



A OPERAÇÃO DE TRANSPORTE MULTIMODAL E A PROBLEMÁTICA PORTUÁRIA – VISÃO DOS USUÁRIOS

José Ribamar Miranda Dias
Câmara dos Deputados – Brasília / DF
10 / 12 / 2009

Características Atuais do Transporte Intermodal no Brasil

- Uso sucessivo de no máximo 2 modais.
- Conhecimentos de embarque distintos.
- Raramente sob a responsabilidade de um único transportador.
- Uso incipiente, embora crescente, de centros logísticos com infra-estrutura completa de transporte, comunicações e armazenagem.
- Tem sido imposto mais pela rarefação da malha viária, do que pela preocupação com a logística integrada.

Transporte Multimodal de Carga Lei 9.611/98

- Regido por um único contrato, utiliza dois ou mais modais, desde a origem até o destino e é executado sob a responsabilidade única de um OTM;
- É nacional ou internacional;
- Compreende, além do transporte, a coleta, unitização, desunitização, movimentação, armazenagem e entrega da carga ao destinatário, bem como a realização dos serviços correlatos que forem contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação documental de cargas.

- Pessoa jurídica contratada como principal para a realização do transporte da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros;
- Pode ser transportador ou não transportador;
- Cabe-lhe emitir o Conhecimento de Transporte Multimodal de Carga (CTMC).

Responsabilidades do OTM Perante o Contratante

- Pela execução do serviço do local de recebimento até a entrega no destino;
- Pelos prejuízos de perdas, danos e avarias, bem como de atraso na entrega;
- Pelas ações ou omissões de empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados, como se essas ações ou omissões fossem próprias, com direito a ações regressivas contra os terceiros contratados ou subcontratados, para se ressarcir das indenizações que houver pago.

Porto e Operação Multimodal - Problemas

- Inadequação dos acessos e da interconectividade entre os modais terrestres.
- Instalações inadequadas para o transbordo marítimo.
- Excesso de burocracia no despacho do navio e da carga – baixo índice de informatização.
- Desencontros na atuação dos agentes de autoridade nos portos e terminais portuários - PROHAGE.

Operação Multimodal - Outras Situações de Fato

- No modelo ferroviário atual – Regime do tráfego mútuo – encarecimento e conflitos.
- Inexistência a figura do Operador Ferroviário Independente.
- Dúvida quanto à eficácia do direito de regresso do OTM contra terceiros, contratados ou subcontratados.
- Baixíssima disponibilidade de transporte hidroviário e de cabotagem.

- Custo da cabotagem muito elevado.
- Armazenagem de grãos deficiente.
- Tributação em cascata e quebra do sigilo comercial - ICMS

- A fragmentação da responsabilidade sobre o transporte intermodal impõe um “teto” à qualidade do serviço prestado, impedindo a otimização do uso dos modais disponíveis e dificultando o processo de integração da logística.
- A operação multimodal requer operadores de elevada capacidade técnica e econômica, e valoriza o uso intensivo de tecnologia de informática, comunicações e rastreamento.

- A operação multimodal sob cobertura do Conhecimento de Embarque Marítimo representa uma vantagem importantíssima.
- Não podemos continuar incorrendo no erro de retardar a habilitação de OTM internacionais, porque isso cerceará o fortalecimento das empresas habilitadas para a operação em âmbito nacional.



OBRIGADO

Visite nosso site:

www.anut.org.br



Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga **Anut**