

Por Aparecido Mendes Rocha (*)

Os exportadores que não possuem carga suficiente para um contêiner inteiro têm a possibilidade de embarcar suas mercadorias de maneira fracionada com outros exportadores na mesma condição. O termo “LCL” (less than container load) é usado quando o contêiner é preenchido com mercadorias de diferentes exportadores.

Na modalidade LCL, o contêiner é estufado pelo NVOCC – *Non Vessel Operating Common Carrier* (espécie de armador virtual, entendido como uma companhia de navegação que não possui navios próprios). Normalmente, os NVOCCs recebem as mercadorias dos agentes de cargas que preferem trabalhar com cargas containerizadas e lhes enviam os pequenos lotes de seus clientes, mas isso não é uma regra, o NVOCC também vende frete diretamente aos exportadores.

O NVOCC recebe as mercadorias destinadas à exportação no terminal por ele indicado. É responsável pela unitização e transporte até a área de atracação do navio. No país de destino, a responsabilidade por desconsolidar a carga é de cada importador ou consignatário.

Ao receber a carga para transporte, o armador fornece o Conhecimento de Embarque (Master BL) em nome do NVOCC, que por sua vez emite seu próprio Conhecimento de Embarque (House BL) para o exportador. Perante o armador o NVOCC é o embarcador.

Os NVOCCs e Agentes de Cargas no desempenho de suas funções respondem pelas cargas que lhes foram entregues para transporte. Possuem responsabilidade objetiva (independente de culpa) por eventuais prejuízos decorrentes de perdas e avarias às mercadorias ocorridas sob o domínio de seus subcontratados. Pelas leis brasileiras são responsáveis civilmente por serviços da mesma natureza do transportador.

O seguro de transporte internacional pode ser contratado pelo exportador ou importador, depende do termo de Incoterms negociado. Como as cargas fracionadas geralmente têm baixo valor e são vendidas em pequenas quantidades por cada exportador, raramente as empresas nessas condições possuem apólice de seguro, o que os remete a compra de uma apólice avulsa, um modelo restritivo para a maioria das seguradoras e com custos elevados.

Uma boa alternativa para os embarcadores é contratar o seguro de transporte em seu favor, através de uma apólice aberta em nome do NVOCC ou do Agente de Cargas que figura como estipulante do seguro. Para a própria proteção do NVOCC e do Agente de Cargas, é imprescindível a contratação do seguro de erros e omissões e responsabilidade civil que cobre os riscos de suas atividades.

O comércio exterior incentiva o transporte de carga fracionada para que os pequenos exportadores tenham a possibilidade de competir internacionalmente. Consolidar cargas é uma atividade econômica que colabora e muito para reduzir custos de transporte, e o seguro é a garantia certa para evitar perdas financeiras por ocorrências a que todos os envolvidos estão sujeitos durante as operações de exportar e importar mercadorias.

(*) **Aparecido Mendes Rocha** é especialista em seguros internacionais.

Fonte: [Blog do Rocha](#), em 06.04.2015.