

Por Aparecido Rocha (*)



O grave acidente de navegação ocorrido com o navio porta-containers Maersk Honam, em seis de março de 2018, provocado por explosão seguida de um intenso incêndio, preocupa não só os armadores, afretadores e proprietários das cargas, mas também os freight forwarders responsáveis pela venda do frete aos seus clientes (importadores e exportadores).

O navio carregava 7.860 containers, correspondendo a 12,416 teu (a maioria de 40 pés) com destino à diversos países, entre eles o Brasil. O acidente provocou danos no casco da embarcação e centenas de containers foram destruídos, outros afetados pelo calor do incêndio e outros pela água utilizada no combate ao fogo. Os prejuízos ainda não foram apurados na sua totalidade, mas pela severidade do acidente estima-se que as perdas financeiras serão muito grandes.

Na semana passada, os armadores proprietários do Maersk Honam declararam a Avaria Grossa, devido aos altos custos apurados até o momento com o salvamento do navio e demais providências necessárias para a extinção do incêndio. As despesas incorridas na avaria grossa serão rateadas proporcionalmente entre os proprietários, armadores e afretadores do navio e os proprietários das cargas.

As cargas contidas no Maersk Honam foram agenciadas por diversos freight forwarders, conhecidos no Brasil como agentes de cargas, empresas com importante participação no comércio internacional e responsáveis pela maioria dos fretes negociados em todo o mundo. Os serviços oferecidos pelos agentes de cargas compreendem a contratação de frete internacional e nacional junto às agências marítimas, companhias aéreas e demais transportadores. Em alguns casos, envolve também a coordenação, consolidação e desconsolidação de cargas, armazenagem e distribuição, contratação de seguro, coleta e serviços logísticos.

Ao contratar o agente de cargas, os importadores e exportadores raramente sabem para qual empresa de transporte suas cargas serão entregues. Ocorrendo perdas, faltas, danos, avarias às mercadorias e avaria grossa, entre outros riscos, os agentes respondem pelos prejuízos causados por sua culpa ou por culpa de seus subcontratados.

De acordo com as leis brasileiras, o agente de cargas possui responsabilidade objetiva (independente de culpa) pela carga que lhe foi confiada para transporte, e é responsável civilmente por serviços da mesma natureza do transportador. A Constituição Federal estabelece que a reparação civil pelos prejuízos ocasionados na prestação de serviços deve ser sempre ampla e pelo valor integral do prejuízo. Os limites estabelecidos nos tratados e convenções internacionais não são aplicáveis no Brasil, exceto em caso de queda de aeronave, conforme previsto na Convenção de Varsóvia e/ou Montreal.

O Superior Tribunal de Justiça (STJ) não aceita a tese de que os agentes são apenas intermediários

e meros agenciadores de cargas, e quando as ações chegam nessa instância, os agentes normalmente são responsabilizados ao pagamento dos prejuízos reclamados.

Para a proteção do agente de cargas, é indicado o seguro de responsabilidade civil e erros e omissões, que garante o pagamento ou reembolso das quantias que lhe forem impostas judicialmente em ações indenizatórias promovidas por seus próprios clientes ou por terceiros com interesses no transporte e, em especial, ações regressivas de ressarcimento das seguradoras por conta de um sinistro de transporte internacional indenizado. O seguro cobre os prejuízos causados pela prestação dos serviços de agenciamento de cargas, incluindo os riscos de: 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 decorrentes de ações e omissões involuntárias ocorridas no exercício de suas funções.

A lição que se tira desse evento com o Maersk Honam é que não se pode desprezar a potencialidade de ocorrer acidentes durante a viagem; portanto, todos participantes da cadeia logística de transporte internacional de mercadorias jamais devem atuar sem a proteção securitária adequada à sua atividade.

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

Fonte: [Blog do Rocha](#), em 19.03.2018.