

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE DIRETO
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM DIREITO INTERNACIONAL**

Camilla da Costa Ferreira

REONSABILIDADE INTERNACIONAL DO TRANSPORTADOR AÉREO

**Porto Alegre
2013**

Camilla da Costa Ferreira

REONSABILIDADE INTERNACIONAL DO TRANSPORTADOR AÉREO

Trabalho de conclusão do Curso de Especialização em Direito Internacional da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para obtenção do grau de Especialista em Direito Internacional.

Orientador: Prof. Dr. Silvio Javier Battello Calderon

**Porto Alegre
2013**

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL

REITOR

Carlos Alexandre Netto

VICE-REITOR

Rui Vicente Oppermann

DIRETOR DA FACULDADE DE DIREITO

Sérgio José Porto

VICE-DIRETOR DA FACULDADE DE DIREITO

Danilo Knijnik

CHEFE DA BIBLIOTECA SETORIAL DA FACULDADE DE DIREITO

Nariman M. Nemmen - CRB 10/1767

ELABORAÇÃO

Camilla da Costa Ferreira

APOIO

Curso de Especialização em Direito do Estado, coordenado pelo Prof. Cezar Saldanha Souza Júnior.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao professor Dr. Silvio Battello que dispensou todo o tempo necessário para que esse estudo fosse concluído, sempre disponível e disposto a esclarecer qualquer dúvida. Agradeço a UFRGS por ter me dado a oportunidade de realizar esse projeto que agregou muito para a minha vida pessoal, profissional e acadêmica. Gostaria muito de agradecer a minha família, estes que me apóiam diariamente, me dando todo o suporte necessário para que consiga concluir todos os meus objetivos com êxito. Devo a eles tudo o que já conquistei, o que ainda conquistarei e absolutamente tudo o que sou.

RESUMO

O transporte internacional vem obtendo um crescimento contínuo e acelerado ao longo desses últimos anos. É possível notar esse avanço principalmente no modal aéreo, que se destaca na última década devido a sua popularização. Devido a essa evolução, se faz necessário regulamentar, achar maneiras mais rápidas e fáceis de efetivar esse transporte. Para isso, conta-se com as convenções, legislações e decretos atualizados e com diversas formas de agilizar o transporte aéreo como, por exemplo, a unitização de cargas e a importância da embalagem adequada. O transportador aéreo traz consigo diversas responsabilidades sobre as cargas a serem transportadas, e podemos visualizar claramente essas responsabilidades na Convenção de Montreal e no Código Brasileiro de Aeronáutica. Esse modal possui diversas vantagens, pois a rapidez e a agilidade são fatores importantíssimos e muito relevantes no momento em que se escolhe o tipo de modal a ser utilizado. Acredita-se que a tendência desse tipo de transporte é somente aumentar cada dia mais nos próximos anos.

Palavras-Chave: Transporte aéreo, responsabilidade do transportador, crescimento e cargas.

ABSTRACT

The international transportation has reached an accelerated and continuous growth in the latest years. It's possible to notice this advance mainly on the air mode, which excelled on the last decade due to its popularization. Because of this evolution, it has become necessary to regulate, find faster and easier ways to actualize this transport. Therefore, it depends on conventions, laws, updated decrees and several ways to speed the aerial transport, as the unit loads and focus on the appropriate packaging. The aerial transporter is responsible to many issues about the loads to be transported, this responsibilities are clearly disposed on the Montréal Convention and on the Brazilian Aeronautical Code. This mode has many advantages, because the fastness and agility are very important factors at moment of choosing the appropriate modal. It's believed that the tendency of this transport is to increase more and more on the next years.

Keywords: Aerial transport, transporter responsibility, increase and loads.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Tráfego Anual de Frete	14
Quadro 1 - Principais Produtos Movimentados nos Terminais de Logística de Carga...	16
Quadro 2 - Tipos de Mercadorias	17
Quadro 3 - Segregação entre Volumes	19
Quadro 4 - Tamanho dos <i>Pallets</i>	22
Quadro 5 - Tipos de Containeres	23
Figura 2 - Missão, Objetivos, Vantagens e Metas - IATA	27
Figura 3 - Fluxo da Cadeia de Distribuição	32
Quadro 6 - Códigos de Avarias	44
Figura 4 - Condições Climáticas nos Aeródromos	48

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Tabela de codificação	24
Tabela 2 - Status dos voos	47

LISTA DE SIGLAS

FTK - Freight Tonne Kilometers

INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

IMO - International Maritime Organization

IATA - International Air Transport Association

ONU - Organização das Nações Unidas

MAPA - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

ULD - Unit Load Devices

AWB - Airway Bill

MAWB - Master Airway Bill

HAWB - House Airway Bill

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

DAC - Departamento de Aviação Civil

CENIPA - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes

DECEA - Departamento de Controle de Espaço Aéreo

DANFE - Documento Auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica

TECA - Terminal de Carga Aérea

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1 DAS CARGAS E SUAS REGULAMENTAÇÕES	14
1.1 PRINCIPAIS TIPOS DE CARGAS TRANSPORTADAS E UNITIZAÇÃO	15
1.1.1 Carga Perigosa	18
1.1.2 Perecíveis e animais vivos	20
1.1.3 Unitização de cargas.....	21
1.2 EMBALAGENS	25
1.3 IATA: INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION	26
1.4 CONTRATOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL	29
2 DA RESPONSABILIDADE JURIDICA	33
2.1 RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR	35
2.1.1 Avarias	40
2.1.2 Perdas	45
2.1.3 Atrasos ou demora nas entregas.....	47
CONCLUSÃO	50
REFERÊNCIAS	52
ANEXO A - HAWB	55
ANEXO B - MAWB	56
ANEXO C - VERSO DO CONHECIMENTO	57
ANEXO D - FORMULÁRIO DE MADEIRA	58
ANEXO E - FICHA DE EMERGÊNCIA	59
ANEXO F - DECLARAÇÃO DE PRODUTO PERIGOSO	60
ANEXO G - MANTRA	61
ANEXO H - AVARIAS	62
ANEXO I - CONTAINERES AÉREOS	63

INTRODUÇÃO

O transporte no Brasil existe desde os primórdios da humanidade. De acordo com alguns autores, podemos classificar o termo transporte como a simples deslocação de pessoas e cargas de um determinado ponto a outro.

O Transporte ou a logística de transporte surge e principalmente se desenvolve de acordo com a necessidade das pessoas.

KEEDI, Samir (2004), afirma que a história dos transportes no Brasil se desenvolveu basicamente em cinco etapas principais, onde na primeira delas o homem carregava o que precisava com sua própria força, o que limitava muito o tamanho e o peso das cargas a serem carregadas.

A segunda etapa se caracterizava pelo surgimento dos animais nesse meio. Alguns meios de transporte, como carroças e afins, foram desenvolvidos baseados na tração animal. Essa etapa já permitia um maior deslocamento de cargas.

A terceira etapa ocorreu paralelamente a segunda, pois enquanto havia necessidade de se transportar por terra, havia também uma grande necessidade de se transportar por água. O único meio existente na época eram os troncos das árvores os quais começaram a ser amarrados uns aos outros criando o que conhecemos hoje como jangada. Eram movidas apenas pela força humana, através de remos que conduziram e dariam a direção adequada. Esse processo foi o mais lento, mas foi se aprimorando ao longo do tempo, pois os remos acabaram sendo substituídos por “velas”, uma espécie de tecido que ficava em cima das jangadas e utilizavam o vento como seu principal instrumento.

A quarta etapa desse longo processo surgiu juntamente com a revolução industrial do século XVIII, pois foi ali que desenvolveram o vapor, os barcos movidos a vapor. Esse sim foi um grande salto na história dos transportes, pois uma grande quantidade de cargas, poderiam ser transportadas ao mesmo tempo a uma distância muito maior.

No início do século XX, o homem inaugurou a quinta etapa, pois foi criado o avião. Foi a maior evolução nesse sentido, pois permitia e permite até os dias atuais que cargas sejam transportadas de qualquer ponto do planeta em um curto espaço de tempo.

A quinta etapa, o modal aéreo, se intensificou muito nos últimos anos, pois logo que essa modalidade surgiu, era utilizada apenas em casos de extrema

urgência e geralmente para cargas pequenas, porque ele era extremamente caro. Mas com o passar dos anos esse custo de transporte acabou reduzindo bastante, conforme veremos nas páginas a seguir.

Após sabermos o que é considerado transporte e conhecermos a sua história no Brasil, é importante que tenhamos em mente o conceito de transporte internacional, pois ele é o foco do nosso estudo.

De acordo com GREGORI, Maria Stella (2007), o transporte internacional aéreo se classifica como aquele que liga dois ou mais países.

O Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006 nos traz um conceito mais amplo:

Transporte internacional significa todo transporte em que, conforme o estipulado pelas partes, o ponto de partida e o ponto de destino, haja ou não interrupção no transporte, ou transbordo, estão situados, seja no território de dois Estados Partes, seja no território de um só Estado Parte, havendo escala prevista no território de qualquer outro Estado, ainda que este não seja um Estado Parte¹.

FERREIRA, Luiz Antonio Félix (2003), afirma através de uma pesquisa realizada, que as principais expectativas dos clientes ao utilizar o modal aéreo, seriam a confiabilidade, referente ao cumprimento do contrato de transporte em relação aos prazos de embarque e de entrega no destino e principalmente as condições de carregamento para evitar avarias e extravios. A segunda maior expectativa dos clientes é referente ao preço, pois muitas empresas estão preferindo despender um pouco mais de capital para o frete aéreo, baseadas em estudos de controle de estoque, porque as mercadorias não irão ficar “paradas” dentro de um navio, ou caminhão durante muitos dias quando não, meses.

A terceira expectativa é referente à frequência de voos, afinal isso pode ser um fator que altere a competitividade, porque em muitos casos há uma certa urgência no recebimento de materiais, logo, a empresa que puder entregar antes, se sairá melhor.

A quarta expectativa é bem lógica, porque se trata da rapidez do processo. Pois como vimos nas expectativas anteriores, o tempo é um fator muito importante

¹ BRASIL. Decreto 5910, 27 de setembro de 2006. **Planalto**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm>. Acesso em: 26 jun. 2013.

para os clientes que utilizam esse tipo de modal, logo a rapidez e agilidade são indispensáveis.

A quinta expectativa criada pelos consumidores é referente à capacidade. Pois muitos autores afirmam que o modal aéreo possui uma capacidade relativamente pequena quando comparada as dos navios porta contêineres, mas o que devemos levar em consideração nesses casos, é o tempo em que um navio porta contêineres fica sobre as águas até chegar ao seu destino final, levam cerca de um mês ou mais para concluir o trajeto, enquanto os aviões, em cerca de dois dias conseguem cumprir sua entrega no destino final. Esse mês que a carga fica viajando sobre o mar, são custos que a empresa tem, é um capital que fica sobre as águas durante todo esse tempo.

A sexta expectativa trata-se de informação e rastreabilidade, pois com a evolução dos sistemas de informação, é possível hoje em dia ter um conhecimento total do processo, desde que a carga sai da origem, até a sua chegada no destino final. O próprio sistema da Receita Federal Brasileira já nos permite isso.

A sétima e última expectativa detectada nessa pesquisa, diz respeito ao *Customer Service*, pois as companhias aéreas estão tendo que se adaptarem cada vez mais as necessidades diferenciadas dos clientes.

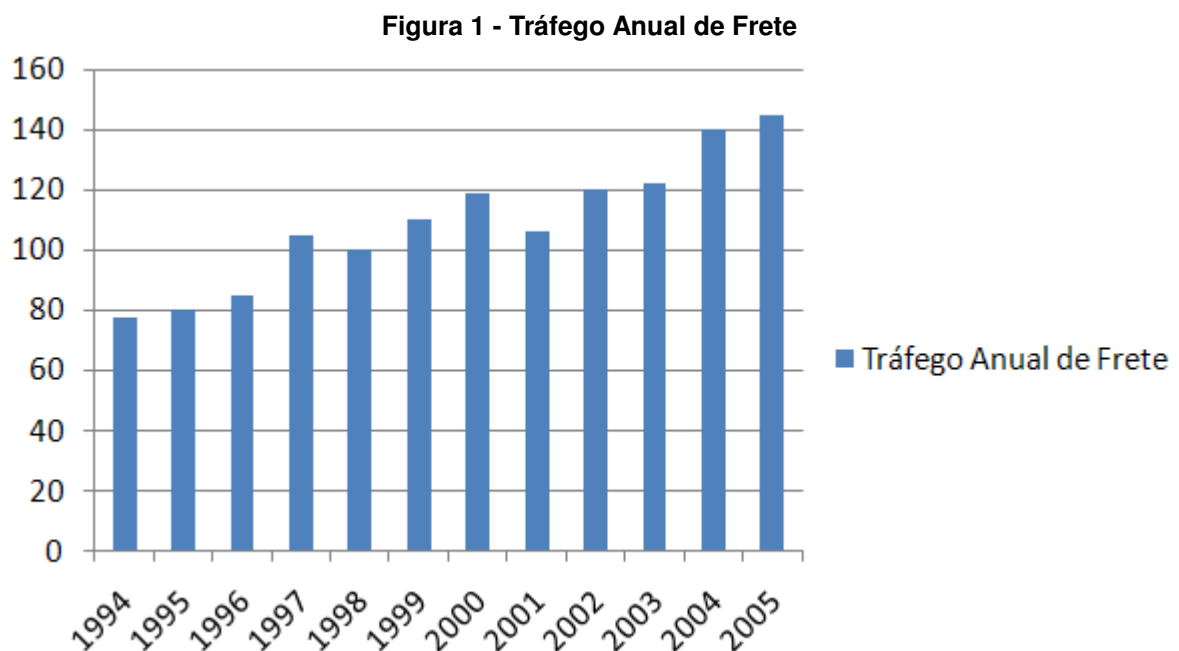
E é nesse modal ágil e eficaz, que está se popularizando ao longo dos anos que vamos basear esse estudo. Com essa facilidade no deslocamento de cargas e também de pessoas, surge a necessidade de regulamentar esse vai e vem, e classificá-lo de acordo.

No presente estudo, vamos analisar as principais responsabilidades dos transportadores aéreos no âmbito internacional.

1 DAS CARGAS E SUAS REGULAMENTAÇÕES

O transporte e seus modais foram se adaptando ao longo do tempo de acordo com as necessidades das pessoas. Atualmente no mundo globalizado em que vivemos, ainda há essa necessidade de adaptação, pois o comércio internacional está se desenvolvendo muito e a troca de mercadorias está cada vez mais comum entre os países. Há uma regulamentação específica para o transporte de mercadorias em âmbito internacional. Foi ratificada pelo Brasil em 24 de novembro de 1931 através do decreto nº 20.704 a Convenção de Varsóvia² que segundo GREGORI, Maria Stella (2007), estipulou a responsabilidade limitada como maneira de acentuar os efeitos de indenização do transportador aéreo. Atualmente essa Convenção sofreu algumas alterações e modernizações pelos protocolos firmados em Montreal, no Canadá, intitulando o novo nome: Convenção de Montreal.

Podemos observar no gráfico abaixo o intenso crescimento do modal aéreo nos últimos anos de acordo com PIERRE, David e STEWART, Richard (2010). A coluna vertical do gráfico mede-se pela *Freight Tonne Kilometers (FTK)*, que seria a tonelada de carga por quilometro.



Fonte: PIERRE, David e STEWART, Richard (2010).

² A Convenção de Varsóvia instituída no Brasil em 1931 através do decreto nº 20.704 foi substituída em setembro de 2006 pelo decreto 5910 promulgando a convenção de Montreal. O decreto 20.704 necessitava de alterações e atualizações.

1.1 PRINCIPAIS TIPOS DE CARGAS TRANSPORTADAS E UNITIZAÇÃO

Para o transporte de cargas aéreas, são necessárias aeronaves específicas para esse fim, então foram desenvolvidos os denominados aviões cargueiros. São aviões apropriados para esse tipo de transporte, onde no seu interior consta um espaço inteiramente vazio, com algumas esteiras rolantes em seu piso para facilitar a entrada, saída e a movimentação interna das mercadorias. Há diversos tipos de aeronaves cargueiras de diversos modelos, cada modelo específico permite o carregamento por uma parte do avião, alguns permitem a entrada de mercadorias pelo chamado “nariz” que seria a parte da frente da aeronave e alguns apenas pela lateral. É importante citar que nem todos os aeroportos possuem capacidade de receber denominadas aeronaves por conta do seu peso muito elevado. Outra preocupação constante é com o número de pistas que cada aeroporto possui, pois isso determina a capacidade de cada aeroporto, pois quanto mais pistas disponíveis, maior poderá ser o tráfego de aterrizações e decolagens. Com uma só pista é mais provável que ocorra atrasos e demoras.

Outro fator que devemos levar em consideração quando falamos em aeroportos, são os horários de operação. Pois de acordo com DAVID, Pierre e STEWART, Richard (2010), como os aeroportos geralmente ficam próximos de grandes cidades metropolitanas, os horários de operação são limitados pela norma do ruído, e então acabam só podendo operar durante o dia. Por isso, surge a necessidade de construir novos aeroportos mais afastados das grandes metrópoles, aeroportos especializados em transporte de cargas, pois esses vôos costumam a sair à noite, operando vinte e quatro horas por dia durante os sete dias da semana. Os autores nos citam exemplos de principais aeroportos de cargas que operam dessa segunda maneira informada, seriam eles: *Prestwick*, na Escócia, *Hahn*, na Alemanha, *Chateauroux*, na França e o principal deles, que movimenta cerca 3,6 milhões de toneladas de cargas, o de Mênfis.

De acordo com informações retiradas da página na *internet* da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO)³ referente ao mês de maio de 2013, podemos observar que as cargas com maior movimentação nos aeroportos

³ INFRAERO é uma empresa pública sediada em Brasília, mas presente em todos os estados brasileiros. Foi criada em 1973.

brasileiros são as auto partes, ou seja, partes e peças para veículos automotores, seguidas dos mais diversos produtos.

Quadro 1 - Principais Produtos Movimentados nos Terminais de Logística de Carga.

Principais Produtos Movimentados nos Terminais de Logística de Carga		
TECA	PRINCIPAIS PRODUTOS	
	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO
CONFINS	placas e componentes eletrônicos para uso em telefonia, peças em geral para fabricação de motores estacionários de combustão interna e turbinas, peças em geral para fabricação de locomotivas, peças e componentes em geral para fabricação de caminhões, medicamentos, peças em geral para fabricação de automóveis, componentes eletrônicos e peças em geral para uso em informática, peças e componentes eletrônicos, peças e componentes para fabricação de tratores e peças em geral para manutenção de veículos pesados e fora de estrada.	peças em geral para fabricação de automóveis, componentes automotivos e blocos de motores, componentes eletrônicos, peças para informática, disjuntores termomagnéticos, medicamentos, hidrômetro, peças semipreciosas, medidor de água e uniforme de caça esportiva.
CURITIBA	automóveis e utilitários, partes e peças automotivas, partes e peças para caminhão e ônibus, partes e peças para equipamentos agrícolas, equipamentos eletrônicos, equipamentos de informática, partes e peças para elevadores, escadas rolantes e esteiras, materiais para indústria cirúrgica, matéria prima para ração animal e produtos químicos.	equipamentos eletrônicos, couro, partes e peças para caminhão e ônibus, máquinas para fabricação de cigarros, materiais para indústria cirúrgica, alimentos, máquinas e equipamentos, automóveis e utilitários, vidros de segurança e roupas.
FORTALEZA	material para fabricação de geradores, transformadores e motores elétricos, couro para fabricação de calçados, matéria prima para fabricação de medicamentos, material para construção de embarcações e estruturas flutuantes, produtos farmacêuticos para uso humano e veterinário, produtos químicos e petroquímicos, exceto agroquímicos e periféricos para informática.	mamão, manga, calçados, couro, peixes congelados, peixes ornamentais, acessórios para calçados e tecidos.
GALEÃO	produtos químicos farmacêuticos, prospecção de petróleo, automotivo (partes e peças) e material bélico.	frutas, pescados, têxteis e produtos farmacêuticos.
GOIÂNIA	peças e acessórios de veículos, brinquedos em geral, pisos, produtos e matérias primas para laboratórios, informática e eletrônicos.	vestuário e frutas.
MANAUS	componentes para celulares, componentes eletroeletrônicos, carga valor (ouro e prata), placas, circuitos impressos, componentes para televisão, componentes para cpv, componentes de câmeras de vídeo e fotografia /dvd e componentes de informática.	celulares, disjuntores, lâminas de barbear, sintonizadores de satélite, alarme para veículos, peixe ornamental, componentes câmaras de vídeo e fotografia/dvd, placas de computadores, concentrado de refrigerante e lente de contato bruta e acabada.
NATAL	peças de reposição para máquinas têxteis, equipamentos de informática, equipamentos e materiais para pesquisa, peças de reposição para embarcações, explosivos, sementes de frutas, óleos e corantes e equipamentos de pesquisa geofísica.	pescados, frutas, rosas naturais, confecções, botões, cosméticos e redes.
PORTO ALEGRE	máquinas e equipamentos, informática, peças agrícolas, ótica.	couro, armamento, informática e máquinas.
RECIFE	equipamentos e reagentes para laboratórios, equipamentos hospitalares, tintas e produtos químicos, eletroeletrônicos, equipamentos e peças de reposição, equipamentos para fabricação de vidros e peças industriais.	peixes, eletroeletrônicos, tecidos, vegetais, couros, frutas, flores.
SALVADOR	fabricação de computadores, fabricação de pneus, indústria química e petroquímica, indústria petrolífera, metalurgia, fabricação de móveis, indústria têxtil, extração de minerais, processamento de couro e indústria automotiva.	agrícolas, couro, peças automotivas, químicos e petroquímicos, pescado, calçados, tabaco e charutos e pneus.
VITÓRIA	eletroeletrônicos, telefonia, peças e componentes de computadores, motocicletas e celulares, medicamentos, siderúrgico e auto forno, peças de locomotivas e tubulações, equipamentos para telecomunicação, roupas, máquinas fotográficas e filmadoras.	mamão, produtos siderúrgicos, peixes frescos, peixes ornamentais, rochas calcárias ornamentais, móveis e armários em madeira, semente de aroeira, pedras, mármore e granitos.

FONTE: INFRAERO (2013)⁴.

⁴ Disponível em: http://tecanet.infraero.gov.br/cargaaerea/principal/informacoes/mostrar_tabelas.asp?
Acesso em: 24 jun. 2013.

Existem os mais diferenciados tipos e modelos de cargas necessitando ser transportadas, quanto maior a operação envolvida, quanto mais trabalhosa e diferenciada, mais elevado⁵ fica o valor do frete.

PORTO, Marcos Maia e SILVA, Cláudio Ferreira da (2000), trazem uma classificação exata para os tipos de mercadorias existentes que é importante termos consciência.

Quadro 2 - Tipos de Mercadorias

Bens de capital	* São maquinários ou equipamentos de produção, mecânicos, elétricos ou eletrônicos, de uso industrial, como geradores, turbinas, centrais de comando, máquinas de tecelagem, etc. São do ramo da carga geral fracionada.
Bens de consumo	* São produtos eletroeletrônicos, como vídeos, televisores, câmeras, eletrodomésticos, produtos de limpeza e alimentação, objetos de decoração, etc. São do ramo da carga geral.
Produtos energéticos	* Minérios de ferro e não ferrosos, tais como zinco, cobre, e produtos energéticos como o carvão, petróleo, álcool e gases naturais, etc. São do segmento dos granéis.
Produtos agrícolas e agropecuários	* São os grãos agrícolas como soja, trigo, milho e arroz. Inclui a carne, frango, sucos, frutas, etc. São dos ramos dos graneis e carga geral.
Bens de alto valor agregado	* Objetos de arte como quadros, esculturas, peças de museu, determinados objetos de decoração, jóias, etc.

FONTE: MAIA, Marcos e SILVA, Cláudio Ferreira da (2000).

De acordo com esses mesmos autores, existem alguns pontos importantes referente o transporte de mercadorias que devem ser considerados.

O primeiro e bem conhecido é referente a perecibilidade dos produtos, pois cada produto possui uma capacidade diferente de se deteriorar. Para produtos com um grau de perecibilidade muito alto, usam-se equipamentos refrigerados para manter o máximo de suas características ao longo do transporte.

O segundo é a fragilidade, trata-se do quanto cada produto é sensível ao manuseio e transporte. Para esses produtos são aconselháveis embalagens adequadas.

O terceiro refere-se à volatilidade, esse ponto ocorre em gases em estado liquefeito, a perda acontece por escapamento do gás no transporte.

⁵ Os fretes aéreos são calculados baseados na cubagem das cargas. A cubagem são as dimensões dos volumes, ou seja, a largura, a altura e a profundidade.

Outro ponto a ser considerado é a rigidez dos produtos, pois existem uns que são tão frágeis que necessitam de embalagem ao seu redor para deixá-los mais manipuláveis.

O peso e volume também devem ser levados em conta, pois grandes volumes necessitam de grandes operações para carga e descarga, sem contar no uso de equipamentos específicos para a movimentação. E da mesma forma acontece com volumes pequenos em menores proporções.

O último fator é a periculosidade, são aqueles produtos nocivos ao ambiente e aos homens, considerados “cargas perigosas”. Estudaremos nos próximos itens mais afundo, mas é importante ressaltar que exigem um cuidado específico, tanto no transporte quanto na armazenagem.

1.1.1 Carga Perigosa

De acordo com KEEDI, Samir (2011), as cargas perigosas podem ser classificadas como aquelas que apresentam riscos para as pessoas, objetos e veículos. Também são classificadas como cargas especiais devido ao tratamento diferenciado que exigem.

Segundo esse mesmo autor, as cargas perigosas se dividem basicamente entre nove classes, a saber:

- Classe 1 – explosivos:
 - 1.1 com riscos de explosão;
 - 1.2 com riscos de projeção;
 - 1.3 com riscos de incêndio;
 - 1.4 sem risco considerável;
 - 1.5 pouco sensíveis e com risco de explosão;
 - 1.6 insensíveis e sem riscos de explosão.
- Classe 2 – gases:
 - 2.1 gases inflamáveis;
 - 2.2 gases não-inflamáveis, não tóxicos;
 - 2.3 gases tóxicos.
- Classe 3 – líquidos inflamáveis
- Classe 4 – sólidos inflamáveis:
 - 4.1 sólidos inflamáveis;
 - 4.2 sujeitas a combustão espontânea;
 - 4.3 que liberam gases inflamáveis no contato com a água.
- Classe 5 – substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos:
 - 5.1 oxidantes;
 - 5.2 peróxidos orgânicos.
- Classe 6 – substâncias tóxicas (venenosas) e infecciosas:
 - 6.1 substâncias tóxicas (venenosas);

6.2 substâncias infecciosas.

- Classe 7 – materiais radioativos.
 - Classe 8 – corrosivos.
 - Classe 9 – mercadorias perigosas diversas.
- (KEEDI, 2011, p.291)

Ao conhecermos as diferentes classificações das cargas perigosas, podemos verificar que elas realmente exigem um tratamento bem diferenciado. Há também algumas tabelas de compatibilidade, pois dependendo da classificação da carga perigosa conforme visto acima, não é permitido que elas fiquem próximas de outras como, por exemplo, transportar cargas tóxicas e alimentos no mesmo ambiente.

FERREIRA, Luiz Antonio Felix (2003), traz uma tabela de incompatibilidade de cargas, a qual podemos observar a seguir:

QUADRO 3 - Segregação entre Volumes

Classes ou Divisões	Classe ou Divisão						
	1	2	3	4.2	4.3	5	8
1	Nota 1	Nota 2	Nota 2	Nota 2	Nota 2	Nota 2	x
2	Nota 2	-	-	-	-	-	-
3	Nota 2	-	-	-	-	x	-
4.2	Nota 2	-	-	-	-	x	x
4.3	Nota 2	-	-	-	-	x	x
5	Nota 2	-	x	x	x	-	x
8	x	-	-	x	x	x	-

Fonte: FERREIRA, Luiz Antonio Felix (2003).

Para o entendimento da tabela, o autor nos explica que o “x” representa a incompatibilidade dos elementos que se cruzam, não podendo ser acondicionados juntos ou muito próximos.

Referente à Nota 1 – O autor afirma que essa nota se refere aos explosivos que pertencem a mesma classe, e podem ser agrupados.

À Nota 2 – Explica que esse grupo não pode ser agrupado aos explosivos.

KEEDI, Samir (2004) afirma existirem algumas cargas que devido ao seu alto grau de periculosidade, o transporte em aviões não é permitido. Para algumas delas o único meio de transporte autorizado, são os cargueiros.

As cargas perigosas ou especiais necessitam de uma documentação específica prévia ao embarque. Trata-se de algumas autorizações de órgãos e associações competentes a atuarem nesse tipo de situação. As principais

associações existentes que regulam esse tipo de carga são a *International Maritime Organization (IMO)*⁶ e a *International Air Transport Association (IATA)*.

Para KEEDI, Samir (2004), a documentação necessária a seguir junto com as mercadorias perigosas é: a declaração do embarcador para mercadorias perigosas, a ficha de emergência na qual deverá constar algumas informações sobre a carga e informações sobre o seu correto manuseio, principalmente em caso de avaria ou vazamento do produto, o certificado da empresa produtora da embalagem e o Atestado de Produto Aeronáutico Aprovado. Poderemos observar algumas dessas documentações nos anexos desse estudo.

De acordo com esse mesmo autor referente a embalagem dessas mercadorias é importante salientar que devem sempre estar inteiramente de acordo com as instruções da *IATA* que descreve claramente como deve ser através do *Dangerous Goods Regulation*. No embarque desse tipo de produto deve-se considerar uma quantidade máxima por embalagem, assim como mercadorias incompatíveis que coloquem o vôo em risco. Elas devem ser embaladas de acordo com a classificação da Organização das Nações Unidas (ONU), sempre com identificação de características principais e essenciais das mercadorias.

Existem outros tipos de mercadorias que mesmo não se enquadrando como mercadorias perigosas, necessitam de uma prévia autorização das companhias aéreas para embarque por terem algumas restrições, como por exemplo, alguns materiais orgânicos e animais ferozes.

1.1.2 Perecíveis e animais vivos

De acordo com KEEDI, Samir e MENDONÇA, Paulo C.C de (2000), esse tipo de mercadoria são aceitas para embarque, desde que haja a certeza de que chegarão ao destino no mesmo estado inicial e sejam devidamente identificadas⁷.

⁶ IMO é uma organização internacional que regulamenta o transporte marítimo. É vinculada a ONU (Organização das Nações Unidas), e seu objetivo principal é padronizar, manter e controlar as regras do transporte marítimo. O Brasil compõe essa organização desde 1963. Foi fundada em 1948 em Genebra.

⁷ “O cliente ou seu representante legal deve se dirigir à companhia aérea transportadora do animal para receber as primeiras informações sobre a carga e retirar seu Conhecimento de Embarque (AWB/HAWB). Em seguida, o cliente deve dirigir-se com o documento ao escritório do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA, dentro do Terminal de Logística de Carga – TECA para liberação da carga. Após a liberação, o cliente deve dirigir-se à Receita Federal, pagar os tributos da carga (quando necessário) e retirar a Declaração Simplificada de Importação – DSI,

A *IATA* também dispõe de uma regulamentação específica para o transporte de animais vivos, na qual é descrita diversas observações a serem cumpridas pelos clientes antes que haja o transporte efetivo. É essencial que o animal esteja em bom estado de saúde e não prenhes.

1.1.3 Unitização de Cargas

A unitização de cargas surgiu de acordo com a necessidade dos transportadores em agilizar o processo de carregamento e descarregamento de navios, aeronaves e etc.

A unitização nada mais é do que o agrupamento de diversas cargas menores em uma única maior. Isso facilitou e principalmente otimizou muito o tempo das transportadoras, companhia aéreas, armadores e todas as partes envolvidas no manuseio das cargas.

KEEDI, Samir (2004), conceitua a unitização da seguinte maneira:

É o agrupamento de um ou mais volumes de carga geral, ou mesmo carga granel, em uma unidade adequada para esse fim. Esse tipo de processo de agrupamento pode ser realizado com qualquer tipo de unidade de carga existente como os containeres, pallets, big bags, ou outra unidade que se preste a união da carga para sua movimentação única. (KEEDI, 2004, p. 52)

Esse mesmo autor, juntamente com MENDONÇA, Paulo C.C. de (2000), listam as principais vantagens da unitização de cargas, a saber:

- Redução do número de volumes a manipular;
- Menor número de manuseios de cargas;
- Menor utilização de mão-de-obra;
- Possibilidade do uso de mecanização;
- Melhoria no tempo de operação de embarque e desembarque;
- Redução de custos de embarque e desembarque;
- Redução de custo com embalagens;
- Diminuição das avarias e roubos de marcadoras;

documento que comprova a posse do animal. Com a DSI em mãos, o passageiro deve dirigir-se ao setor de tarifação da Infraero no TECA para a emissão do Documento de Arrecadação de Importação – DAI. Após o pagamento do DAI, deve dirigir-se ao setor de liberação de cargas da Infraero, apresentando os documentos e os comprovantes de pagamentos para liberação do animal”. (INFRAERO. **Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária**. Disponível em: <http://www.infraero.gov.br/index.php/br/perguntas-frequentes/sobre-logistica-de-carga.html>. Acesso em: 21 jul. 2013.)

- Redução dos custos de seguro de mercadorias;
 - Incentivo da aplicação do sistema *door-to-door* (porta a porta);
 - Padronização internacional dos recipientes de unitização.
- (MENDONÇA e KEEDI, 2000, p.36)

Um das ferramentas mais conhecidas para essa atividade são os *Pallets*.

Pallets são estruturas de madeira, alumínio ou qualquer outro material, que sirvam como uma espécie de “chão” para as mercadorias, elas são posicionadas e agrupadas sobre eles de forma única. Os *pallets* possuem encaixes na parte inferior que permite que os “ganchos” das paleteiras e empilhadeiras entrem no seu interior e os transportem inteiramente de uma única vez.

Essas estruturas em sua grande maioria possuem o tamanho padronizado, para facilitar o carregamento.

KEEDI, Samir (2004), traz uma tabela de três medidas padrões dos *Pallets*.

Quadro 4 - Tamanho dos *Pallets*

Comprimento (m)	Largura (m)	Padrão
1,20	1,00	ISO
1,20	0,80	EURO
1,10	1,10	USA/ JAPÃO

FONTE: KEEDI, Samir (2004).

A fixação dos volumes em cima do *pallets* deve ocorrer de forma rígida para permitir a movimentação sem nenhum problema. KEEDI, Samir e MENDONÇA, Paulo C.C. de (2000), nos explicam como poderá ocorrer essas fixações.

- Através de cintas que envolvam os materiais, podem-se usar quantas forem necessárias desde que nenhum material fique descoberto possibilitando a retirada sem a violação. Essas cintas podem ser de diversos materiais, entre eles o *nylon*, o poliéster, o polipropileno e etc.
- Utilizando o filme *shrink*, que é uma espécie de saco que envolve a carga e o *pallet* não permitindo a aproximação entre os volumes. Muito utilizado para as cargas que não são estáveis.
- Com a unitização *stretch* mais adequado para carga estáveis, é um filme que cobre a carga e o *pallet* impermeabilizando os materiais.

É importante ressaltar que cada *pallet* unitizado constitui um volume de carga, mesmo que dentro dele estejam agrupados diversas caixa menores. Cada volume

deve ser identificado de acordo, todos os *pallets* deverão ser etiquetados com os dados da carga, o destino final e outras informações importantes para a identificação correta dos volumes.

A outra ferramenta bem conhecida para a unitização de cargas são os *containers*. São mais populares no modal marítimo, mas também possuem presença ativa no modal aéreo.

Podemos definir os *containers* como estruturas de metal, aço, alumínio, ou qualquer outro material que permitam que cargas sejam guardadas dentro deles. São espécies de caixas de diversos tamanhos, mas todos padronizados. Nos anexos desse estudo, podemos visualizar os diversos modelos de *containers* aéreos existentes.

FERREIRA, Luiz Antonio Felix (2003), traz uma tabela dos principais tipos de *containers* aeronáuticos existentes.

Quadro 5 - Tipos de Containers

Tipo (código IATA)	Peso Máximo - Tara em KG	Área Total (m³)	Área Útil (m³)	Aeronaves que Utilizam
LD 2 (DPA)	1.255	1,19x1,53x1,6 2 2,95	1,11x1,45x1,56 2,51	B767
LD 3 (AKE)	1.588	1,56x1,53x1,6 2 3,87	1,48x1,47x1,56 3,39	DC 10 PAX/CARGO - B767 - B747 MD11
LD8 (DQF)	2.450	2,43x1,53x1,6 2 6,02	2,35x1,45x1,56 5,31	B767
LD 11/ LD21 (ALP/AWN)	3.175	3,18x1,53x1,6 2 4,87	2,98x1,33x1,56 3,96	DC 10 PAX/CARGO- B747 MD11
AQ 6 (AQA)	6.804	3,18x2,44x2,4 4 18,93	3,08x2,34x2,34 16,86	B747 PAX/CARGO

Fonte: FERREIRA, Luiz Antonio Felix (2003).

Há diversas outras formas de unitização. A própria INFRAERO (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária) traz uma tabela de principais volumes cadastrados no MANTRA.

De acordo com o próprio site do sistema, o Mantra é um software de comércio exterior que possibilita os exportadores e importadores controlar o *status* de suas cargas.

É um sistema bem utilizado pelos integrantes do processo. É exigência da própria Receita Federal Brasileira, que o despachante da carga entregue junto com a

documentação de liberação das mercadorias, uma via do MANTRA visado e vinculado. Visado, quando o sistema aponta a data de chegada e de desconsolidação da carga, ou seja, que a carga está pronta para ser nacionalizada. E vinculado refere-se ao vínculo da declaração de importador expedida por esse mesmo despachante. Um modelo dessa via encontra-se disponível no capítulo de anexos desse trabalho.

A tabela disponibilizada pela INFRAERO possibilita uma visão geral dos tipos de embalagens existentes. Todas elas são uma forma de unitização de volumes.

Tabela 1 - Tabela de codificação

Tipos de embalagem

<i>Código</i>	<i>Descrição</i>
01	Tambor de Plástico
02	Tambor de Metal
03	Tambor de Papel
04	Caixa de Madeira
05	Caixa de Papelão
06	Caixa de Isopor
07	Saco Plástico
08	Saco de Aniagem
09	Amarrado
10	Envelope
11	Pacote
12	Peça
13	Canudo
14	Engradado
15	Mala Normal
16	Mala Diplomática
17	Urna Funerária
18	Caixa de Metal
19	Baú de Metal
20	Baú de Madeira
21	Light-van
22	Container
23	Caixa de Papelão
24	Saco de Lona
25	Diversos

Fonte: INFRAERO (2013)⁸.

É importante mencionar, que para esses itens de unitização acima que possuem madeira, há um procedimento a ser realizado antes da liberação das mercadorias (em casos de importação), esse tratamento é realizado pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), que fiscaliza e inspeciona se a

⁸ Disponível em: http://tecanet.infraero.gov.br/cargaaerea/principal/informacoes/mostrar_tabelas.asp?. Acesso em: 25 jun. 2013.

madeira não está com pragas e danificada de modo que possa trazer algum risco. Podemos verificar uma cópia de um formulário que deve ser apresentado nos anexos desse trabalho.

Outra modalidade de unitização conhecida é o *Big Bag* ou *container* flexível como também é chamado. Comporta até duas toneladas de mercadorias, pode ser utilizado em qualquer tipo de modal e é aconselhável para produtos granel ou embalados em sacos, porque protege melhor.

KEEDI, Samir e MENDONÇA, Paulo C.C de (2000), trazem o que explicamos acima como duas modalidades de unitização.

A primeira conhecida como *Unit Load Devices (ULD)* – Unidades próprias para a unitização. São utilizadas no transporte aéreo de diferentes tamanhos e pesos. São os famosos *containers* e *pallets* aéreos, eles fazem parte da aeronave e se encaixam perfeitamente nelas.

Referente à utilização dessas unidades, funcionam semelhante ao modal marítimo, com um prazo menor, pois elas são entregues aos expedidores e destinatários, livre de pagamento por um período de quarenta e oito horas, e caso não seja devolvido dentro do prazo, cobra-se uma multa por atraso de devolução.

A segunda é conhecida como *Non-Aircraft ULD* – Que é o restante das unidades que não fazem parte da aeronave em si. Todas devem ser adaptadas as técnicas da *IATA*.

É importante ressaltar que no interior dessas unidades não se pode carregar matérias restritos pelo manual de cargas perigosas, nem animais vivos e afins.

1.2 EMBALAGENS

Já comentamos um pouco sobre esse importante papel nos tópicos anteriores, mas há necessidade de compreender a importância que as embalagens possuem nos transportes de mercadorias.

Temos em mente que a principal função vinculada à embalagem é proteger os produtos, pois sabemos que quando há o transporte internacional, dificilmente será utilizado apenas um modal de transporte, na maioria dos casos, há necessidade de haver a intercalação entre modais.

No aéreo, por exemplo, em quase todos os casos, há necessidade de utilizar também o transporte rodoviário. Nessa intercalação muito freqüente, há realmente a necessidade de alguma proteção sobre as mercadorias, pois elas são movimentadas diversas vezes por máquinas diferenciadas e por operadores distintos.

Muitas empresas não possuem essa visão, o que acarreta diversos custos e diversas avarias. “A Embalagem inadequada refere-se à falta de material apropriado para embalar no caso de embarque internacional” (DAVID, Pierre e STEWART, Richard, 2010, p.345).

Um estudo prévio do produto, das necessidades de armazenamento, acondicionamento e da fragilidade das mercadorias, poderiam evitar com que muitas empresas desperdiçassem tempo e dinheiro.

O percentual de avarias ocasionadas durante o transporte é bem alto, conseguiremos verificar mais a fundo na segunda parte desse estudo.

Segundo esses mesmo autores, ainda há mais duas funções essenciais para as embalagens, na qual a segunda delas seria facilitar a manipulação de produto enquanto estão em trânsito. E a terceira função é fazer parte da estratégia de serviços, pois o consumidor final sempre espera receber as mercadorias em ótimo estado.

Os mesmos autores trazem três objetivos principais da embalagem correta de um produto, a saber:

1. Proteger os produtos de danos mecânicos quando em trânsito: ruptura, choques, cortes, amassos (essas ameaças representam aproximadamente 43% de todas as reclamações feitas por fretadores às companhias de seguro).
2. Proteger os produtos de danos causados por água: água do mar, chuva, enchentes e suor de container (15% das reclamações).
3. Proteger os produtos de roubo e de pilhagem (21% das reclamações). (DAVID, Pierre e STEWART, Richard, 2010, p.347).

1.3 INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION - IATA

De acordo com FARIAS, Hélio de Castro⁹, a IATA é:

⁹ FARIAS, Hélio de Castro. REVISTA BRASILEIRA DE DIREITO ESPACIAL. Disponível em: <http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1669.htm>. Acesso em: 24 jun. 2013.

Uma associação de direito privado com características "sui generis"¹⁰ visto que seus membros são em grande parte pessoas jurídicas controladas pelos respectivos governos, os quais são possuidores ou da maioria do capital votante ou, por meio de algumas modalidades de subsídios, indicam estar o controle indireto subordinado à uma entidade governamental; embora podendo ser classificada como uma associação não governamental, ou uma ONG, é na realidade uma associação quase (há exceções) intergovernamental.

Já no portal da *IATA* via internet, há um conceito ligado há uma associação representativa, pró-ativa e neutra, exercendo suas funções com alta qualidade.

De acordo com o mesmo portal, podemos analisar a missão, os objetivos, as vantagens e as metas que essa associação possui, bem definidas.

Figura 2 - Missão, Objetivos, Vantagens e Metas - IATA

Missão

"Representar e servir o setor da aviação"

Objetivos

Para cumprir plenamente essa missão, a IATA atende a quatro grupos engajados na operação equilibrada do sistema de transporte aéreo mundial: o público em geral, governos, terceiros como agentes de viagem e carga ou fornecedores de equipamentos e sistemas.

Vantagens

· Para as Empresas Aéreas

a IATA oferece soluções conjuntas - além dos recursos próprios de cada empresa - para explorar oportunidades e resolver problemas. As Empresas Aéreas interligam suas redes individuais num sistema de abrangência mundial através da IATA, a despeito das diferenças de idioma, moeda, legislação e hábitos. A IATA também economiza dinheiro.

· Para os governos

a IATA desenvolve padrões operacionais para o setor. Representa também a fonte mais rica de experiência acumulada e conhecimentos específicos sobre a qual os governos podem se apoiar. Em questões de segurança e eficiência do transporte aéreo a IATA contribui com a política estabelecida da maioria dos governos, permitindo economizar grandes esforços e recursos que de outra forma deveriam ser gastos em negociações bilaterais, como por exemplo, tarifas.

· Para os terceiros

a IATA funciona como um elo de ligação coletivo entre eles e as Empresas Aéreas. Agentes de Viagem e Carga podem representar comercialmente as Empresas no mercado através da IATA e beneficiar-se da neutralidade aplicada nos padrões de serviço às agências e do nível de profissionalismo alcançado na prestação desses serviços.

Metas

Segurança : promover serviços aéreos confiáveis e seguros. Viabilidade Financeira: Auxiliar o setor a alcançar níveis adequados de rentabilidade. Padrões e Procedimentos: Desenvolver padrões e procedimentos econômicos e ecológicos para facilitar a operação do transporte aéreo internacional. Bom Patrão: Proporcionar um ambiente de trabalho que atraia, mantenha e desenvolva colaboradores comprometidos.

Fonte: IATA (2013)¹¹

¹⁰ *Sui generis*: de seu próprio gênero; peculiar, singular; de sua espécie; aquilo que é de uma pessoa, de uma coisa.

¹¹ Disponível em: <https://www.iata.org.br/>. Acesso em 24 jun. 2013.

Podemos observar que a *IATA* é uma associação que interfere e influencia em muitas funções no transporte internacional aéreo.

Um dos maiores exemplos que temos de atuação dessa entidade é na fiscalização das tarifas dos fretes aéreos.

FERREIRA, Luiz Antonio Felix (2003), nos explica que nesses casos a *IATA* é quem estabelece os valores máximos e mínimos que poderão ser utilizados no mercado. Geralmente esse cálculo é feito sobre o peso bruto da carga e as dimensões dos volumes.

Referente à estrutura organizacional da *IATA*, FARIAS, Hélio de Castro nos explica como funciona:

A *IATA* é dirigida por um Comitê Executivo que elege um Diretor Geral com função de executar a política emanada desse Comitê Executivo; o seu órgão máximo é a Assembléia Geral que elege os membros do Comitê Executivo (em geral procurando atender os critérios da representação geográfica e a participação de grandes e pequenos transportadores, tomando por base o número de quilômetros voados e/ou passageiros/quilômetros transportados) e determina as diretrizes a serem observadas pelo Comitê Executivo e o Diretor Geral.¹²

Ainda de acordo com esse mesmo autor, referente à introdução da *IATA* no direito interno, ele nos explica que a forma de entrada dessa associação se deu através dos acordos Bilaterais de transporte aéreo que o Brasil fechava com os outros países, e ao ser baixado o Decreto Executivo, o cumprimento do acordo passava a ser obrigatório e era de responsabilidade da *IATA* comandar esse tipo de assunto.

KEEDI, Samir e MENDONÇA, Paulo C.C de (2000), nos explicam alguns fatores curiosos dessa organização, pois afirmam que ela não possui um caráter político, mas sim comercial. Dizem mais, que nenhuma companhia aérea é obrigada a se vincular a *IATA*, mas as que não se vincularem deixam de usufruir diversas facilidades, além de não poderem contar com o apoio dessa associação. Também não podem usufruir da estrutura e de nenhum instrumento dessa organização. Na prática, vemos que se uma companhia aérea não se associa a *IATA*, é praticamente impossível conseguir operar.

¹² FARIAS, Hélio de Castro. REVISTA BRASILEIRA DE DIREITO ESPACIAL. Disponível em: <http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1669.htm>. Acesso em: 24 jun. 2013.

Esses mesmos autores conseguem nos explicar um pouco mais a cerca dos objetivos práticos dessa organização. Para isso, dividem num grupo de seis objetivos principais, dentre eles, podemos saber:

- Objetivam que seus membros, as companhias aéreas, prestem um serviço de qualidade, ou seja, seguro, eficiente, rápido e dentro das normas estabelecidas vinculado a um bom lucro para as associadas.
- Criam condições para que haja uma colaboração mútua entre as associadas.
- Encontram soluções junto as companhias e a outros órgãos internacionais para problemas existentes na aviação.
- Conforme já comentamos, definir os valores dos fretes e o limite a ser utilizado pelas associadas.
- Incentivar a modernização dos aeroportos.
- Elaboram as rotas aéreas, visando um transporte aéreo regular.

1.4 CONTRATOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL AÉREO

Para todo e qualquer transporte aéreo de mercadorias, é obrigatório que a companhia aérea emita um conhecimento de embarque denominado *Airway Bill (AWB)* que nada mais é do que o próprio contrato firmado entre a companhia e o exportador. Existe também o contrato firmado pela companhia com um agente de carga, que se denomina *Master Airway Bill (MAWB)*. E quando esse agente de carga firma o contrato com o exportador, teremos o *House Airway Bill (HAWB)*, também conhecido como filhote. Ambos os documentos são exigidos pela Receita Federal Brasileira na liberação ou desembaraço das mercadorias, tanto na exportação, quanto na importação. Esses conhecimentos deverão ser emitidos em vias carbonadas aonde cada via irá para uma parte envolvida, podem ter de nove a doze folhas, sendo que as três primeiras deverão ser originais e o restante cópias não negociáveis. Deverão conter informações básicas da carga, como os dados do importador, do exportador, do consignatário quando houver, descrição da mercadoria juntamente com o peso bruto, as dimensões da carga e os volumes. No decreto 5910 de 28 de maio de 1999, através do seu artigo 5º temos claramente o exposto acima:

Conteúdo do Conhecimento Aéreo ou do Recibo de Carga

O conhecimento aéreo ou o recibo de carga deverão incluir:

- a) a indicação dos pontos de partida e destino;
- b) se os pontos de partida e destino estão situados no território de um só Estado Parte, e havendo uma ou mais escalas previstas no território de outro Estado, a indicação de pelo menos uma dessas escalas; e
- c) a indicação do peso da remessa.¹³

De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica¹⁴, através do seu art. 235, deverá haver no conhecimento as seguintes indicações:

- I - o lugar e data de emissão;
- II - os pontos de partida e destino;
- III - o nome e endereço do expedidor;
- IV - o nome e endereço do transportador;
- V - o nome e endereço do destinatário;
- VI - a natureza da carga;
- VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;
- VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;
- IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contrapagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;
- X - o valor declarado, se houver;
- XI - o número das vias do conhecimento;
- XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;
- XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.

No artigo 7º do decreto 5910¹⁵, se explica um pouco mais sobre a descrição que deverá conter no conhecimento:

Descrição do Conhecimento Aéreo

1. O conhecimento aéreo será emitido pelo expedidor em três vias originais.
2. A primeira via conterà a indicação “para o transportador”, e será assinada pelo expedidor. A segunda via conterà a indicação “para o destinatário”, e será assinada pelo expedidor e pelo transportador. A terceira via será assinada pelo transportador e por este entregue ao expedidor, após a aceitação da carga.
3. A assinatura do transportador e a do expedidor poderão ser impressas ou substituídas por um carimbo.

¹³ BRASIL. Decreto 5910, 27 de setembro de 2006. **Planalto**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm>. Acesso em: 26 jun. 2013.

¹⁴ BRASIL. Lei 7565, de 19 de dezembro de 1986. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm>. Acesso em: 24 jun. 2013.

¹⁵ BRASIL. Decreto 5910, 27 de setembro de 2006. **Planalto**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm>. Acesso em: 26 jun. 2013.

4. Se, a pedido do expedidor, o transportador emite o conhecimento aéreo, considera-se, salvo prova em contrário, que o transportador agiu em nome do expedidor.

No Código Brasileiro de Aeronáutica¹⁶ através do seu art. 236, também consta a descrição que deve haver no conhecimento aéreo.

O conhecimento aéreo será feito em 3 (três) vias originais e entregue pelo expedidor com a carga.

§ 1º A 1ª via, com a indicação "do transportador", será assinada pelo expedidor.

§ 2º A 2ª via, com a indicação "do destinatário", será assinada pelo expedidor e pelo transportador e acompanhará a carga.

§ 3º A 3ª via será assinada pelo transportador e por ele entregue ao expedidor, após aceita a carga.

É curioso observarmos que ambas as fundamentações legais, são de origens distintas, mas não há conflito de informações. Elas apenas se complementam e no máximo se reafirmam algumas vezes.

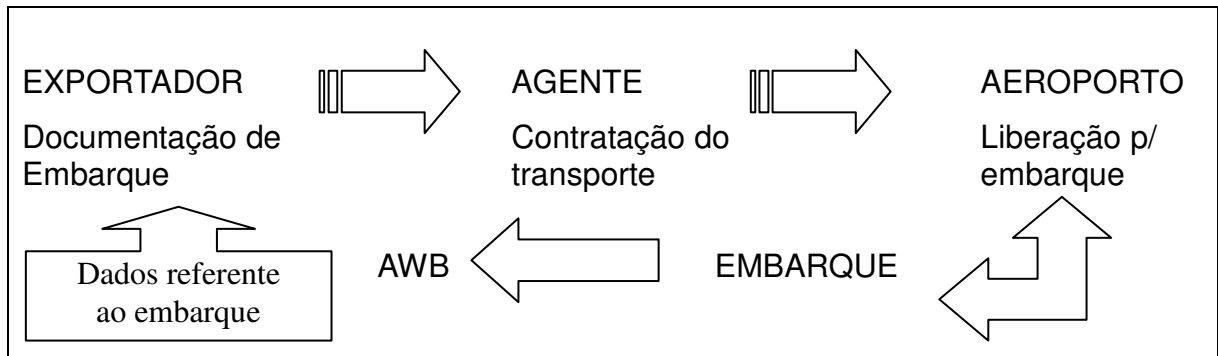
Mais um artigo importante do Código Brasileiro de aeronáutica é o 240, pois resume bem as principais funções de um conhecimento de transporte aéreo. "O conhecimento faz presumir, até prova em contrário, a conclusão do contrato, o recebimento da carga e as condições do transporte".

As condições de transporte conforme mencionado no artigo acima, referem-se as cláusulas que cada conhecimento traz em seu verso. São cláusulas impostas geralmente pela *IATA* que trazem algumas garantias para o seu expedidor.

Podemos analisar um modelo de *MAWB* e de *HAWB* nos anexos desse estudo. Podemos verificar também o verso do conhecimento aonde se encontram as cláusulas mencionadas acima que serão estudadas mais profundamente na segunda parte desse estudo.

Para que tenhamos uma visão geral do processo de transporte internacional aéreo e em qual momento emite-se o *AWB*, os autores PORTO, Marcos Maia e SILVA, Cláudio Ferreira da (2000), trazem um fluxograma desse processo que poderemos analisar abaixo:

¹⁶ BRASIL. Lei 7565, de 19 de dezembro de 1986. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565.htm>. Acesso em: 24 jun. 2013.

Figura 3 - Fluxo da Cadeia de Distribuição

Fonte: PORTO, Marcos Maia e SILVA, Cláudio Ferreira da (2000).

2 DA RESPONSABILIDADE JURIDICA

Essa segunda parte do estudo estará baseada e fundamentada legalmente através do Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006 que promulga a convenção de Montreal realizada em 28 de maio de 1999.

Essa Convenção de Montreal surgiu para ratificar e aprimorar a conhecida Convenção de Varsóvia que já necessitava de algumas atualizações.

Outra legislação importante que temos para regulamentar esse tipo de modal, é a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Conhecida como Código Brasileiro de Aeronáutica. Mas não poderemos basear-nos só nela, pois em seu artigo primeiro, parágrafo primeiro, traz uma observação que nos remete as convenções novamente. A saber:

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

§ 1º Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (artigos 14, 204 a 214).

Para todas essas fundamentações legais possuímos um fácil acesso através da página na *Internet* do Planalto Central que disponibilizam todas as Leis, Decretos, Portarias e afins¹⁷.

No Brasil é de responsabilidade da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) regulamentar e fiscalizar todas as atividades ligadas a aviação, foi criada a partir de 2005, pois até então quem controlava e regulamentava era o Departamento de Aviação Civil (DAC)¹⁸.

A ANAC é uma autarquia federal, constituída de forma descentralizada da administração pública para esse devido fim. A Presidência da República, ou seja, a

¹⁷ BRASIL. Lei 7565, de 19 de dezembro de 1986. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm>. Acesso em: 24 jun. 2013.

BRASIL. Decreto 5910, 27 de setembro de 2006. **Planalto**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm>. Acesso em: 26 jun. 2013.

¹⁸ O DAC foi extinto em 1999 pela Lei 11.182 que criou a ANAC. Sua responsabilidade era regular o transporte aéreo no Brasil.

adiministração pública, não pode intervir em suas atividades meios, pode apenas verificar e se certificar de que sua finalidade está sendo cumprida. Foi criada pela Lei nº 11.182 de 27 de setembro de 2005, é vinculada a Secretaria de Aviação Civil. De acordo com informações retiradas da página da ANAC na *Internet*, essa agência pode ser desmembrada em duas vertentes principais, a regulação técnica que busca a segurança de passageiros e afins, e a regulação econômica que monitoram as possíveis intervenções no mercado para uma melhor eficiência.

O importante dessa agência, é que nas investigações de acidentes aeronáuticos, não é da competência dela averiguar e sim do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes (CENIPA) e do Departamento de Controle de Espaço Aéreo (DECEA).

Não podemos esquecer-nos de mencionar a INFRAERO como importante membro na aviação, pois é de responsabilidade dela, administrar e construir aeroportos no Brasil.

Conforme mencionado acima, a Secretaria de Aviação Civil da Presidencia da República é vinculada a ANAC. É um importante e essencial órgão da aviação e foi instituído pelo Decreto 7476, de 10 de maio de 2011¹⁹. Nesse decreto constam as suas principais funções que são importantes citar:

I - formular, coordenar e supervisionar as políticas para o desenvolvimento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, em articulação, no que couber, com o Ministério da Defesa;

II - elaborar estudos e projeções relativos aos assuntos de aviação civil e de infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil e sobre a logística do transporte aéreo e do transporte intermodal e multimodal, ao longo de eixos e fluxos de produção, em articulação com os demais órgãos governamentais competentes;

III - formular e implementar o planejamento estratégico do setor, definindo prioridades dos programas de investimentos;

IV - elaborar e aprovar os planos de outorgas para exploração da infraestrutura aeroportuária, ouvida a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;

V - propor ao Presidente da República a declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão

¹⁹ BRASIL. Decreto 7476, de 10 de maio de 2011. **Senado**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Decreto/D7476.htm>. Acesso em: 26 jun. 2013.

administrativa, dos bens necessários à construção, manutenção e expansão das infraestruturas aeronáutica e aeroportuária;

VI - administrar recursos, fundos e programas de desenvolvimento da infraestrutura de aviação civil;

VII - coordenar os órgãos e entidades do sistema de aviação civil, em articulação, no que couber, com o Ministério da Defesa;

VIII - transferir para Estados, Distrito Federal e Municípios, por meio de convênios de delegação, a implantação, administração, operação, manutenção e exploração de aeródromos públicos, direta ou indiretamente;

IX - formular, implementar, avaliar e monitorar as políticas do setor de aviação civil, promovendo a concorrência, de forma a assegurar a prestação adequada dos serviços, a modicidade de tarifas e a agregação de novos usuários ao modal de transporte aéreo;

X - atribuir a infraestrutura aeroportuária a ser implantada, administrada, operada e explorada pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero; e

XI - coordenar e acompanhar os assuntos referentes à aviação civil, as infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil que necessitem de posicionamento do Brasil junto aos organismos internacionais, respeitadas as competências legais dos demais órgãos e entidades.

Podemos verificar que essa secretaria é responsável por praticamente todas as atribuições e decisões competentes a aviação civil. Dependem da autorização da presidência em alguns casos, mas é de sua responsabilidade administrar essa modalidade e expor suas necessidades.

Essa secretaria de aviação civil é composta por outras secretarias menores e departamentos. A INFRAERO, assim como a ANAC, também é vinculada a esse órgão.

Nesse mesmo decreto constam as atribuições de cada parte integrante dessa secretaria que são inúmeras. Cada parte é responsável por uma determinada atribuição, inclusive as vinculadas possuem o seu papel dentro da aviação.

2.1 RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR

É importante que tenhamos em mente o conceito básico de transportador que segundo a Lei nº 7.565, em seu art. 225, “Considera-se transportador de fato o que realiza todo o transporte ou parte dele, presumidamente autorizado pelo transportador contratual e sem se confundir com ele ou com o transportador sucessivo”.

De acordo com o estudado, o transportador é a companhia aérea, responsável pelo transporte da carga. Essa pode firmar contrato diretamente com o cliente final, ou com intermediários, que seriam os agentes de cargas conforme já comentado.

Os agentes de carga são os intermediários nas operações, eles podem ou não ser vinculados a *IATA*, eles são os expedidores dos conhecimentos, tanto do *MAWB* quanto do *HAWB*.

As companhias aéreas são pessoa jurídica, normalmente proprietárias das aeronaves, e são autorizadas pelo seu país de origem a operar. Cada companhia possui uma bandeira do país onde estiverem sediadas e registradas, ou seja, elas possuem uma nacionalidade.

A Lei nº 7.565, deixa bem claro em seu art. 203, quem poderá operar no transporte internacional, a saber:

Os serviços de transporte aéreo público internacional podem ser realizados por empresas nacionais ou estrangeiras.

Parágrafo único. A exploração desses serviços sujeitar-se-á:

- a) às disposições dos tratados ou acordos bilaterais vigentes com os respectivos Estados e o Brasil;
- b) na falta desses, ao disposto neste Código.

Mais uma vez o Código Brasileiro dá lugar aos tratados e acordos bilaterais, informando que em primeiro lugar, devem-se considerar essas legislações para regular os serviços de transporte internacional e apenas se não houver nenhum tratado ou acordo, considerar o presente código. Mas esse mesmo código em seu art. 205 traz algumas regras para a operação de empresas estrangeiras no Brasil, entre elas:

Para operar no Brasil, a empresa estrangeira de transporte aéreo deverá:

I - ser designada pelo Governo do respectivo país;

II - obter autorização de funcionamento no Brasil (artigos 206 a 211);

III - obter autorização para operar os serviços aéreos (artigos 212 e 213).

Parágrafo único. A designação é ato de Governo a Governo, pela via diplomática, enquanto os pedidos de autorização, a que se referem os itens II e III deste artigo são atos da própria empresa designada.

Informa também que para operar no Brasil essas empresas estrangeiras deverão obrigatoriamente possuir um representante nesse país, capaz de resolver e

solucionar todo e qualquer impasse ou problema que possa surgir com o exercício das atividades.

O art. 222 do Código Brasileiro de Aeronáutica traz a primeira obrigação do transportar, “Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento”.

Ou seja, conseguimos verificar a obrigação mais básica de um contrato de transporte internacional, na qual a obrigação do transportador é carregar as mercadorias em segurança e em perfeitas condições mediante pagamento adequado do cliente. Duas responsabilidades iniciais, a do transporte adequado e a do pagamento.

Ainda de acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, no seu art. 245 conseguimos observar, aonde começa e termina as obrigações contidas em um contrato de transporte internacional, a saber:

A execução do contrato de transporte aéreo de carga inicia-se com o recebimento e persiste durante o período em que se encontra sob a responsabilidade do transportador, seja em aeródromo, a bordo da aeronave ou em qualquer lugar, no caso de aterrissagem forçada, até a entrega final.

Ou seja, ao longo de todo o processo de transporte aéreo internacional, o transportador é responsável pela carga. Outra observação importante que deve ser feita, é referente ao transporte intercalado, como o modal aéreo na grande maioria dos casos exige na sequência a utilização de um transporte rodoviário, é importante ressaltar que a obrigação do transportador aéreo extingui-se com a entrega da carga para a transportadora terrestre, não tendo nenhuma responsabilidade durante esse segundo percurso.

Outra responsabilidade que conseguimos identificar de acordo com o decreto 5910 é a respeito da veracidade de dados informados nos conhecimentos de embarque. É de inteira responsabilidade do expedidor as informações contidas no *AWB*, pois ele tem a posse da carga e somente ele consegue descrever o que possui.

Esse mesmo decreto nos informa em seu artigo 9º a responsabilidade do expedidor em casos de declarações irregulares. A saber:

O expedidor indenizará o transportador por todo dano que este haja sofrido, ou qualquer outra pessoa em relação à qual o transportador seja responsável, em consequência das indicações e declarações irregulares, inexatas ou incompletas feitas por ele ou em seu nome.

Podemos verificar que de acordo com esse artigo que o agente de carga também é responsabilizado por qualquer dano que haja nesse processo por informações erradas declaradas nos conhecimentos. Por isso é muito importante que os agentes declarem corretamente e precisamente o conteúdo da carga em seus *AWBs*.

O Código Brasileiro de Aeronáutica em seu art. 241 também traz algo a respeito da veracidade das informações contidas nos conhecimentos aéreos.

As declarações contidas no conhecimento aéreo, relativas a peso, dimensões, acondicionamento da carga e número de volumes, presumem-se verdadeiras até prova em contrário; as referentes à quantidade, volume, valor e estado da carga só farão prova contra o transportador, se este verificar sua exatidão, o que deverá constar do conhecimento.

Todas as declarações informadas pelo expedidor no conhecimento são tidas como verdadeiras, é importantíssimo ressaltar que é obrigação do transportador se negar a transportar qualquer tipo de carga que não possua a documentação adequada.

Todas essas informações contidas no conhecimento aéreo devem estar de acordo com todo o restante da documentação. A Receita Federal Brasileira exige para a liberação aduaneira uma fatura comercial que é uma espécie de nota fiscal internacional, um *packing list* ou romaneio de carga que é um mapa que descreve a quantidade e os volumes das mercadorias e uma via original do conhecimento aéreo. Para os casos de exportação exige-se ainda a Documento Auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica (DANFE). Todos esses documentos são emitidos por diversas partes envolvidas no processo. Por isso é de suma importância que cada parte inclua informações legítimas nos documentos, pois eles serão confrontados uns com os outros. Em casos de divergência na documentação há diversos procedimentos que podem ser tomados, mas a grande maioria depende da análise feita pela própria Secretaria da Receita Federal Brasileira.

O decreto 5910 em seu art. 16 fala a respeito do que foi explicado acima, referente à liberação aduaneira:

O expedidor deve proporcionar a informação e os documentos que sejam necessários para cumprir as formalidades aduaneiras, policiais e de qualquer outra autoridade pública, antes da entrega da carga ao destinatário. O expedidor é responsável perante o transportador por todos os danos que possam resultar da falta, insuficiência ou irregularidade da referida informação ou dos documentos, salvo se os mesmos se devam à culpa do transportador ou de seus prepostos.

Esse mesmo decreto, afirma nesse mesmo artigo que o transportador não é obrigado a conferir se a documentação está correta e de acordo com a carga física. Essa responsabilidade conforme já exposto acima é inteiramente do expedidor do conhecimento, o agente de carga.

De acordo com o código Brasileiro de Aeronáutica é de inteira responsabilidade de o transportador avisar ao destinatário quando a carga chegar ao destino final para que o mesmo a retire em quinze dias, a não ser que no conhecimento de transporte conste outro prazo estipulado pelas partes.

Caso o destinatário não seja encontrado ou não retire a carga, também é de responsabilidade do transportador aéreo informar o expedidor para que ele retire a carga também no prazo de quinze dias para que não aconteça de a carga ser considerada abandonada.

Carga entregue em perfeitas condições, sem avarias e de acordo com o conhecimento de transporte é aquela recebida pelo destinatário sem nenhum protesto.

De acordo com esse mesmo código, através de seu art. 244 parágrafo primeiro “O protesto far-se-á mediante ressalva lançada no documento de transporte ou mediante qualquer comunicação escrita, encaminhada ao transportador”. O destinatário faz por escrito qualquer comunicação avisando o transportador das irregularidades nas mercadorias.

É importante mencionar o que traz o decreto 5910 em seu art. 26:

Toda cláusula que tenda a exonerar o transportador de sua responsabilidade ou a fixar um limite inferior ao estabelecido na presente Convenção será nula e de nenhum efeito, porém a nulidade de tal cláusula não implica a nulidade do contrato, que continuará sujeito às disposições da presente Convenção.

A convenção protege o cliente final nesse artigo, alertando que mesmo que haja alguma cláusula no conhecimento que isente o transportador de uma

responsabilidade que a Convenção de Montreal entende que é dele, essa cláusula será completamente nula.

No art. 49 desse mesmo decreto, conseguimos visualizar essa mesma proteção ao cliente final, a saber:

Toda cláusula do contrato de transporte e todos os acordos particulares concertados antes que ocorra o dano, pelos quais as partes tratem de fugir à aplicação das regras estabelecidas na presente Convenção, seja decidindo a lei que deverá ser aplicada, seja modificando as regras relativas à jurisdição, serão nulos e de nenhum efeito.

Os itens a serem estudados a seguir, são trazidos em algumas legislações de forma única, não diferenciando as características de cada um. Serão analisados e estudados de maneira individual para um melhor entendimento.

2.1.1 Avarias

Para que possamos entender qual a responsabilidade do transportador aéreo quando ocorrem avarias, é necessário sabermos em primeiro lugar o que é considerada uma avaria.

Avaria é todo e qualquer dano que a carga possa sofrer durante o percurso. Esse dano pode ser diretamente a carga, ou apenas a embalagem que a envolve, mas ambos são considerados avarias.

Via de regra a responsabilidade básica do transportador conforme visto acima é transportar a carga em perfeitas condições até o destino final, mediante pagamento adequado. É sobre até onde vai essa responsabilidade que vamos estudar nesse item.

Na prática percebe-se que o percentual de cargas avariadas é muito alto e nem sempre as medidas adequadas são tomadas e os responsáveis acionados.

Segundo o Código Brasileiro de Aeronáutica em seu artigo 8º “As avarias regulam-se pela lei brasileira quando a carga se destinar ao Brasil ou for transportada sob o regime de trânsito aduaneiro”.

De acordo com esse artigo, todas as avarias serão regulamentadas pela legislação brasileira se estiverem destinadas ao Brasil, ou quando estiver sob trânsito aduaneiro.

O trânsito aduaneiro é um regime que permite aos exportadores e importadores transportar as mercadorias em solo brasileiro, ainda não nacionalizadas, de uma zona para a outra, de um ponto de fronteira para o outro. Esse regime geralmente ocorre, pois, as armazenagens em zonas primárias²⁰ (portos e aeroportos) são mais elevadas do que em recintos alfandegados de zona secundária²¹.

O decreto 5910 em seu art. 18 traz claramente a responsabilidade do transportador aéreo. Afirma que o dano causado à carga é de inteira responsabilidade do transportador desde que essa destruição tenha ocorrido durante o trajeto aéreo.

Então enquanto a carga estiver sob responsabilidade do transportador, ele será responsável por sua segurança e integridade.

Esse mesmo artigo traz também algumas restrições a essa responsabilidade do transportador. A saber:

- a) natureza da carga, ou um defeito ou um vício próprio da mesma;
- b) embalagem defeituosa da carga, realizada por uma pessoa que não seja o transportador ou algum de seus prepostos;
- c) ato de guerra ou conflito armado;
- d) ato de autoridade pública executado em relação com a entrada, a saída ou o trânsito da carga.

- a) Essa primeira observação refere-se a algum vício que a carga possa ter desde o momento de sua fabricação e principalmente antes do embarque. A responsabilidade do transportador aéreo nesse caso é excluída.

²⁰ De acordo com o Regulamento Aduaneiro, a zona primária é constituída pelas seguintes áreas:

- a) área terrestre ou aquática, contínua ou descontínua, nos portos alfandegados;
- b) a área terrestre, nos aeroportos alfandegados; e
- c) a área terrestre, que compreende os pontos de fronteira alfandegados.

(BRASIL. Decreto 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. **Senado**. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm>. Acesso em: 17 jun. 2013).

²¹ De acordo com o Regulamento Aduaneiro, a zona secundária compreende a parte restante do território aduaneiro, nela incluídas as águas territoriais e o espaço aéreo.

(BRASIL. Decreto 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. **Senado**. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm>. Acesso em: 17 jun. 2013).

- b) Trata-se da embalagem ou da unitização inadequada da carga quando realizada por outras pessoas que não a companhia aérea ou seus autorizados. Nesses casos a responsabilidade também é extinta.
- c) Ocorre quando as avarias são ocasionadas por guerras, ou seja, fogem da alçada do transportador a segurança delas.
- d) A última restrição é a respeito das inspeções e vistorias que as autoridades possam a vir solicitar nas cargas, eles possuem autoridade para desconsolidar e abrir cada volume. Nesse caso a responsabilidade do transportador se extingue também.

Importante ressaltar que o código brasileiro de aeronáutica traz essas mesmas características conforme podemos observar abaixo:

Art. 264. O transportador não será responsável se comprovar:
I - que o atraso na entrega da carga foi causado por determinação expressa de autoridade aeronáutica do voo, ou por fato necessário, cujos efeitos não era possível prever, evitar ou impedir;
II - que a perda, destruição ou avaria resultou, exclusivamente, de um ou mais dos seguintes fatos:
a) natureza ou vício próprio da mercadoria;
b) embalagem defeituosa da carga, feita por pessoa ou seus prepostos;
c) ato de guerra ou conflito armado;
d) ato de autoridade pública referente à carga.

O art. 265 desse mesmo código traz algo a mais. Informa que se o dano não ocorrer em todos os volumes unitizados, somente será necessário indenizar o volume, ou a parte que foi avariada.

Em alguns casos onde há o transbordo das cargas, que seriam as escalas, onde se pode até mesmo trocar o transportador, a responsabilidade em casos de danos é solidária entre os transportadores. O parágrafo único da seção V desse mesmo código expõe: “Ocorre a solidariedade entre os transportadores responsáveis perante, respectivamente, o expedidor e o destinatário”.

Todos os integrantes desse processo, entre o expedidor do conhecimento e o destinatário, possuem a mesma responsabilidade sobre as cargas.

Segundo esse mesmo código, o protesto dessas avarias ocorridas durante o percurso poderão ser manifestadas no prazo de sete dias a contar do recebimento.

Já o decreto 5910 em seu art. 31, explica-nos de forma semelhante, mas mais completa conforme podemos observar abaixo:

Em caso de avaria, o destinatário deverá apresentar ao transportador um protesto, imediatamente após haver sido notada tal avaria e, o mais tardar, dentro do prazo de sete dias para a bagagem registrada e de quatorze dias para a carga, a partir da data de seu recebimento.

Esse decreto permite um prazo maior para a manifestação das avarias, informa que há quatorze dias para que haja o contato com o transportador informando o dano.

Segundo o decreto 5910 em seu art. 22 entende-se:

Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de um objeto que ela contenha afete o valor de outros volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo, ou no mesmo recibo ou, se não houver sido expedido nenhum desses documentos, nos registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 4, para determinar o limite de responsabilidade também se levará em conta o peso total de tais volumes.

O limite da responsabilidade do transportador se dará pela quantidade de volumes ou pelo peso bruto das cargas avariadas.

De acordo com o Guia da INFRAERO de cargas, é no processo de recebimento de materiais e de cargas que se identificam as principais avarias notórias. Entre as principais destacam-se:

- Remessas descaracterizadas pela Receita Federal Brasileira;
- Cargas e bagagens soltas;
- Cargas com divergência de documentação. Carga física discrepante do que foi informado no MANTRA.

Esse mesmo guia, traz-nos uma tabela de código das principais avarias e como estão lançadas nesse sistema de consulta de cargas da Receita Federal.

Quadro 6 - Códigos de Avarias

A	Diferença de Peso	J	Molhado
B	Lacre Violado	K	Despregado
C	Amassado	L	Repregado
D	Vazamento	M	Indícios de Violação
E	Quebrado	N	Riscado
F	Rasgado	O	Sensor de Impacto Ativado
G	Refitado	P	Sensor de Inclinação Ativado
H	Furado	Q	Carga Recebida com Alteração de Informação
I	Aberto	R	Indícios de deteriorização

FONTE: Guia de cargas INFRAERO (2013).

É importante analisarmos a jurisprudência abaixo, que menciona o caso de uma carga avariada no Terminal de Carga Aérea (TECA). A saber:

CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. INFRAERO. DESEMBARQUE DE MERCADORIAS IMPORTADAS. AVARIAS DAS MERCADORIAS NAS DEPENDÊNCIAS DO TERMINAL DA INFRAERO. INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS. CABÍVEL. SENTENÇA MANTIDA.

1. Não está caracterizada a hipótese de nulidade processual por negativa de prestação jurisdicional, tendo em vista a regular tramitação do feito e o fato de a sentença, com suficiente fundamentação, ter analisado todas as questões suscitadas nos autos, sem qualquer violação às garantias processuais asseguradas constitucionalmente aos litigantes. Preliminar rejeitada.

2. Rejeita-se a preliminar de carência de ação por ilegitimidade passiva, uma vez que a INFRAERO possui legitimidade passiva para a demanda em que a autora, na qualidade de seguradora, imputa à INFRAERO a responsabilidade pelos prejuízos causados à segurada, em face das avarias nos equipamentos desembarcados nas dependências do TECA II da INFRAERO.

3. Está configurada a responsabilidade civil da empresa pública demandada pela reparação dos danos decorrentes das avarias em 16 volumes de mercadorias importadas e sujeitas a desembarço aduaneiro simplificado, porque a carga foi recebida sem ressalvas e, comprovadamente, armazenada no Terminal de Logística de Carga II - TECA II da INFRAERO, que era semi-aberto. O laudo pericial indica que choveu na manhã do desembarque e que por ocasião da entrega na Estação Aduaneira Interior - EADI AURORA foram constatadas avarias, registradas em Termo de Avaria, donde se conclui que foram recebidas em perfeitas condições e danificadas nas dependências do TECA II ou no transporte até o EADI, ainda sob a responsabilidade da INFRAERO.

4. É cabível a condenação da ré ao pagamento de indenização por danos materiais decorrentes das avarias nos 16 volumes de mercadoria importada pela segurada da autora, que, sendo seguradora, sub-rogou-se no direito à indenização.
5. Nega-se provimento ao recurso de apelação.²²

Importante notar a decisão do juiz que isenta a responsabilidade do transportador aéreo, visto que a carga chegou em perfeitas condições e devido a chuva e ao mal acondicionamento da carga gerou um dano que a seguradora deseja cobrar da INFRAERO.

No campo de anexos desse estudo, poderão ser observadas algumas ilustrações de cargas avariadas.

2.1.2 Perdas

As perdas não são tão comuns quanto às avarias no mundo logístico, mas definitivamente ocorrem. É constatada a perda quando o transportador não localiza as cargas ou a mercadorias. Isso pode ocorrer por diversos fatores principais, entre eles a etiquetagem errada dos volumes ou a não identificação de cargas. Uma carga não identificada corretamente, ou simplesmente não identificada pode muito bem ser tida como perdida ou extraviada.

Da mesma forma que ocorre nas avarias, às indenizações por perdas só serão válidas para os volumes definitivamente extraviados. Só será indenizado o que for efetivamente perdido.

Para os casos de perdas de mercadorias, a responsabilidade do transportador é a mesma do que nas avarias, inclusive os mesmo artigos que tratam de avarias, geralmente trazem a perda junto.

Em caso de perda de mercadorias, de acordo com o Decreto 5910 em seu art. 13, o destinatário pode fazer valer as cláusulas constantes no contrato de transporte internacional, desde que o transportador assuma a culpa pela perda.

²² Apelação Cível Nº AC 5828 AM 2003.32.00.005828-1, 4ª Turma Suplementar, Tribunal Regional Federal, Relator: Juiz Federal Rodrigo Navarro De Oliveira.

De acordo com esse mesmo decreto em seu art. 17, temos a responsabilidade do transportador referente à bagagem, mas que também podemos considerar para as cargas, a saber:

O transportador é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria da bagagem registrada, no caso em que a destruição, perda ou avaria haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante qualquer período em que a bagagem registrada se encontre sob a custódia do transportador.

Da mesma forma podemos observar que a responsabilidade do transportador referente à perda de mercadorias ocorre somente enquanto a carga estiver a bordo da aeronave ou enquanto estiver sob a custódia do transportador.

Ainda falando de acordo com esse decreto em seu art. 36, referente ao transporte sucessivo, é importante sabermos:

Em se tratando de bagagem ou carga, o passageiro ou expedidor terá direito de ação contra o primeiro transportador, e o passageiro ou o destinatário que tenha direito à entrega terá direito de ação contra o último transportador, e um e outro poderão, além disso, acionar o transportador que haja efetuado o transporte durante o qual se produziu a destruição, perda, avaria ou atraso. Esses transportadores serão solidariamente responsáveis para com o passageiro, o expedidor ou o destinatário.

Ou seja, as parte lesadas com a perda da mercadoria poderão acionar qualquer transportador que tenha efetuado o transporte das cargas, pois eles possuem responsabilidade solidária sobre os produtos.

Da mesma forma que nas avarias, o transportador não é responsável pela perda quando ela se originar de um vício próprio, embalagem defeituosa, guerras, ou pelas ações de autoridades públicas. Nesses quatro casos a responsabilidade do transportador será nula. Mas há necessidade de que ele comprove os seguintes fatos.

De acordo com o Código Civil Brasileiro de 2002, em seu art. 754, parágrafo único²³: “No caso de perda parcial ou de avaria não perceptível à primeira vista, o destinatário conserva a sua ação contra o transportador, desde que denuncie o dano em dez dias a contar a data de entrega”.

²³ BRASIL. **Código Civil**. Organização dos textos por Anne Joyce Angher. 14ª ed. São Paulo: Riddel, 2008.

Ou seja, o destinatário possui dez dias a contar a data de entrega para manifestar seu protesto contra a perda parcial que não foi notória no ato de entrega.

2.1.3 Atrasos ou demora nas entregas

Atrasos e demoras nas entregas são fatores que ocorrem com bastante frequência nos aeroportos brasileiros. Como já citamos anteriormente, um fator que contribui muito para o grande número de atrasos, é a capacidade limitada das pistas e a falta de instrumentos adequados nos aeroportos que os permitam operar mesmo que o tempo não esteja favorável. Há muitos aeroportos que fecham durante o dia devido ao mau tempo, isso causa um transtorno muito grande para as companhias aéreas que devem se adaptar a cada minuto as mudanças, havendo necessidade de muitas vezes alterar até mesmo a rota e as escalas dos vôos.

No próprio site da INFRAERO é possível verificar como estão operando os aeroportos, pois há uma tabela atualizada constantemente sobre a quantidade de vôos previstos, atrasados e cancelados de cada aeroporto brasileiro conforme o exemplo abaixo:

Tabela 2 - Status dos voos

DATA: 07/07/2013 - domingo (última atualização 19:00h)

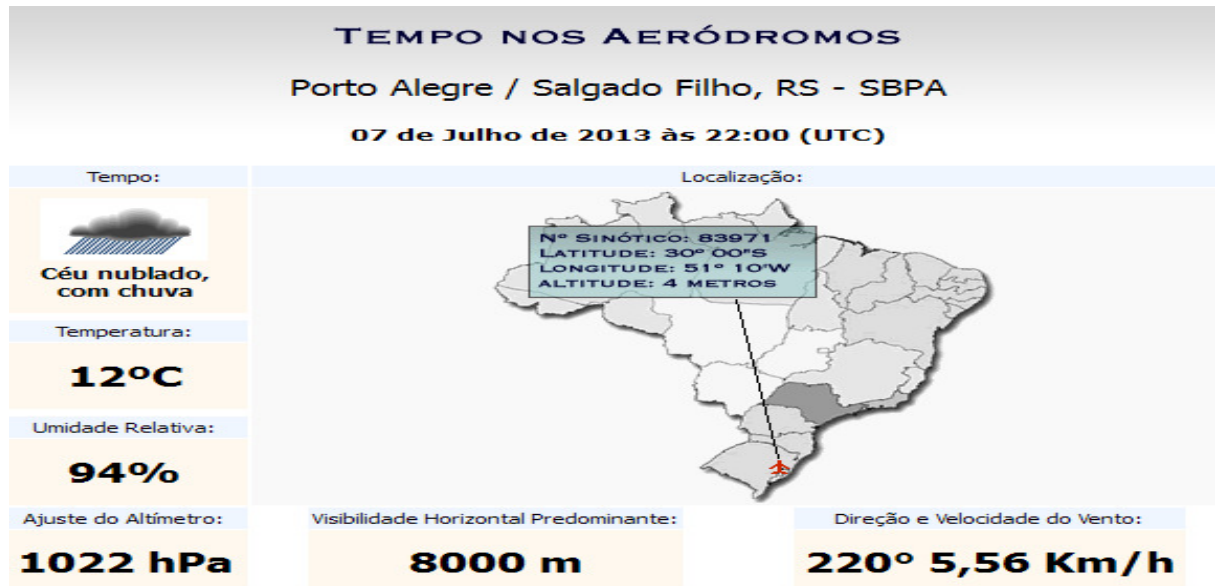
NATUREZA Doméstico Internacional

PROGRAMADOS	Nº VOOS	ATRASADOS (%)	ATRASADOS NO MOMENTO (%)	CANCELADOS (%)
TOTAIS	121	15 (12.4 %)	2 (1.7 %)	4 (3.3 %)
Belo Horizonte - T.Neves-MG	3	1 (33.3 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Brasília-DF	3	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Curitiba-PR	1	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Florianópolis-SC	1	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Manaus-AM	4	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Natal-RN	1	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Porto Alegre-RS	6	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Recife-PE	3	2 (66.7 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Rio de Janeiro - Galeao-RJ	26	1 (3.8 %)	0 (0 %)	1 (3.8 %)
Salvador-BA	2	1 (50 %)	1 (50 %)	0 (0 %)
Sao Paulo - Guarulhos-SP	71	10 (14.1 %)	1 (1.4 %)	3 (4.2 %)

FONTE: INFRAERO (2013).

Outra ferramenta que esse mesmo site nos disponibiliza são as condições climáticas atualizadas de cada aeroporto. Com elas é possível realizar alguma previsão de possíveis atrasos, devido ao mal tempo.

Figura 4 - Condições Climáticas nos Aeródromos



FONTE: INFRAERO (2013).

Os artigos que tratam de avarias e perdas geralmente consideram juntamente os atrasos, mas temos alguns casos específicos que podemos analisar separadamente como:

O decreto 5910 em seu art. 31 que nos explica como deverá funcionar o protesto: “Em caso de atraso, o protesto deverá ser feito o mais tardar dentro de vinte e um dias a contar do dia em que a bagagem ou a carga haja sido posta à sua disposição”.

Já o Código Brasileiro de Aeronáutica em seu art. 243 traz o prazo para protesto um pouco menor do que estipulado pelo decreto. “O protesto por atraso será feito dentro do prazo de quinze dias a contar da data em que a carga haja sido posta à disposição do destinatário”.

As responsabilidades sobre os atrasos ocorrem de igual maneira dos outros casos citados nos tópicos acima. Mas se pode notar que o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu art. 264, traz uma diferença considerável, a saber:

O transportador não será responsável se comprovar:

I - que o atraso na entrega da carga foi causado por determinação expressa de autoridade aeronáutica do voo, ou por fato necessário, cujos efeitos não era possível prever, evitar ou impedir;

Ou seja, há formas de exclusão dessa responsabilidade do transportador, a qual apenas a autoridade do voo poderá determinar quando necessário.

O decreto 5910 traz em seu art. 19, um parecer único e exclusivo para os atrasos de cargas, a saber:

O transportador é responsável pelo dano ocasionado por atrasos no transporte aéreo de passageiros, bagagem ou carga. Não obstante, o transportador não será responsável pelo dano ocasionado por atraso se prova que ele e seus prepostos adotaram todas as medidas que eram razoavelmente necessárias para evitar o dano ou que lhes foi impossível, a um e a outros, adotar tais medidas.

Nesse artigo temos uma unificação do dano e do atraso. Observando que o transportador é responsável por qualquer dano que a carga possa vir a sofrer decorrente dos atrasos, a não ser que ele prove que todas as medidas cabíveis foram tomadas por ele e seus terceiros a fim de evitar tais avarias.

Podemos observar que a responsabilidade do transportador é extensa quando está em posse da carga, pois deve tomar todos os cuidados especiais para evitar as avarias, danos, as perdas e os atrasos. Além disso, caso haja algum atraso, deve levar em conta que nenhuma mercadoria pode sofrer nenhum dano causado por esse atraso.

CONCLUSÃO

Conseguimos analisar através do estudo realizado, diversos pontos importantes para o desenvolvimento. O objetivo inicial era trazer noções práticas, comuns ao dia a dia da autora, vinculados e baseados legalmente em legislações específicas para o transporte aéreo.

Conseguimos verificar que as responsabilidades do transportador internacional são diversas, e que a indenização em casos de perdas, danos e atrasos também são válidas e não podem ser excluídas por nenhum meio, mesmo que haja qualquer cláusula descrita nos contratos internacionais. A Convenção de Varsóvia anula qualquer tipo de cláusula abusiva.

Podemos verificar um constante crescimento nesse modal, mais do que isso, conseguimos verificar uma espécie de popularização do transporte internacional aéreo de cargas, visto que, a quantidade de cargas transportadas por esse modal hoje é incrivelmente maior do que há alguns anos atrás.

Tendo em vista esse cenário, notou-se a importância de entendermos bem quais as verdadeiras responsabilidades de cada parte envolvida nessa operação. Conseguimos observar que também é responsável por informações verdadeiras, o agente de carga, ou expedidor do conhecimento aéreo, pois esse documento guiará o restante da operação.

Ao analisarmos a parte mais prática da operação de transporte internacional, conseguimos entender a importância e a praticidade que trouxe a unitização de cargas. É um sistema mundialmente conhecido e diversas formas de unitização são reconhecidas pela Secretaria da Receita Federal Brasileira. Com certeza essa expansão mencionada anteriormente não teria sido possível se não existisse esse meio de compactar os volumes. Outro fator importante para a agilização desse processo, são as embalagens. Nesse ponto muitas empresas ainda precisam se adaptar e entender qual a verdadeira importância disso para o transporte mais seguro. É muito necessário que as mercadorias sejam embaladas corretamente, isso evitaria muitas avarias que ocorrem e melhorariam grandiosamente a qualidade dos serviços.

Um dos fatores que contribuem para o elevado índice de avarias são justamente as mercadorias mal acondicionadas. Esses danos ocorrem com muita frequência nos aeroportos brasileiros.

Com esse constante crescimento no modal aéreo que mencionamos ao longo desse estudo, é muito importante que as autoridades estejam cada vez mais preparadas. O acúmulo de cargas pode se tornar freqüente e se não houver um plano de ação para esse crescimento, é possível que haja muitos problemas num futuro não tão distante.

Entende-se que o modal aéreo é uma excelente opção de transporte de cargas, desde que haja uma infra estrutura adequada, seja para o recebimento de aeronaves cargueiras, seja nas operações em solo. Ambas necessitam de bastantes espaços físicos adequados e operadores devidamente treinados e qualificados.

Se esses pequenos entraves forem solucionados a nível mundial, há uma grande possibilidade de que os outros modais sejam utilizados somente para cargas que não podem ser transportadas em aeronaves.

REFERÊNCIAS

ABTC. **Associação Brasileira de logística e Transporte de Carga**. Disponível em: <<http://www.abtc.org.br/paginas/pesquisa.aspx?p=liquido>>. Acesso em: 23 jun. 2013.

AMARAL, Antonio Carlos Rodrigues do. **Direito do Comércio Internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

AMORIM, Edgar Carlos de. **Direito Internacional Privado**. 10. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2009.

ANAC. **Agencia Nacional de Aviação Civil**. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/>>. Acesso em: 29 jun. 2013.

ANTAQ. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/palestras/ApresentacaoIMO.pdf> >. Acesso em: 16 jul. 2013.

ANTT. **Agencia Nacional de Transportes Terrestres**. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4978/Historico.html>>. Acesso em: 23 jun. 2013.

Aviação Civil. Disponível em: <<http://www.aviacaocivil.gov.br/>>. Acesso em: 03 jul. 2013.

BRASIL. **Código Civil**. Organização dos textos por Anne Joyce Angher. 14^a ed. São Paulo: Riddel, 2008.

BRASIL. Decreto 5910, 27 de setembro de 2006. **Planalto**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm>. Acesso em: 26 jun. 2013.

BRASIL. Decreto 5910, 27 de setembro de 2006. **Planalto**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm>. Acesso em: 26 jun. 2013.

BRASIL. Decreto 6759, 5 de fevereiro de 2009. **Planalto**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm>. Acesso em: 17 jul. 2013.

BRASIL. Lei 7565, de 19 de dezembro de 1986. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm>. Acesso em: 24 jun. 2013.

FARIAS, Hélio de Castro. **REVISTA BRASILEIRA DE DIREITO ESPACIAL**. Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1669.htm>>. Acesso em: 24 jun. 2013.

FERREIRA, Luiz Antonio Felix. **Transporte Aéreo Internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

FILHO, José Vicente Caixeta; MARTINS, Ricardo Silveira. **Gestão Logística do Transporte de Cargas**. São Paulo: Atlas, 2001.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro**. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

GREGORI, Maria Stella. A responsabilidade civil do transporte aéreo nas relações de consumo. **Revista da Faculdade de Direito de São Bernardo do Campo**. São Bernardo do Campo. p. 319 – 327, anual. 2007.

IATA. **International Air Transport Association**. Disponível em: <<https://www.iata.org.br/>>. Acesso em: 24 jun. 2013.

INFRAERO. **Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária**. Disponível em: <www.infraero.gov.br/index.php/br/rede-infraero-cargo.html>. Acesso em: 23 de junho de 2013.

KEEDI, Samir. **Logística de transporte Internacional**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

KEEDI, Samir. **Transportes Unitização e Seguros Internacionais de Carga: práticas e exercícios**. 5. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

KEEDI, Samir; MENDONÇA, Paulo C.C. de. **Transportes e seguros no comércio exterior**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

KEEDI, Samir. **Transportes, unitização e seguros internacionais de cargas: práticas e exercícios**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

MANTRA. **Sistema integrado de Comércio Exterior**. Disponível em: <<http://www.mantranet.com.br/duvidas.asp?id=11&pergunta=o-que-e-siscomex-mantra>>. Acesso em: 24 jun. 2013.

Ministérios dos Transportes. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/53887>>. Acesso em: 23 jun. 2013.

NOGUEIRA, Antonio de Pádua Soubhie. Brevíssimas notas sobre a aplicação da Convenção de Varsóvia-Montreal (e não do Código de Defesa do Consumidor) no transporte internacional aéreo de cargas, inclusive para fins de limitação da responsabilidade indenizatória do transportador. **Revista do Instituto dos Advogados de São Paulo**. São Paulo. p. 327 – 338, jul/dez. 2009.

OLIVEIRA, Alessandro. **Transporte Aéreo: Economia e Política Públicas**. 1. ed. São Paulo: Pezco, 2009.

PORTO, Marcos Maia; SILVA, Cláudio Ferreira da. **Transportes, Seguros e a Distribuição Física Internacional de Mercadorias**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

Rio Grande do Sul. Tribunal Regional Federal. Apelação Cível Nº AC 5828 AM 2003.32.00.005828-1. Relator: Juiz Federal Rodrigo Navarro De Oliveira. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/23348721/apelacao-civel-ac-5828-am-20033200005828-1-trf1>>. Acesso em: 11 jun. 2013.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e a Logística Internacional**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

SAC. **Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República**. Disponível em: <<http://www.aviacaocivil.gov.br/acessoainformacao>>. Acesso em 23 jun. 2013.

STEWART, Richard e DAVID, Pierre. **Logística Internacional**. 2. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

Universo Jus. Disponível em: <<http://www.universojus.com.br/sui-generis-sui-juris-suo-jure-%E2%80%93-supra-suum-cuique-%E2%80%93-suffcit-sub-judice>>. Acesso em: 16 jul. 2013.

ANEXO A - HAWB

CLT		66772181
Shipper's Name and Address		Shipper's Account Number
		Not Negotiable
		Air Waybill
		Issued by
		Copies 1, 2, and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.
Consignee's Name and Address		Consignee's Account Number
		It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.
Issuing Carrier's Agent Name and City		Accounting Information
Agent's IATA Code		Account No.
05-6-8517/0061		Service: AIR/AIR Level:
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing		Reference Number
CHARLOTTE, NC		Colonial Shipping Information
To	By First Carrier	Routing and Destination
POA		to by to by
PORTO ALEGRE, BR		Requested Flight/Class
Amount of Insurance		Declared Value for Carriage
XXX		HAFFREE
		Declared Value for Customs
		NCV
Handling Information		INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of insurance"
These commodities, technology or software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations. Ultimate destination:		Diversion contrary to U.S. law prohibited
		BRAZIL
		SCI
NO. of Pieces RCP	Gross Weight	Rate Class
3	243.0 K	Commodity Item No.
10 (66X26X19)In		Chargeable Weight
		243.0
		Rate
		2.75
		Total
		668.25
Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)		
SPARE PARTS		
DHW 397495,397830		
DUE DATE 061913		
Shipper/Exporter: Please be advised that as per TSA / IACSSF your cargo is subject to inspection		
AES X20130612009447		
3	243.0	668.25
Prepaid	Weight Charge	Collect
		668.25
Valuation Charge		Other Charges
		BCC 46.17 MYC 340.20
		PUA 50.00 PUA 50.00
		EXA 35.00 OTA 17.01
		SCA 9.72 OTA 30.00
		XFA 109.35
Total Other Charges Due Agent		
Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the commodity is according to the applicable Dangerous Goods Regulations.		
Total Other Charges Due Carrier		
386.37		
Total Prepaid	Total Collect	Signature of Shipper or its Agent
	1355.70	<i>AC</i>
Currency Conversion Rates	CC Changes in Dist. Currency	12 JUN 2013 CHARLOTTE, NC
		SHANNON CHAPMAN
For Carriers Use only at Destination	Charges at Destination	Executed on (date) at (place)
		Signature of Issuing Carrier or its Agent
		<i>AC</i>
		V00 66772181

UNIVERSAL AIRWAY BILL
INTWAYBILL

ORIGINAL 2 (FOR CONSIGNEE)

ANEXO B - MAWB

417 MIA 1127 6230		417-11276230					
Shipper's Name and Address		Shipper's Account Number	Not Negotiable				
			Air Waybill				
		Issued by					
Consignee's Name and Address		Consignee's Account Number	Issued on				
		POA	THE				
		417-11276230	JNG				
		STD	REN				
			THE				
			N OF				
			mage				
Issuing Carrier's Agent Name and City		Accounting Information					
		13					
Agent's IATA Code	Account No.	Contract#: LOCAL					
05-6-8517/0901							
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing		Reference Number					
MIAMI, FL							
To	By First Carrier	Routing and Destination	Declared Value for Customs				
POA	BRINGER AIR CARGO TA		MAXFREE				
Port of Destination	Requested Flight Date	Amount of Insurance	INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance"				
PORTO ALEGRE, BR	E61721/17	XXX					
Handling Information: FRT RCVD FROM AN UNKNOWN SHIPPER, PLS SHIP ON CARGO AIRCRAFT ONLY							
These commodities, technology or software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations. Ultimate destination:		BRAZIL	Division contrary to U.S. law prohibited.				
No. of Pieces RCP	Gross Weight	Rate Class	Chargeable Weight	Rate	Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
46	2267.7 K		2430.5	2.60		6319.30	CONSOLIDATED CARGO PER ATTACHED MANIFEST NO DIMENSIONS AVAILABLE
46	2267.7					6319.30	
Prepaid		Weight Charge	Collect	Other Charges			
6319.30				MYC 3159.65			
Valuation Charge		SCC		364.58			
Tax							
Total Other Charges Due Carrier				3524.23			
Total Prepaid				9843.53			
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency		15 JUN 2013 MIAMI, FL			
For Carriers Use only at Destination		Charges at Destination		Executed on (date)		at (place)	
				Signature of Shipper or his Agent		Signature of Issuing Carrier or its Agent	
						417-11276230	

UNIVERSAL AIRWAY BILL
INTWAYBILL

ORIGINAL 2 (FOR CONSIGNEE)

ANEXO C – VERSO DO CONHECIMENTO

IATA
INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION

NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY

If the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Montreal Convention or the Warsaw Convention may be applicable to the liability of the Carrier in respect of loss of, damage or delay to cargo. Carrier's limitation of liability in accordance with those Conventions shall be as set forth in subparagraph 4 unless a higher value is declared.

CONDITIONS OF CONTRACT

1. In the contract and the Notices appearing hereon:
 CARRIER includes the air carrier issuing the air waybill and all carriers that carry or undertake to carry the cargo or perform any other services related to such carriage.
 SPECIAL DRAWING RIGHT (SDR) is a Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund.
 WARSAW CONVENTION means whichever of the following instruments is applicable to the contract of carriage:
 the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw, 12 October 1929, that Convention as amended at The Hague on 24 September 1955, that Convention as amended at The Hague 1955 and by Montreal Protocol No. 1, 2, or 4 (1975) as the case may be.
 MONTREAL CONVENTION means the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999.

2. 2.1 Carriage is subject to the rules relating to liability established by the Warsaw Convention or the Montreal Convention unless such carriage is not "international carriage" as defined by the applicable Conventions.
 2.2 To the extent not in conflict with the foregoing, carriage and other related services performed by each Carrier are subject to:
 2.2.1 applicable laws and government regulations;
 2.2.2 provisions contained in the air waybill, Carrier's conditions of carriage and related rules, regulations and timetables (but not the times of departure and arrival stated therein) and applicable tariffs of such Carrier, which are made part hereof, and which may be inspected at any airports or other cargo sales offices from which it operates regular services. When carriage is to/from the USA, the shipper and the consignee are entitled, upon request, to receive a free copy of the Carrier's conditions of carriage. The Carrier's conditions of carriage include, but are not limited to:
 2.2.2.1 limits on the Carrier's liability for loss, damage or delay of goods, including fragile or perishable goods;
 2.2.2.2 claims restrictions, including time periods within which shippers or consignees must file a claim or bring an action against the Carrier for its acts or omissions, or those of its agents;
 2.2.2.3 rights, if any, of the Carrier to change the terms of the contract;
 2.2.2.4 rules about Carrier's right to refuse to carry;
 2.2.2.5 rights of the Carrier and limitations concerning delay or failure to perform service, including schedule changes, substitution of alternate Carrier or aircraft and routing.

3. The agreed stopping places (which may be offered by Carrier in case of necessity) are those places, except the place of departure and place of destination, set forth on the face hereof or shown in Carrier's timetables as scheduled stopping places for the route. Carriage to be performed hereunder by several successive Carriers is regarded as a single operation.

4. For carriage to which the Montreal Convention does not apply, Carrier's liability limitation for cargo lost, damaged or delayed shall be 19 SDR per kilogram unless a greater per kilogram monetary limit is provided in applicable Convention or in Carrier's tariffs or general conditions of carriage.

5. 5.1 Except when the Carrier has elected to carry the consignee without the written consent of the shipper, the shipper guarantees payment of all charges for the carriage due in accordance with Carrier's tariffs, conditions of carriage and related regulations, applicable laws (including national laws implementing the Warsaw Convention and the Montreal Convention), government regulations, orders and requirements.
 5.2 When no part of the cargo is delivered, a claim with respect to such cargo is not to be considered even though transportation charges thereon are unpaid.

6. 6.1 For cargo accepted for carriage, the Warsaw Convention and the Montreal Convention permit shipper to increase the limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.
 6.2 In carriage to which neither the Warsaw Convention nor the Montreal Convention applies, Carrier shall, in accordance with the procedures set forth in its general conditions of carriage and applicable tariffs, permit shipper to increase the limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if so required.

7. 7.1 In cases of loss of, damage or delay to part of the cargo, the weight to be taken into account in determining Carrier's limit of liability shall be only the weight of the package or packages concerned.
 7.2 Notwithstanding any other provisions, for "foreign air transportation" as defined by the U.S. Transportation Code:
 7.2.1 in the case of loss of, damage or delay to a shipment, the weight to be used in determining Carrier's limit of liability shall be the weight which is used to determine the charge for carriage of such shipment; and
 7.2.2 in the case of loss, damage or delay to a part of a shipment, the shipment weight in 7.2.1 shall be prorated to the packages covered by the same air waybill whose value is affected by the loss, damage or delay. The weight applicable in the case of loss or damage to one or more articles in a package shall be weight of the entire package.

8. Any explosion or limitation of liability applicable to Carrier shall apply to Carrier's agents, employees, and representatives and to any person whose aircraft or equipment is used by Carrier for carriage and such person's agents, employees and representatives.

9. Carrier undertakes to complete the carriage with reasonable dispatch. Where permitted by applicable laws, tariffs and government regulations, Carrier may use alternative carriers, aircraft or modes of transport without notice but with due regard to the interests of the shipper. Carrier is authorized by the shipper to select the routing and all intermediate stopping places that it deems appropriate or to change or deviate from the routing shown on the face hereof.

10. Receipt by the person entitled to delivery of the cargo without complaint shall be prima facie evidence that the cargo has been delivered in good condition and in accordance with the contract of carriage.
 10.1 In the case of loss of, damage or delay to cargo a written complaint must be made to Carrier by the person entitled to delivery. Such complaint must be made:
 10.1.1 in the case of damage to the cargo, immediately after discovery of the damage and at the latest within 14 days from the date of receipt of the cargo;
 10.1.2 in the case of delay, within 21 days from the date on which the cargo was placed at the disposal of the person entitled to delivery;
 10.1.3 in the case of non-delivery of the cargo, within 120 days from the date of issue of the air waybill, or if an air waybill has not been issued, within 120 days from the date of receipt of the cargo for transportation by the Carrier.
 10.2 Such complaint may be made to the Carrier whose air waybill was used, or to the first Carrier or to the last Carrier or to the Carrier, which performed the carriage during which the loss, damage or delay took place.
 10.3 Unless a written complaint is made within the time limits specified in 10.1 no action may be brought against Carrier.
 10.4 Any rights to damages against Carrier shall be extinguished unless an action is brought within two years from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

11. Shipper shall comply with all applicable laws and government regulations of any country to or from which the cargo may be carried, including those relating to the packing, carriage or delivery of the cargo, and shall furnish such information and attach such documents to the air waybill as may be necessary to comply with such laws and regulations. Carrier is not liable in shipper and shipper shall indemnify Carrier for loss or expense due to shipper's failure to comply with this provision.

12. No agent, employee or representative of Carrier has authority to alter, modify or waive any provisions of this contract.

ANEXO D - FORMULARIO DE MADEIRA

REQUERIMENTO PARA FISCALIZAÇÃO DE EMBALAGENS E SUPORTES DE MADEIRA PROTOCOLO N° _____

Sr. Chefe do SVA/UVAGRO – **AERSAF**, com base na Instrução Normativa SDA nº **36/06**, vimos requerer à Vossa Senhoria a inspeção do material discriminado abaixo:

IMPORTAÇÃO

EXPORTAÇÃO

1) Informações sobre o importador/exportador:

Importador/exportador: _____

Cadastro n. _____

CNPJ: _____

Endereço: _____

Bairro: _____

Fone: _____

Cidade: _____

UF: _____

2) Informações sobre a partida importada ou a ser exportada:

Tipo de mercadoria(s) constante(s) da partida e acondicionada(s) em embalagem de madeira: **PARTES AUTOMOTIVAS**

País de origem/destino: **ALEMANHA** Meio de transporte: **Aéreo**

Local de armazenagem: **TECA – Terminal de Cargas Aéreas**

Bancada: _____

3) Características das embalagens:

Caixa/engradado de madeira bruta

Madeira de Estiva

Madeira Processada

Outros

Suporte de madeira para transporte(paletes) e outros

Possui a **MARCA INTERNACIONAL** de Tratamento

MB

HT

KD-HT

ANEXO E - FICHA DE EMERGÊNCIA

FICHA DE EMERGÊNCIA

Dissulfeto de Molibdênio

Descrição da classe de risco:

Nome Comercial:

Produto não enquadrado na Portaria em vigor sobre Transporte de produtos Perigosos

D-1000 ADDITIVE
POWDER

Aspecto: Sólido em pó fino de coloração cinza, sem odor.

EPI: Mascarão semi facial ou facial com filtros químicos para poeiras tóxicas, luvas de PVC ou látex, óculos de segurança, capacete, roupas impermeáveis e sapatos ou botas impermeáveis de segurança..

RISCOS

Fogo: Extinção média: Nenhuma restrição nas situações de fogo. Ponto de Fulgor: Não aplicável.

Saúde: Tóxico por inalação, contato com os olhos.
Irritante da pele e membranas mucosas.Meio Ambiente: Solo contaminado torna-se insalubre.
Solubilidade em água: Praticamente Insolúvel.
Produto não perigoso em contato com a água.

EM CASO DE ACIDENTE

Vazamentos: Afaste o veículo da rodovia, pare e desligue o motor;
Sinalize e isole a área;
Lavar o local com água em abundância.
Quando incontrolável comunique a polícia e acione o corpo de bombeiros.Fogo: Apague o fogo com extintores de CO₂, pó químico ou espuma.
Não utilize jato direto de água use esguicho em forma de neblina para combate ao fogo e resfriamento.
Nota: Utilizar equipamento de ar autônomo.Poluição: Impeça a contaminação dos recursos hídricos (rios, arroios, lagos, esgotos);
Ar: Ventilação diluidora ou exaustora.
Água: Remover o produto com materiais absorventes.
Solo: Remover o produto.Envolvimento de Pessoas: Ingestão - Forneça líquido e não provoque vômitos.
Inalação - Desloque o acidentado para local arejado;
Aplique respiração artificial se necessário.
Contato com a pele – Lavar com água e sabão em abundancia as partes atingidas.
Contato com os olhos - Lavar com água em abundância durante 15 min.

Informações ao Médico: A ajuda médica é necessária quando ocorrer ingestão, contato com os olhos, exposição severa a poeira.

Observações: As instruções de emergência constam nesta ficha e no envelope de emergência.
Telefone de Emergência: (54) 3289-17-03

ANEXO F - DECLARAÇÃO DE PRODUTO PERIGOSO

DECLARAÇÃO DE MERCADORIAS PERIGOSAS

EXPEDIDOR Nome do exportador	NÚMERO DE REFERÊNCIA B/L: LBNA090E08065940 NAVIO: AP SAN MARCO		
CONSIGNATARIO			
Declaração de arrumação Container/Veículo	Nome / Cargo. Organização do Signatário		
DECLARAÇÃO: Declaro que a arrumação do container/veículo está de acordo com o disposto na Introdução Geral do IMDG Code, parágrafo 12.3.7 ou 17.7.7	Local e Data		
	Assinatura e Nome do Embalador		
Nome do Navio / Viagem no Porto de Carga CAP SAN MARCO / 057S	(Reservado para texto e outras Informações)		
Porto de Descarga RIO GRANDE - RS			
GESU2259021	Embalagem: VOLUMES Nome Comercial: Grafite Sintético Nome apropriado para embarque: Grafite CAS N° 7782- 42- 5 Número da ONU: Não tem classificação Classe de Risco: - Descrição do perigos: - Sistema classificação de Perigo - NFPA Saúde: classe 1 – ligeiramente tóxico (requer o mínimo proteção: óculos e luvas) Flamabilidade: 0 Reatividade: 0 Grupo de Embalagem: Poluição Marinha: Não tóxico para águas. TEMPERATURA DE CONTROLE E EMERGÊNCIA: Ponto de Fulgor: Não aplicável Temperatura de Ebulição: Não aplicável Temperatura de Auto ignição: Não aplicável Capacidade de Aquecimento Espontâneo: Não aplicável	Peso Bruto 2.389,60 KG Peso Líquido 2.313,11 KG	Mercadorias Transportadas como: <input type="checkbox"/> Carga Heterogênia Carga Homogênia <input type="checkbox"/> Embalagens para Granéis Tipo de unidade <input checked="" type="checkbox"/> Container <input type="checkbox"/> Aberto <input type="checkbox"/> Fechado
OBS: Normas comerciais, somente, não são permitidos. Quando for o caso, as expressões: RESÍDUO, QUANTIDADE LIMITADA ou VAZIO SEM LIMPAR, deverão constar juntos aos nomes técnicos dos produtos.			
Informações adicionais: Procedimentos de Emergência e Primeiros Socorros: Conforme Ficha de Emergência inclusa.			
DECLARAÇÃO: Pelo presente documento, declaro que as normas técnicas corretas, e nome de expedição acima indicados, correspondem com exatidão ao conteúdo desta carga, estando adequadamente classificadas, embaladas (embalagens aprovadas), marcadas e rotuladas, estando sob todos os aspectos em condições adequadas para o transporte, de acordo com as normas nacionais e internacionais.	Nome do Consignatário Local e Data: 		

ANEXO G – MANTRA

SISCOMEX - MANTRA IMPORTACAO 22/04/2013 18:02
 PAG. 01 / 02

----- SITUACAO DA CARGA ----- IK
 HAWB 047 6492 2001 32005351 DE 05/04/2013 AEROPORTOS=> HAM / POA
 NC=> |PREP
 CONSIGNAT FRETE|COLL 268,30
 VOL. 1 PESO 28,000 K COD. MOEDA FRETE EUR

URF - 1017600 - AEROPORTO SALGADO FILHO - PORTO ALEGRE
 INF 08/04/2013 AS 19:52 TERMO 13001009-0 ...TAP0047 08/04/2013
 CHEGADA 08/04/2013 - 20:11 VOL. 1 28,000 K TC= 6 T
 ARMAZENAMENTO R.A. 0911101 VOL. 1 PESO 28,400 K
 EMB= 02 ARM= AZ AVARIAS = A C
 08/04/2013 - 21:35 CPF 612217830-68 REGISTRADO
 08/04/2013 - 21:47 CPF 612217830-68 ENCERRADO
 08/04/2013 - 22:03 CPF 747073960-20 AVALIZADO
 08/04/2013 - 22:03 AFRF VISADO

 PF3 - MENU ANTERIOR PF6 - SAIDA PF7 - VOLTA PF8/ENTER - CONTINUA

SISCOMEX - MANTRA IMPORTACAO 22/04/2013 18:02
 PAG. 02 / 02

----- SITUACAO DA CARGA ----- IK
 HAWB 047 6492 2001 32005351 DE 05/04/2013 AEROPORTOS=> HAM / POA
 NC=> |PREP
 CONSIGNAT FRETE|COLL 268,30
 VOL. 1 PESO 28,000 K COD. MOEDA FRETE EUR

URF - 1017600 - AEROPORTO SALGADO FILHO - PORTO ALEGRE
 INF 08/04/2013 AS 19:52 TERMO 13001009-0 ...TAP0047 08/04/2013
 CHEGADA 08/04/2013 - 20:11 VOL. 1 28,000 K TC= 6 T
 SAIDA DI/DAS 1307651137 CPF REGISTRADO EM 22/04/2013
 22/04/2013 - 16:46 CPF VINCULADA

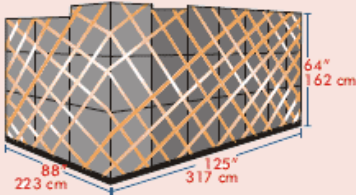
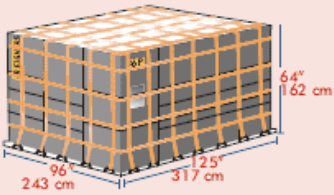
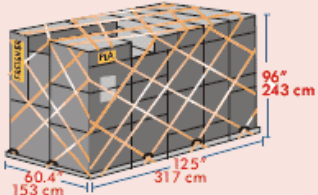
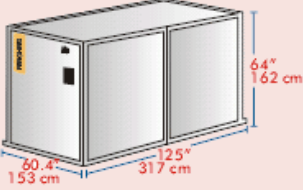
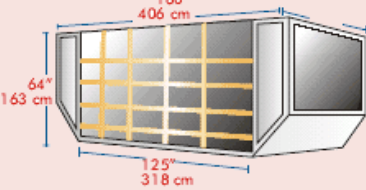
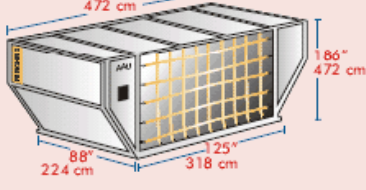
 PF3 - MENU ANTERIOR PF6 - SAIDA PF7 - VOLTA PF8/ENTER - CONTINUA

ANEXO H – AVARIAS



Fonte: Fotos cedidas pela empresa FRAS-LE S.A

ANEXO I – CONTAINERES AÉREOS

88" Pallet	96" Pallet	Half Pallet
		
<p>IATA ULD Code: P1P Classification: 88" Pallet with net Suitable for: B747, B767, B777, DC10</p> <p>Maximum volume: 11.9 m³ Maximum gross weight: B747/DC10: 6.033 kg, B767: 5.103 kg, B777/DC10: 4.626 kg Can be loaded to 96" (162 cm) and 118" (300 cm) on freighters</p>	<p>IATA ULD Code: P6P 10ft flat pallet with net Also Known as: P6A, P6C, P6Q, PMA, PMC Classification: LD-9 Rate Class: Type 2BG Suitable for: A300, A310, A330, A340, B747, B767, B777, DC10, MD11, L1011</p> <p>Maximum volume: 21.2 m³ Maximum gross weight: 6.804 kg Can be loaded to 96" (162 cm) and 118" (300 cm) on freighters</p>	<p>IATA ULD Code: PLA half pallet with net Also Known as: PLB, FLA, P9A, P9B, P9P, P9R Classification: HP Rate Class: Type 6 Suitable for: Lower Deck: B747, B777 Main Deck: B707F, B727F, B737F</p> <p>Maximum volume: 7.2 m³ Maximum gross weight: 3.175 kg</p>
LD-11	LD-26	LD-29
		
<p>IATA ULD Code: ALP Rectangular Container As known as: ALD, Aw2, AWB, AWD, AWZ, DWB, MWB Rate Class: Type 6 Suitable for: A300, A310, A330, A340, B747, B777, DC10, MD11, L1011 Refrigerated version: RWB, RWD, RWZ</p> <p>Internal volume : 7.2 m³ Maximum gross weight: 3.176 kg</p>	<p>IATA ULD Code: AAF Suitable for: B747, B777, DC10</p> <p>Maximum gross weight: B747/DC10: 6.033 kg B777/DC10: 4.626 kg</p>	<p>IATA ULD Code: AAU Contoured Container on P1P base Rate Class: Type 5 Suitable for: B747</p> <p>Internal volume: 14.2 m³ Maximum gross weight: 6.033 kg</p>

Fonte: <www.rmseguros.com.br>. Acesso em: 24 jun. 2013.