desenvolvimento". Uma pesquisa da ALADI de 2007 na América do Sul mostrou que o Transporte Multimodal é praticamente inexistente. (Transp.Multimodal é um transporte que utiliza mais de um modo de transporte, mas com um único contrato, com um único responsável de origem até destino e com um único documento de transporte). Muitos pensam que não existe Transporte Multimodal na região por falta de infraestrutura. Isso está errado. Sim há infraestrutura suficiente para começar, mas não há REGRAS CLARAS! Nem as regras aduaneiras facilitam o transporte multimodal. No Brasil o ICMS é um grave problema. América do Sul tem cerca de 6 Convenções de Transporte Multimodal Regional, todas diferentes e nenhuma tem efetiva implementação. Muitos países têm suas próprias L.T.M. So uma coisa tem todos esses instrumentos jurídicos em comum : é que nenhum deles pode ser aplicado na prática. Isso é a grande diferença entre América do Sul e a Europa, que tem acordos regionais, que funcionam muito bem. Nenhum país na Europa tem um LTM, mas todos têm modernizado suas leis de Transporte. A gente tem que estudar bem como avançou o Transporte Intermodal no mundo, o que trouxe benefícios para muitos países. Tudo começou a partir de 1970 e lá os EUA e Europa começaram a reduzir os custos de transporte. Europa fez convenções regionais para o transporte por estrada (CMR), ferroviário (CIM-COTIF) e navegação interior (CMNI), mas isso precisou 30 anos de

debate. Entre 1997 e o ano 2001, EUA e Europa fizeram 4 "Estudos como melhorar o transporte intermodal entre os EUA / Europa" e beneficiaram tanto quanto você pode ler em estudos da "Eno.Transportation Foundation" dos EUA, que o mostram com números concretos os benefícios.

E quanto ao resto do mundo? Tem sido mais de 45 anos desde que começaram as primeiras reuniões para encontrar regras para Transporte Intermodal: UNIDROIT (1963) CMI (1969), "Roma" (1970). Em 1975, a Câmara de Comercio Internacional, C.C.I. emitiu o Regulamento para o Transporte Combinado. Este não foi um acordo e seu uso não era obrigatório (Liberdade de contrato, se quiser usar).

Em 1980, a UNCTAD, em Genebra, fiz uma convenção para o transporte multimodal. Seria obrigatória, mas foi impossível pôr em prática, e não recebeu ratificações suficientes. Depois de 11 anos o fracasso foi reconhecido pela UNCTAD e em 1991 junto com a Câmara de Comércio Internacional escreveram as Regras UNCTAD-ICC de Documentos de Transporte Multimodal, mas também não é um acordo e seu uso não é obrigatório (Novamente liberdade de contrato, se quiser usar).

As regras são amplamente utilizadas entre os países desenvolvidos, mas não são aplicáveis em "países emergentes", que não têm leis claras de transporte nacional. O que temos agora que governa no mundo?

Três convenções sobre o transporte marítimo, totalmente fora do tempo e uma convenção multimodal que é impraticável e muitas diferentes e ultrapassadas leis DE TRANSPORTES TERRESTRES NOS PAÍSES EM DESENVOLVIMENTO.

Vamos ver agora algo sobre o Grupo Montevideu, que é o principal grupo que é contra RR na América do Sul. Qual é o seu argumento mais forte? Para isso deve ver o relatório do Simpósio C. M. I. de novembro de 2010 em B.A. Argentina.

Principalmente rejeitam o valor da limitação da responsabilidade do transportador do RR. Eles a vêem como muito "magro", mas este argumento é refutado em diversos fóruns internacionais. A este respeito, fiz uma apresentação no Instituto Ibero-Americana de Direito Marítimo, em junho 2011, onde eu apresentei os dados de estudos feitos nos EUA e a Europa, que mostram o efeito positivo que tem a possibilidade de limitar a responsabilidade do transportador, sobre as leis de transporte. Todos os acordos internacionais e regionais oferecem essa possibilidade, bem como o faz a RR. Mas é importante esclarecer que a decisão se haverá ou não uma restrição, depende exclusivamente do próprio carregador. Se um exportador declara o valor das mercadorias, não há limites, mas provavelmente deverá pagar um frete maior.

Os EUA são o país onde mais pesquisa é feita sobre os efeitos dos custos de transporte e logística na economia do país. Dentro destes estudos figuram alguns dos efeitos positivos que tem a possibilidade de limitar a responsabilidade do transportador. É para ser lido! Em especial o estudo feito pelo Ministério dos Transportes (DOT), por ordem do Congresso em 1975 que foi atualizado em 1998. Congresso deu ordens específicas para D.O.T. de estudar como a limitação da responsabilidade do transportador atua nos custos totais de transporte, fazer um controle de eficiência de transporte, e consultar se existe harmonia com regras internacionais. DOT devia considerar primeiro o interesse público, logo os interesses dos carregadores e só depois dos transportadores. D.O.T. tinha para determinar como os custos finais de transporte são afetados pela aplicação de diferentes regimes de responsabilidade das

transportadoras de diferentes modos. É importante ler alguns pontos do relatório. Na página 25 lemos: Não é justo cobrar aos carregadores de cargas comuns, custos de danos ou outras perdas que têm cargas de maior valor do que o habitual. E na página 30 uma definição para ser atendida quando se faz um projeto de lei de transporte: um sistema legal eficiente é aquele no qual o custo de transporte e o custo de perdas e danos será o mais baixo possível.

O estudo é uma análise das relações entre os participantes e incluiu como os pagamentos de seguros de carregadores e transportadores devem ser avaliados no custo final!

Concluiu-se que um sistema que oferece a possibilidade de limitar a responsabilidade do transportador, reduz o custo total em toda a cadeia, com benefícios para a economia.

As mesmas conclusões também podem ser encontradas em dois outros estudos:

- 1) o título Europeu de 2001. O impacto econômico da responsabilidade das transportadoras no transporte intermodal, onde se discutiu entre outras coisas, os valores de mercadorias transportadas em diferentes modos de transporte.
- 2) 2001 O.C.D.E. (Regime de responsabilidade de Carga). Este estudo faz recomendações para atualizar os valores da limitação da responsabilidade das Regras de Hamburgo.

Após amplo debate na UNCITRAL foi marcado para a nova Convenção a limitação de 875 SDR (Special Drawing Right =Direitos de Saque Especiais) por pacote ou 3 SDR por quilo, o que for maior.

O que é um SDR? É um valor monetário do F.M.I. (Fundo Monetário Internacional) e é uma cesta de quatro moedas: U. S. dólar, libra esterlina, euro e iene japonês. A relação entre o valor dessas moedas que são mais utilizados no comércio mundial são revistos a cada 5 anos.

Nos 3 estudos vemos, que o prêmio de seguro pago pelo transportador depende do risco assumido. Se ele deve cobrir os sinistros de valores muito altos, os seus custos do seguro aumentam. E os custos de seguros são somas muito grandes para o transportador, que de alguma forma são transferidos para os usuários.

Qual deve ser então o objetivo de desenvolver um sistema que oferece a possibilidade de limitar a responsabilidade? O Transportador deve cobrar um preço justo a todos os carregadores e esta é alcançada se o valor da limitação de sua responsabilidade, é tanto que abrange uma grande porcentagem dos valores dos bens que são normalmente transportados. O embarcador cujas mercadorias têm valores mais elevados, o pode declarar e apresentar pedido de um limite superior, tendo que pagar provavelmente o frete maior.

Agora a grande maioria da carga é transportada em contêineres, muitas vezes em pacotes na faixa de 50 quilos. Todos são declarados nos documentos de transporte. Isso significa que 875 SDR por pacote de 50 quilos, é o equivalente a  $875: 50 = 17,50$  x DEG quilo. Mas existem muitos pacotes de 25 quilos e então a limitação é igual a  $875: 25 = 35,00$  SDR por quilo. Para pacotes de 100 quilos passa a ser  $8,75$  x SDR quilo e apenas para um pacote de 291,8 quilos começa a funcionar a limitação de 3 DEG por quilo.. E isso não é um valor "magro", como prova uma tabela de valores comparativos do estudo de 2001 da União Europeia.

A possibilidade de limitar a responsabilidade do transportador é universalmente aceita

e incluído em várias convenções internacionais. Em nenhuma região do mundo, a inclusão da limitação de responsabilidade do transportador é usado como um argumento para rejeitar o R.R., com exceção do Grupo Montevideú.

Eu acho que há muitos que são contra a RR, sem ter feito uma análise completa. Devemos organizar um debate público e estudar cuidadosamente todos os "prós e contras". Deveríamos estudar a forma como desenvolveu o transporte multimodal em grande parte do mundo e as contribuições que fez para as economias dos países. Pessoalmente, penso que deve ser estudado profundamente o impacto positivo que terá um avanço de transporte multimodal na nossa região.

O 80% do transporte multimodal do mundo tem uma "perna" de transporte marítimo. Você pode verificar que foram as companhias de navegação Sea-Land, APL e Maersk que começaram o transporte intermodal, em primeiro lugar nos EUA e logo na Europa. Você pode verificar como o transporte intermodal / multimodal beneficiou as economias de todo país que permitiu a sua implementação. Uma vez que o transporte intermodal demonstrou os seus benefícios para as economias dos países industrializados, iniciou seu avanço e, gradualmente, conquistou a maior parte do mundo, e mais países também se beneficiaram. As únicas exceções são a África, América do Sul e partes da Ásia. Foi por falta de infra-estrutura, como muitos falam? Não, senhor, é que regras claras estão faltando! Ha infra-estrutura suficiente para começar. Com um acordo internacional, como as Regras de Rotterdam, os transportistas marítimos vão fazer o que eles fizeram nos países industriais desde 1970: aplicarão o transporte multimodal também em nossa região, se houver uma "perna" do transporte marítimo. Com isso "arrastarão" os nossos transportistas internos a usar também o transporte intermodal. Portanto, também será implementada gradualmente o transporte intermodal para todos os nossos transportes. (Não se esqueça que os países sulamericanos temos longas distâncias). A RR pode ter um grande benefício final para as nossas economias, o que é para ser analisado. Pense um pouco o que aconteceu desde 2000 em outros países emergentes, especialmente no Sudeste Asiático, que não rejeitaram o contêiner como fizemos nos, mas o aceitaram o que tornou possível a implementação de transporte intermodal / multimodal. No Sudeste Asiático ha muitos países que têm se beneficiado muito com as mudanças, especialmente a China! Sobre isso não pode haver dúvida. Mas alguém pensou o que poderia ter alcançado o Brasil se tiver concordado com o uso masivo do contêiner e as novas regras, ao invés de resistir à mudança e rejeitá-los? Possivelmente muitas indústrias que estão agora na China seriam no Brasil. Nessas discussões, antes de colocar os interesses de nossos próprios círculos pequenos, devemos colocar o interesse geral e comprometer uma solução que no futuro irá favorecê-nos a todos.

Agora é importante ter fluído transporte multimodal em todo o mundo, não só nos EUA- e Europa, também na África, América do Sul e Ásia toda..

Agora é a hora de começar os estudos "para um melhor TRANSPORTE MULTIMODAL NO MUNDO ENTEIRO" , para subsistir os estudos feitos entre 1996 e 2001 na Europa a EUA para eles somente.

Leve em conta que 80% de Transporte Multimodal no mundo tem uma "perna de trasporte por mar" e depois de devidamente ter considerados todos os pontos, finalmente faz esta pergunta:

O que é melhor, começar com "o Acordo de Rotterdam", que é complicado, trabalhar alguns anos para aclarar os problemas que irão certamente ocorrer e tornar as coisas melhores com o correr do tempo?

o Queremos começar tudo de novo e repetir todos os intentos fracassados que foram feitos durante 48 anos, desde a primeira reunião de Unidroit no ano 1963?