

Por Aparecido Rocha (*)



A World Cargo Alliance (WCA), principal rede global de agentes de cargas internacionais e transitários independentes do mundo, divulgou, em janeiro de 2019, um comunicado aos seus membros espalhados em 191 países, alertando sobre o crescente número de casos envolvendo acidentes durante o transporte internacional por via marítima ou aérea com danos e perdas às cargas transportadas e prejuízos por atraso.

No comunicado, a WCA apresenta informações sobre a importância para o shipper ou consignee (embarcador) contratar o seguro de transporte internacional com proteção para as cargas contra os mais diversos riscos a que estão expostos e indica que, caso a carga esteja sob o controle e responsabilidade do agente de cargas ou através de seus contratados terceirizados, qualquer perda, dano ou atraso está sujeito aos limites de responsabilidade daqueles agentes onde não há seguro de carga em vigor.

Os limites de responsabilidades dos agentes de cargas em alguns países citados pela WCA são irrisórios e não representam nada quando comparados com o valor total da carga que precisariam pagar se tivessem culpa. Por exemplo, na China é de USD 3,00 por kg, na Holanda USD 5,60 e no Reino Unido USD 2,80. Entretanto, no Brasil, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) entende que os agentes de cargas não 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. O agente de cargas tem responsabilidade objetiva (independente de culpa) pela carga que lhe foi entregue para transporte, é responsável civilmente por serviços da mesma natureza do transportador e responde pelos prejuízos totais que possam ocorrer às mercadorias de seus clientes. 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.

Para a boa ordem da definição de responsabilidades e proteções na cadeia logística, embarcador e agente de cargas devem ter seus seguros próprios. O embarcador deve contratar o seguro de transporte internacional, que garante suas mercadorias transportadas contra os inúmeros riscos a que estão sujeitas, como perdas e danos materiais por acidente, avaria, extravio, roubo, incêndio,

molhadura, avaria grossa, operações de carga e descarga, guerra, greves, entre outros pertinentes ao transporte internacional. Já o agente de cargas comedido deve contratar 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.

A tendência de responsabilização mostra que, cada vez mais, exportadores e importadores escolhem trabalhar apenas com empresas comprometidas com a segurança e proteção de seus negócios. Assim, o seguro de responsabilidade civil é determinante para a credibilidade dos serviços oferecidos pelos agentes de cargas.

A WCA finaliza o comunicado observando que o único mecanismo para manter um cliente feliz com uma compensação total por prejuízos é o seguro.

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

Fonte: [Blog do Rocha](#), em 11.02.2019.