

Por Aparecido Rocha (*)



O agente de cargas não pode ser considerado transportador nas operações de importação, é um transitário de cargas que não é representante do transportador de fato. Esse é o agente marítimo que possui diferentes responsabilidades. Também não se confunde, o agente de cargas com o NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier), outro personagem do comex que atua como transportador contratual e executa serviços complementares, mas com obrigações diferentes.

Os agentes de cargas trabalham preferencialmente com cargas containerizadas e oferecem a seus clientes, serviços que compreendem à contratação de frete internacional e nacional junto às agências marítimas, companhias aéreas e demais transportadores. Em alguns casos, assumem também o desembarço e até a reserva de praça no navio, desembarque e entrega ao cliente no destino final. Para cargas fracionadas, utilizam os serviços de um NVOCC.

No Brasil, a atividade de agenciamento de cargas não possui normatização no âmbito privado e não há uma regulamentação específica, contudo, as empresas estão sob o regime da legislação brasileira nas suas diversas esferas. O Decreto-lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966, em seu artigo 37, §1º, define o agente de cargas, assim considerado qualquer pessoa que, em nome do importador ou do exportador, contrate o transporte de mercadoria, consolide ou desconsolide cargas e preste serviços conexos.

A atuação no transporte marítimo está definida no artigo 2º, II, Capítulo II da Resolução Normativa nº 18, de 21 de dezembro de 2017 da Agência Nacional de Transporte Aquaviários - ANTAQ. A Resolução define que o agente transitário é o agente intermediário da operação de transporte entre o usuário e o transportador marítimo ou que representa o transportador marítimo efetivo, podendo

coordenar e organizar o transporte de cargas de terceiros. Ainda segundo a Resolução, o agente transitário atua por conta e ordem do usuário no sentido de executar ou providenciar a execução das operações anteriores ou posteriores ao transporte marítimo propriamente dito, sem ser responsável por emitir conhecimento de carga ou Bill of Lading - BL. Para atuar no transporte aéreo, a empresa precisa ter licença da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e o registro IATA - International Air Transport Association, que atesta o agente de cargas como intermediário entre as empresas aéreas e os usuários.

Os agentes de cargas precisam se habituar a formalizar um contrato de prestação de serviços, onde deve registrar que são intermediários e atuam meramente como um mandatário de seu contratante (importador ou exportador), objetivando prestar um bom trabalho e encontrar a melhor logística para o transporte das cargas de seus clientes. É recomendável incluir uma cláusula indicando que para ocorrências de extravios, perdas, faltas, danos e avarias durante o transporte ou armazenagem, o responsável por eventuais prejuízos será o transportador de fato ou o armazém que tiver a guarda das mercadorias, dependendo onde foi a ocorrência danosa. Neste quesito, é muito importante sugerir ao contratante obter um seguro próprio para cobrir os riscos inerentes ao transporte de cargas.

O contrato de prestação de serviços não significa que o agente de cargas, que reconhecidamente não é transportador, esteja isento de responder pelos serviços assumidos e executados por seus subcontratados, mas é um instrumento de proteção determinante para se resguardar por atribuições que possam resultar na necessidade de reparação ao seu cliente ou terceiros.

A ausência de normas regulamentadoras para definir a atividade do agente de cargas no Brasil cria jurisprudência desfavorável e desconexa, que de forma equivocada induzem as seguradoras a promoverem ações regressivas de ressarcimento que resultam na possibilidade de decisões e condenações que não coadunam com a realidade dos serviços prestados pelos agentes de cargas, que por meios próprios não têm como causar danos diretamente às cargas. Portanto, a celebração de um contrato de prestação de serviços indicando as responsabilidades assumidas pelo agente de cargas e com a concordância do contratante, poderá levar as seguradoras a direcionar suas ações contra o causador de fato dos danos que resultaram na indenização, objeto do processo de ressarcimento por subrogação de direito.

Embora seja claro que o agente de cargas não é transportador, o judiciário brasileiro costuma o condenar solidariamente ao transportador, o que faz aparentar responsabilidade objetiva.

A única certeza de proteção consistente à atividade do agente de cargas é o seguro de responsabilidade civil e erros e omissões com garantia para o pagamento ou reembolso das quantias que lhes forem impostas judicialmente em ações indenizatórias promovidas pelos seus próprios clientes e, em especial, ações regressivas de ressarcimento de companhias de seguros.

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

Fonte: Blog do Rocha, em 22.11.2019