

**CONTRATO INTERNACIONAL E A NATUREZA JURÍDICA DO CONTRATO DO AGENTE DE CARGA**

O contrato internacional é definido como o negócio jurídico estabelecido entre duas partes que são submetidas a ordenamentos jurídicos de países distintos e, que, para o estabelecimento do acordo, observaram os princípios da autonomia da vontade, o consenso, a boa-fé e a intenção do estabelecimento de força legal ao que foi contratado.

Assim, a principal característica diferenciadora do contrato internacional é o fato de que nele estão presentes partes residentes e domiciliadas em nações com ordenamentos jurídicos próprios.

Deve-se lembrar que tanto para contratos nacionais, quanto para contratos internacionais, o princípio é de que são contratos que não exigem solenidade, ou seja, uma forma escrita determinada. Quando há a necessidade de um documento específico e formal, a legislação além de trazer a imposição, revela requisitos essenciais para a forma do contrato, como é o caso da compra e venda de imóveis.

Definido o contrato internacional, passa-se a avaliar qual a natureza jurídica dos contratos estabelecidos pelo agente de carga. Para isso cumpre iniciar o estudo buscando a definição legal do Agente de Carga.

Conforme disposto no §1º do artigo 77 da Lei n. 10.833/03:

*“O agente de carga, assim considerada qualquer pessoa que, em nome do importador ou do exportador, contrate o transporte de mercadoria, consolide ou desconsolide cargas e preste serviços conexos (...)”*

Diante do conceito apresentado, vislumbra-se na prática que o agente de carga atua em duas frentes.

Em uma primeira relação com o importador/exportador no Brasil e, de outro lado, em uma relação com o armador, nacional ou estrangeiro.

Na relação entre agente de carga e armador, observa-se a existência de um contrato de agenciamento. Segundo o Código Civil Brasileiro de 2002, define-se o contrato de agência da seguinte forma:

*“Art. 710. Pelo contrato de agência, uma pessoa assume, em caráter não eventual e sem vínculos de dependência, a obrigação de promover, à conta de outra, mediante retribuição, a realização de certos negócios, em zona determinada, caracterizando-se a distribuição quando o agente tiver à sua disposição a coisa a ser negociada.”*

Extraindo-se o que coloca a definição do código civil e fazendo a subsunção do que ocorre na prática entre Agente de Carga e Armador, tem-se que o agente promovendo a realização da prestação de serviços de transporte marítimo pelo armador (agenciado) em seu território, recebendo dele uma comissão por cada serviço de transporte concretizado entre Importador/Exportador e Armador.

Ressalte-se que em momento algum o código civil exige que o contrato de agenciamento seja exclusivo, bastando que se configure os requisitos colocados no artigo supracitado.

Excetua-se do caso os agentes de carga que operam no regime NVO-CC, visto que as operações ali executadas possuem alguns elementos que devem ser tratados com mais cautela.

Poderia surgir dúvida acerca do recebimento do pagamento pelo Agente de carga e sua subsequente transmissão ao armador estrangeiro via contrato de câmbio, e se essa operação não desconfiguraria o contrato de agenciamento. Não parece razoável o raciocínio. Veja-se que o próprio código civil preconiza que subsidiariamente aos contratos de agenciamento, aplicam-se as regras do mandato.

*“Art. 721. Aplicam-se ao contrato de agência e distribuição, no que couber, as regras concernentes ao mandato e à comissão e as constantes de lei especial.”*

Dessa forma, fica claro que o contrato de agenciamento explicitado possui, no que concerne ao recebimento e remessa do valor integral do transporte, uma cláusula tácita de mandato, em que o armador estrangeiro, autoriza que o agente de cargas, além de agenciar negócios para sua empresa, receba em seu nome os valores e remeta de imediato ao exterior o numerário referente ao pagamento do transporte.

E ainda que se deseje questionar sobre a inexistência de documento de mandato, asseverou-se acima que o direito brasileiro não tem como regra o formalismo contratual, ou seja, a lei expressamente ressalvou os casos em que a exigência de um documento ou forma específica é necessária para os contratos.

De outro lado, o agente de cargas possui uma relação com o importador/exportador que busca seu auxílio para que possam buscar a empresa de transporte que atenda suas necessidades e, com as empresas de transporte, estabeleçam o contrato de prestação de serviços de transporte internacional de mercadorias.

Nesse momento observa-se claramente uma relação de mandato. Segundo o Código Civil Brasileiro:

*“Art. 653. Opera-se o mandato quando alguém recebe de outrem poderes para, em seu nome, praticar atos ou administrar interesses. A procuração é o instrumento do mandato.”*

Ora, o Importador/Exportador busca o agente de cargas com solicitação de que em seu nome encontre um armador que atenda suas condições para realizar o transporte. Encontrado o armador que satisfaça a demanda do Importador/Exportador, este, novamente mediante mandato, entrega os valores dos custos de transporte ao agente de carga e solicita que ele, em seu nome, faça o pagamento do transporte conforme o acordado.

Resta claro o papel de mandatário do agente de cargas nessa relação, sendo considerado apenas intermediário agindo em nome do Importador/Exportador.

A natureza jurídica das relações entabuladas pelo agente de carga, portanto, em uma visão do direito contratual, civil e comercial que as rege, seriam, conforme esclarecido acima, salvo melhor juízo, contrato de agenciamento e mandato, funcionando o agente de cargas como intermediário.



Assim, quem estabelece o contrato internacional de transporte é o importador/exportador. O agente de carga tem apenas contrato de agenciamento com o armador e um mandato do exportador/Importador, no que diz respeito ao direito civil e comercial.

É nossa opinião S.M.J.

**Responsáveis Equipe Aduaneira da HLL Advogados:** Homero Leonardo Lopes, Fernando Pieri, Helena Athanase Panteliades, Daniela Lacerda, Mariana Claret, Bruno Leonardo e Augusto Miranda.