

Por Aparecido Rocha (*)



Os transportadores aéreos e os agentes de carga, ao receberem mercadorias para transporte, fornecem o Conhecimento de Embarque Aéreo, um documento que comprova o contrato de transporte e atesta que a carga foi entregue ao transportador.

O Conhecimento de Embarque Aéreo, também conhecido como Air Waybill (AWB), é emitido pela companhia aérea ou pelo agente de carga para o exportador, no caso de cargas não consolidadas. Para cargas consolidadas, a companhia aérea emite o Master Air Waybill (MAWB) para o agente de carga, contendo todas as cargas entregues por diversos embarcadores e consolidadas em um único embarque. Os agentes de carga emitem o House Air Waybill (HAWB) para cada embarcador, correspondente a uma parte ou fração da carga total consolidada no MAWB.

O transporte aéreo requer cuidados especiais e atenção na escolha do formato do embarque em relação ao valor da mercadoria. No Conhecimento de Embarque Aéreo, consta a forma como o frete foi negociado, podendo ser “com ou sem o valor declarado da mercadoria”, o que é representado no campo Declared Value for Carriage (valor declarado para transporte). Caso o valor da mercadoria não seja declarado, constará a sigla NVD (not declared value) ou SVD (sem valor declarado).

A maioria dos embarques aéreos é realizada na condição NVD. Com isso, em caso de extravio, perdas ou danos, o transportador aéreo estará respaldado pelo limite estabelecido na Convenção de Varsóvia e/ou Montreal, que atualmente é equivalente a cerca de 20 dólares por quilo em responsabilidade por indenização. Para que a companhia aérea assuma a responsabilidade pelo

valor integral da mercadoria, o valor da mercadoria deve constar no campo “Declared Value for Carriage” da AWB. Para isso, é cobrada uma sobretaxa, normalmente equivalente ao dobro do frete convencional.

Embora a aplicação dos limites da Convenção de Varsóvia e/ou Montreal seja controversa no Brasil, recentemente, o Supremo Tribunal Federal (STF) reafirmou que acordos internacionais se sobrepõem às normas nacionais em casos de extravio, dano ou atraso de cargas em voos internacionais. A decisão, unânime, foi tomada no julgamento do Recurso Extraordinário (RE) 1520841. A tese fixada pelo Tribunal deverá ser seguida em todos os casos semelhantes que estão em tramitação na Justiça.

Ao contratar o seguro de transporte internacional, os embarcadores (importadores e exportadores) devem ajustar com suas seguradoras a inclusão na apólice da Cláusula Específica nº 302, que estenderá a cobertura do seguro aos embarques aéreos de mercadorias sem valor declarado no conhecimento de embarque. Dessa forma, em caso de sinistro, a seguradora indenizará o segurado pelo valor integral correspondente à importância segurada contratada.

Com o entendimento do STF, ficará mais difícil para a seguradora subrogada obter êxito na busca do ressarcimento integral junto ao transportador aéreo.

(*) **Aparecido Rocha** - Insurance reviewer.

Fonte: [Blog do Rocha](#), em 11.03.2025