

Por Aparecido Rocha (*)



O artigo 786 do Código Civil estabelece que a companhia de seguros, ao efetuar uma indenização, sub-roga-se nos limites do valor efetivamente desembolsado, nos direitos e ações que competirem ao segurado contra o autor do dano. A indenização a que o respectivo artigo se refere, vinculado a um sinistro coberto e amparado pela apólice contratada, permite a seguradora buscar o ressarcimento do valor pago a seu cliente. Porém, para exercer o direito da sub-rogação, primeiramente é preciso identificar o causador do dano e provar a sua responsabilidade. A lei não admite o direito de agir apenas por presunção ou suposição, é necessário a individualização da conduta, descrição do dano e comprovação do nexo de causalidade entre a conduta do causador do dano e o sinistro indenizado.

Em se tratando do seguro de transporte internacional, não havendo a clara definição do culpado pelo prejuízo que resultou a indenização, a seguradora não pode simplesmente atribuir culpa ao agente de cargas alegando a responsabilidade objetiva e de resultado. O agente de cargas opera meramente nos serviços de agenciamento, sem executar efetivamente o transporte, portanto, não há que se presumir qualquer vínculo solidário com o transportador pelos danos causados à carga, especialmente, em razão da interpretação e aplicação da solidariedade legal do art. 756 do Código Civil.

Perante as leis brasileiras, o agente de cargas tem responsabilidade de meio, ou seja, não tem a obrigação de garantir o sucesso de operação e não responde por um resultado certo. Mas, isso não significa isenção de responsabilidade, o agente de cargas tem a obrigação de empregar seus conhecimentos técnicos e experiência na prestação de serviços com a escolha de prestadores de

serviços com reconhecida capacidade técnica para a execução dos serviços propostos, visando a entrega da mercadoria em perfeitas condições.

Na hipótese de ações regressivas promovidas pelas seguradoras, o agente de cargas precisa de uma boa assessoria jurídica capaz de demonstrar que desempenhou seu trabalho corretamente e empregou todos os recursos possíveis para o alcance do objetivo da operação, como também não agiu com culpa ou dolo e assim afastá-lo do polo passivo da ação.

Um caso que serve para mostrar o equívoco da seguradora se desenvolveu no tratamento de um sinistro ocorrido em julho de 2020 no aeroporto de Shanghai Pudong na China. O Boeing 777 da Ethiopian Airlines pegou fogo enquanto carregava cargas que seguiria para São Paulo. Na ocasião, o acidente foi mundialmente divulgado e a companhia aérea assumiu a responsabilidade pelo ocorrido. Nesse episódio, um dos importadores brasileiros que teve perda total de suas mercadorias foi ressarcido por sua seguradora, e no pleito de ressarcimento em regresso, seus advogados tiveram a ousadia de citar que concluíram que o agente de cargas brasileiro que coordenou a importação foi o causador dos danos na carga. Este exemplo, entre muitos outros, retrata o despreparo de algumas empresas em prejuízo do consumidor de seguros, razão da existência das seguradoras.

Embora o agente de cargas não possua responsabilidade de resultado, quando é acionado por prejuízos causados por culpa de seus subcontratados, precisa se defender. Não pode simplesmente esperar e depender, exclusivamente dos Tribunais, incluindo o Superior Tribunal de Justiça (STJ) para a aceitação da tese de irresponsabilidade no caso de prejuízos reclamados. Esta situação reforça a importância da contratação do seguro de responsabilidade civil e erros e omissões, que cobre uma eventual decisão de responsabilização em ações indenizatórias promovidas pelos seus próprios clientes, terceiros, e em especial, ações regressivas de ressarcimento de companhias de seguros. Este seguro oferece também garantias para outros importantes riscos a que a atividade está exposta e sujeita, tais como: responsabilidade por perdas ou danos causados às cargas; despesas de salvamento; adiantamento para contribuições de avaria grossa; despesas adicionais de redirecionamento da carga; despesas adicionais de remoção e descarte de cargas danificadas; despesas de quarentena; despesas relacionadas à insolvência do transportador marítimo; responsabilidade civil por danos causados a terceiros; poluição, contaminação e vazamento súbitos; custos de defesa em juízo cível; e responsabilidade civil pelas perdas financeiras causadas aos embarcadores seus clientes.

A sub-rogação colabora com a higidez e equilíbrio econômico da atividade de seguros, mas quando exercida incorretamente, depõe contra a imagem do mercado segurador.

(*) **Aparecido Rocha** – insurance reviewer.

Fonte: Blog do Rocha, em 25.11.2021