

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA  
LATINA

MARTINHO MARTINS BOTELHO

Desafios e possibilidades jurídicas para o desenvolvimento dos transportes no  
Mercosul: a opção pela multimodalidade

São Paulo  
2010

MARTINHO MARTINS BOTELHO

Desafios e possibilidades jurídicas para o desenvolvimento dos transportes no  
Mercosul: a opção pela multimodalidade

Tese apresentada ao Programa de  
Pós-graduação em Integração da  
América Latina da Universidade de  
São Paulo, como requisito parcial à  
obtenção do título de Doutor.

Área de concentração: Práticas  
políticas e relações internacionais

Orientador: Prof. Dr. Simão Davi Silber

São Paulo  
2010

Não autorizo a reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio – inclusive eletrônico e/ou mecânico, por processos xerográficos, de fotocópia e de gravação, assim como a produção de apostilas a partir do presente material – e a apropriação ou estocagem em sistema de banco de dados sem permissão, expressa e por escrito, do Autor. A violação de direito de autor (Lei nº 9.610/98) é crime estabelecido no artigo 184 do Código Penal brasileiro, sendo passível dos procedimentos judiciais cabíveis na legislação processual brasileira e internacional.

#### Catálogo da Publicação

Botelho, Martinho Martins.

Desafios e possibilidades jurídicas para o desenvolvimento dos transportes no Mercosul: a opção pela multimodalidade / Martinho Martins Botelho ; orientador Simão Davi Silber. – São Paulo, 2010.

331 f. : il.

Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, 2010.

1. Transporte multimodal – regulamentação. 2. Transportes no Mercosul – multimodalidade. 3. Transportes. I. Silber, Simão Davi. II. Título. III. Utilização da multimodalidade no Mercosul.

CDD XXX.XXXX

BOTELHO, M. M. Desafios e possibilidades jurídicas para o desenvolvimento dos transportes no Mercosul: a opção pela multimodalidade. Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina da Universidade de São Paulo, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em Integração da América Latina.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

## **DEDICATÓRIA**

Dedico o presente trabalho aos meus pais, Grinberg e Bernadete; ao meu irmão, Clístenes; consciente de que seus constantes apoios foram fundamentais para a realização deste trabalho; e ao Grupo de Pesquisas “Mercosul – Conflito de leis” da Pontifícia Universidade Católica do Paraná, campus Curitiba; com o qual comemorei bodas de estanho no ano de 2009.

## AGRADECIMENTOS

Um trabalho de tese acadêmica de doutorado não é possível sem os valorosos esforços, participações, oportunidades e crença de várias pessoas. No presente trabalho, tive a satisfação dessas pessoas serem minha fortaleza nos momentos de maior desconforto e necessidade.

Agradeço, inicialmente, ao Senhor por sempre me conduzir pelos melhores caminhos, sempre provando quando necessário, mas, por algum motivo, presentando-me com o melhor que um homem vem a desejar.

Para tanto, registro meu comovido agradecimento à Associação Brasileira de Cooperação (ABC) do Ministério das Relações Exteriores (MRE), ao Instituto Mercosul de Formação (IMF) e à *Università Roma I - La Sapienza*; os quais aceitaram minha participação no Curso de Especialização em transportes regionais integrados no Mercosul no ano de 2007, após criteriosa seleção nacional.

O que seria apenas um curso transformou-se no Grupo de Altos Estudos de Transportes Regionais Integrados da *Università Roma I – La Sapienza*, e Secretaria Administrativa do Mercosul (SAM), em Montevideu, Uruguai.

Agradeço ainda aos conselhos, sugestões e orientações do Prof. Dr. Simão Davi Silber, o qual sempre admirei pela sua atuação acadêmica, seus conhecimentos em economia internacional e serenidade. A excelência do orientador, na qual se destaca um somatório invejável de qualidades (o cavalheirismo, o interesse pelo orientando, a disciplina e rigor científicos, a precisão do seu conhecimento) que tornam a orientação extremamente benéfica e segura. Por isso, sou-lhe grato e reconhecedor da sua lúcida direção. A humildade associada ao elevado expertise do Prof. Simão, certamente, permitiu-me a devoção exclusiva ao presente trabalho, o qual pude fazer com tranquilidade, desde o momento em que ele aceitou a orientação, em julho de 2006.

Deixo ainda meus agradecimentos ao Prof. Dr. Vittorio Alberto Torbianelli (*Università Roma I - La Sapienza*) e a Prof. Dr. Didier Opertit (*Cancillería de Uruguay* e Associação Latino-Americana de Integração – Aladi) pelas orientações e aprofundamentos no estudo dos transportes na União Européia e no Mercosul.

Manifesto agradecimentos ao *Programa Somos Mercosur* da *Cancillería* da Argentina, nos dois cursos de extensão que realizei no mesmo, todos financiados pelo governo argentino; à Escola Virtual de Porto (EVP) e ao CeSPI-III ( *Centro Studi di Política Internazionale – Istituto Italo-Latino Americano*), também pelos dois cursos de extensão do *Programa Fronteras Abiertas (Red Interregional para la Cooperación Transfronteriza y la Integración Latinoamericana)* que realizei no mesmo sobre integração sub-regional do Mercosul e comparativo com a União Européia.

Torno pública minha gratidão ao Grupo de Pesquisas de Integração Regional da Pontifícia Universidade Católica do Paraná, nas pessoas do Prof. Pós-doutor Eduardo Biacchi Gomes, do Prof. Dr. Luis Alexandre Carta Winter e do Prof. Dr. Marco Antonio Cesar Villatore; por esses mais de dez anos sobre múltiplos e interdisciplinares diálogos sobre a integração regional, direito internacional, política e economia internacionais.

Meu comovido agradecimento ao Prof. Dr. Luis Alexandre Carta Winter e ao Prof. Dr. Márcio Bobik Braga pelos apontamentos e sugestões na banca de qualificação.

Grato sou também à Editora Aduaneiras e Editora Lex, nas pessoas do Srº Carlos Serra, Srª Amélia Kaneko Serra e Srª Yone Silva Pontes; por terem acreditado em mim e dado oportunidade em demonstrar meus conhecimentos no campo da política, economia e direito dos transportes, aduana, câmbio e comércio exterior; realizando um sonho que surgiu no ano de 2000 de fazer parte do corpo seletivo de professores e instrutores de cursos e autores de livros de comércio exterior.

Externo, ainda, meus agradecimentos aos funcionários da Secretaria do Programa de Integração da América Latina (Prolam) da Universidade de São Paulo, aos funcionários da Secretaria Administrativa do Mercosul (SAM) e aos funcionários da biblioteca da Associação Latino-Americana de Integração (Aladi), pela ajuda e disponibilização de material bibliográfico suficiente para desenvolver o presente trabalho, em São Paulo e em Montevidéu.

Sou também grato aos colegas do curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal do Paraná (UFPR), do curso de Administração da Universidade Federal do Paraná (coordenador Joel Souza e Silva) e demais amigos da Faculdade Internacional de Curitiba (coordenadores Luis Alexandre Carta Winter, Francisco Elache, Vanessa Estela Kotovicz e Rosane Sippel Roiek Lissa) pela confiança no meu profissionalismo acadêmico e sempre acompanhando e sugerindo aperfeiçoamentos.

Agradecimento muito especial faço aos meus pais, Grinberg e Bernadete; ao meu irmão, Clístenes; pela força nas horas difíceis; à Charllinne e ao Maquinho por suas companhias e carinhos.

Aos amigos do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG) e do Curso de Matemática da UFPR; pelas longas horas de sofisticação mental em ambos os campos do conhecimento; e à sociedade brasileira por estar me dando uma oportunidade entre tantas outras que tive na vida. Por meio do presente, dou meu retorno e agradecimentos.

Outros há, na certa, merecedores também do meu agradecimento. Como, entretanto, não é mais possível estender esta já longa relação, guardo comigo a gratidão que tenho por todos os que aqui não foram nominalmente citados.

## Oñemboapyka pota jeayú porangue i rembi rerovy'a rã i

Jeguakáva porangue i,  
jachukáva porangue i  
ñembo-rerovy'a arã i  
ijapyka pota ma vy,  
ñande yvy py emondo  
ñe'eng porã imopyrõ vy,  
e'i Nãnde Ru Tenondé  
gua'y Ñe'eng Ru Ete py

A'e ramo katu,  
ñande yvy py remondo va'e  
ñe'eng porã imopyrõ vy,  
gui rami rooayvu porã i  
jevy jevy ta:  
'Néi, ereóta, ndeé, Ñamandu ra'y i,  
erombaraete yvy rupa;  
opa mba'e jórami gua eỹ  
eỹ opu'ã avaete ramo jepe,  
erero-py'aguachu va'erã'.

Mitã ñanemboú ma vy:  
"Néi, tereó yvy py", e'i  
ñande arygua kuéry.  
"Ne ma'endu'a ke che reé ne ãmy.  
Aipo che reé aroñemongeta va'erã  
che reé ne ma'endu'a ramo.

A'e vare cheé aroñemongeta  
va'erã che ra'y mbovy katu  
eỹ cheé ano'ã va'e gui.

Mby'aguachu apo a, mba'e  
mbojaity a cheé ano'ã va gui jipói  
va'erã yvy rupáre reí, che ra'y  
mbovy eỹ reko acha arã.

A'e va re ndeé, yvy py ma  
reikóvy, che amba porã re  
ne ma'endu'a va'erã.  
Cheé aroñemongeta ramo  
nd'apytére, nde reko wboovái  
arã jipói va'erã yvy rupa  
reko achy re."

Mitã oiko águã ma, Ñamandu Ru Ete,  
Jakaira Ru Ete, Karáí Ru Ete  
ogueronemongeta ma yvy rupáre  
guemimoñe'eng  
Oguero-chareko ma ñe'eng o chy  
rã i re, guú rã i re.

A rire ma, Ñamandu Ru Ete,  
Karáí Ru Ete, Jakaira Ru Ete:  
"Cheé, che ra'y namondo-uka  
véiri ma va'erã; namboapyka  
véiri ma va'erã."

(Kaka Werá Jecupé, In: Tupã Tenondé: A  
criação do Universo, da Terra e do Homem  
segundo a tradição oral guarani).



## RESUMO

A partir da década de 1980, passou-se a adotar um regime de transporte internacional mais condizente com a redução de custos operacionais e com a facilidade de contratação. Esse misto de operação de transporte com aspectos contratuais específicos fora denominado transporte multimodal, sendo utilizado também para o fortalecimento da integração regional em transportes no âmbito de blocos econômicos regionais. A preocupação inicial de organizações internacionais – tais como a CNUCED, CNUDCI, OMI, OACI – e de órgão privados internacionais – tais como a CCI, ATAI, CMI – foi fundamental no despertar da sociedade internacional para o papel essencial dos transportes no comércio internacional, sendo protagonista de várias modificações no cenário global. No plano regional mercosulista, essa preocupação com os temas relacionados aos transportes também foi abordado por meio do estabelecimento de regras relacionadas ao transporte multimodal de cargas, seguindo o modelo convencional estabelecido na Associação Latino-Americana de Integração, com a implementação do Acordo parcial para a facilitação do transporte multimodal nos Estados-partes do Mercosul de 1994. O objetivo do presente estudo é realizar uma avaliação dos desafios e dos limites jurídicos estabelecidos atualmente para a consecução da eficiência da multimodalidade no Mercosul, tal como estabelecido desde o Acordo de 1994. Avaliaram-se as regras convencionais atuais relevantes para o estudo da regulamentação do transporte multimodal por meio da política de transporte; do regime jurídico do Acordo de Ministros de 1996, das regras CCI-CNUCED; dos regimes nacionais do transporte multimodal na Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai e o impacto das novas Regras de Roterdã da CNUDCI de 2009. Em seguida, passou-se à interpretação da viabilidade da aplicação da multimodalidade na conjuntura institucional atual da integração mercosulista. A relevância do presente estudo se dá por ser um instrumento de avaliação da opção pela implementação da multimodalidade no Mercosul, baseando-se em estudo de normas jurídicas sub-regionais. Como conclusão, é perceptível a falta de harmonização de regras de transporte multimodal no Mercosul, de tal maneira que a legislação mercosulista não está baseada em um regime normativo propício para a eliminação ou redução de custos da integração regional por meio da multimodalidade.

**Palavras-chave:** Transporte multimodal. Multimodalidade. Transportes no Mercosul. Política de transportes. Integração regional.

## RESUMEN

A partir de los años 80, transcurrió la adopción de un régimen de transporte internacional más acorde con la reducción de costos operacionales e con la facilidad de contratación. Esta mezcla de operación de transporte y de contrato específico fuera denominada transporte multimodal pasando a ser utilizado también para el fortalecimiento de la integración regional en transportes en los bloques económicos regionales. La preocupación inicial de las organizaciones internacionales – e. g. CNUCED, CNUDMI, OMI, OACI – y de entidades privadas internacionales – e. g. CCI, ATAI, CMI – fue fundamental en el interés de la sociedad internacional para la función esencial de los transportes en el comercio internacional, siendo lo mismo un protagonista de variadas modificaciones en el escena global. En el plano regional del MERCOSUR la preocupación con los temas relacionados con los transportes también fue considerado por medio del establecimiento de reglas de transporte multimodal de mercaderías conforme el modelo convencional de la Asociación Latinoamericana de Integración con la implementación del Acuerdo parcial para la facilitación del transporte multimodal en los Estados-partes del MERCOSUR de 1994. El objetivo de esta pesquisa es realizar una evaluación de los desafíos e límites jurídicos establecidos actualmente para la eficiencia de la multimodalidad en el MERCOSUR tal como lo establecido en el Acuerdo de 1994. Fueran evaluados las reglas convencionales actuales más relevantes en el estudio de la reglamentación del transporte por medio del la política de transporte multimodal, del régimen jurídico del Acuerdo de Ministros de 1996, de las reglas CCI-CNUCED, del regimenes nacionales do transporte multimodal en Argentina, Brasil, Paraguay e Uruguay; y el impacto de las nuevas Reglas de Róterdam de la CNUDMI de 2009. En seguida, interpretó la viabilidad de la multimodalidad en la coyuntura institucional de la integración del MERCOSUR. La importancia de este estudio es de ser un instrumento de evaluación de la implementación del transporte multimodal en MERCOSUR por medio de las normas jurídicas subregionales. Como conclusión es visible la falta de armonización de reglas de transporte multimodal en el MERCOSUR, o sea, la legislación no está basada en un régimen normativo propicio para la eliminación o reducción de los costos de la integración regional por medio de la multimodalidad.

**Palabras-clave:** Transporte multimodal. Multimodalidad. Transportes en el MERCOSUR. Política de transportes. Integración regional.

## Gracias por visitar este Libro Electrónico

Puedes leer la versión completa de este libro electrónico en diferentes formatos:

- HTML(Gratis / Disponible a todos los usuarios)
- PDF / TXT(Disponible a miembros V.I.P. Los miembros con una membresía básica pueden acceder hasta 5 libros electrónicos en formato PDF/TXT durante el mes.)
- Epub y Mobipocket (Exclusivos para miembros V.I.P.)

Para descargar este libro completo, tan solo seleccione el formato deseado, abajo:

