

SEGURO DE AERONAVES E RESPONSABILIDADE DE EMPRESAS ESTRANGEIRAS

Stevan Carneiro de Mendonça Knezevic*

1. Indagação. A concepção do presente artigo tem por finalidade responder as indagações que concernem ao seguro de aeronaves e à responsabilidade civil de empresas estrangeiras, quando da ocorrência de danos.

a) em relação ao seguro, pergunta-se:

1º) quais seriam, no plano legal, as exigências que deveriam constar de uma apólice de seguro de aeronave?

2º) as empresas estrangeiras que, no Brasil, exercem atividades aéreas poderiam ser compelidas a cumprir tais imposições legais?

3º) seriam passíveis de penalidades quando do descumprimento de determinações da ANAC?

b) quanto à responsabilidade civil:

4º) até que ponto seria a empresa estrangeira responsável civilmente?

5º) seria possível exigir lastro pecuniário em território brasileiro?

Disso, passa-se à análise abstrata.

2. Seguro. Tem de se asseverar que, em nosso Direito, seguro é um contrato de natureza empresarial, porquanto a atividade de segurador é reservada às sociedades anônimas e às cooperativas, estas, porém, tão-só para seguros agrícolas (art. 24, Decreto-lei 73/66).¹

*Pelo contrato de seguro, o segurador se obriga, mediante o pagamento do prêmio, a garantir interesse legítimo do segurado, relativo a pessoa ou a coisa, contra riscos pré-determinados.*²

Seguro pressupõe risco, isto é, exposição à eventualidade de um dano. Verifica-se quando o dano potencial se converte em dano efetivo. Quando o evento que produz o dano é infeliz, chama-se *sinistro*.³

Ensina o Professor Caio Mário⁴ que o instrumento deste contrato é a *apólice*, que, na forma da proposta *deverá conter as suas condições gerais, inclusive as vantagens garantidas pelo segurador; consignar os riscos assu-*

midos; o valor do objeto do seguro; o prêmio; o termo inicial e final de sua vigência; os casos de decadência, caducidade e eliminação ou redução dos direitos do segurado ou beneficiários incluídos (art. 760 CC).

São espécies de seguro: a) seguros de dano ou dos ramos elementares; e b) seguros de pessoas.

Para Orlando Gomes, no grupo das operações designadas como seguro de dano, compreendem-se os seguros para cobertura dos riscos de fogo, transportes, acidentes e outros acontecimentos danosos. Assim, constitui operação dessa classe o seguro aeronáutico.⁵

Prescrita em nossa legislação há também o *seguro de responsabilidade civil* (art. 780, CC). Este tem por objetivo transferir para o segurador as consequências de danos causados a terceiros, pelos quais possa o segurado responder civilmente.⁶

Atualmente é a Superintendência de Seguros Privados – Susep que, no Brasil, regula o setor de seguros, estabelecendo procedimentos para a emissão de apólice, o quadro dos valores de garantia, etc.

3. Seguros obrigatórios. Há determinados casos em que se exige cobertura obrigatória por seguros. O Decreto-lei nº. 73/66 dispõe que aos danos pessoais a passageiros de aeronaves comerciais, bem como à responsabilidade civil do proprietário de aeronaves e do transportador aéreo é obrigatório o seguro, sem prejuízo do disposto em leis especiais (art. 20, “a” e “b”). Regulamentando o tema o Decreto nº. 61.867/67 estabelece:

“Art. 15. O seguro obrigatório do transportador, proprietário ou explorador de aeronaves garantirá, no mínimo:

I - Danos pessoais a passageiros de aeronaves comerciais, suas bagagens, acompanhadas ou não - nos limites estabelecidos pelo Código Brasileiro do Ar;

* Acadêmico de Direito – UniCEUB

Orientador: **Vinícius de Oliveira Castro** – bacharel em Direito pelo Instituto de Ciências Jurídicas e Sociais Vianna Júnior – Juiz de Fora/MG.

¹ Caio Mário da S. Pereira. *Instituições de Direito Civil*, vol. III. Forense, 2003, nº. 264.

² Art. 757, *caput*, CC.

³ Orlando Gomes. *Contratos*. Forense, 2007, p. 505.

⁴ *Ob. cit.*

⁵ *Ob. cit.*, p. 506.

⁶ Caio Mário. *Ob. cit.*, nº. 266.

II - Responsabilidade civil extracontratual do proprietário ou explorador de aeronaves - oitocentos mil cruzeiros novos, por acidente-aeronave, em se tratando de aeronaves pertencentes a linhas regulares de navegação aérea e quatrocentos mil cruzeiros novos, por acidente-aeronave, nos demais casos.”

No que concerne aos seguros de responsabilidade civil extracontratual do proprietário ou explorador de aeronaves, e por acidente com estas, a base econômica das apólices teve atualização no ano de 1980. Assim: *a)* 8.000 vezes o maior valor de referência, no caso de linhas regulares de navegação aérea; e *b)* 4.000 vezes o maior valor de referência, nos demais casos (Decreto 85.266/80).

O Código Brasileiro de Aeronáutica, por sua vez, exige de todos os exploradores de serviços aéreos a contratação de seguro para garantir eventual indenização de riscos futuros (art. 281). Aí há obrigatoriedade legal. Também as empresas estrangeiras devem, para em território brasileiro operar, apresentar garantias iguais ou equivalentes às exigidas de aeronaves brasileiras, e cumprir as normas estabelecidas em Convenções ou Acordos Internacionais, quando aplicáveis (art. 282).

É a Convenção de Roma, de 1952, (ratificada pelo Congresso Nacional e promulgada pelo Decreto nº. 52.019/1963) que internacionalmente disciplina a responsabilidade do explorador de serviços aéreos. Daí se extrai:

“Os Estados contratantes poderão exigir que a responsabilidade do explorador de uma aeronave matriculada em outro Estado Contratante seja assegurada até os limites de responsabilidade aplicáveis nos termos do artigo II (...)” (art. 15, § 1º).

Por certo que há regimes jurídicos distintos, variáveis de Estado para Estado. Cada qual disciplina internamente a questão dos seguros de acordo com seu sistema. Não se pode afirmar que haja em todos os países o instituto do seguro tal como nos é legislado. Regras distintas o tratam. Nesse sentido é que o CBA exige de empresas estrangeiras uma garantia igual ou equivalente, de acordo com as normas do país de origem.

4. Exigências legais. Das empresas nacionais, com efeito, é lícito que se exijam apólices das quais conste o disposto no artigo 760 do Código Civil. Demais disso, por tratar-se de contrato, aí também há que consignar outras disposições gerais. Assim:

- a) condições gerais;
- b) vantagens garantidas pelo segurador;
- c) menção se é nominativo, à ordem ou ao portador;

- d) riscos assumidos;
- e) valor do objeto do seguro;
- f) termos inicial e final de sua vigência;
- g) limite da garantia;
- h) prêmio devido;
- i) nome do segurado e do beneficiário; e
- j) os casos de decadência, caducidade e eliminação ou redução dos direitos do segurado ou beneficiários incluídos.

Eis a lição de Caio Mário, já comentada supra.

Cogita-se de problemática ao se envolverem empresas estrangeiras. Ordena nossa lei que a garantia dessas deva ser igual ou equivalente ao seguro exigido das nacionais (art. 282, CBA). Em ambas as opções faz-se mister o conhecimento da legislação de origem. São diversas. O tratamento é *sui generis*.

Podendo a empresa estrangeira oferecer garantia igual à exigida das empresas brasileiras, isto é, seguro, não há que se falar de garantia equivalente. Esta é cabível em face da impossibilidade de oferecimento de garantia igual. Aliás, é obrigatória para aqui trafegar. De modo que se apenas uma das garantias necessárias, constante da legislação, não for contemplada pela garantia apresentada é indispensável o preenchimento da lacuna por uma equivalente.

Frisa-se, consoante disciplinado pela Convenção de Roma, de 1952, que o Estado a ser sobrevoado pode negar satisfação ao “seguro” contratado por empresa aérea estrangeira, desde que o segurador não esteja autorizado para tal em um Estado Contratante (art. 15, § 4º). Não obstante, em lugar do “seguro” devem ser considerados satisfatórios *a)* depósito em espécie, em Caixa Pública; *b)* garantia dada por banco autorizado para esse fim; ou *c)* garantia do Estado, desde que se comprometa a não se prevalecer de suas imunidades de jurisdição no caso de eventual litígio.⁷ Todas essas garantias alternativas permitidas pela Convenção devem ser realizadas no Estado onde a aeronave estiver matriculada.

Atenta-se que, em nosso sistema jurídico, admitida a teoria monista da Constituição, de 1988, “*os tratados ou convenções internacionais, uma vez regularmente incorporados ao direito interno, situam-se, no sistema jurídico brasileiro, nos mesmos planos de validade, de eficácia e de autoridade em que se posicionam as leis ordinárias, havendo, em consequência, entre estas e os atos de direito internacional público, mera relação de paridade normativa. No sistema jurídico brasileiro, os atos internacionais não dispõem de primazia hierárquica sobre as normas de direito interno. A eventual precedência dos tratados ou convenções internacionais sobre as regras infracons-*

⁷ Art. 15, §§ 3º e 4º da Convenção de Roma.

titucionais de direito interno somente se justificará quando a situação de antinomia com o ordenamento doméstico impuser, para a solução do conflito, a aplicação alternativa do critério cronológico (“*lex posterior derogat priori*”) ou, quando cabível, do critério da especialidade.”⁸

Nesse rumo, não vislumbrada lei nacional que tenha disposto contrariamente à Convenção de Roma, esta vigora na disciplina das garantias equivalentes.

Ainda assim, toda precaução é devida relativamente às garantias iguais e equivalentes. O mais adequado é que o Estado de origem (onde estiver matriculada a aeronave) ateste a validade do “seguro” contratado, de acordo com suas normas internas conjugadas com a Convenção. O que, todavia, não vincularia o posicionamento de nossas autoridades: admitida a possibilidade de negação da validade, desde que não atendidas as exigências da Convenção, ou mesmo aspectos da soberania nacional.

5. Descumprimento de exigências da ANAC. O transporte aéreo internacional, como quer nosso Direito, é serviço público (art. 21, XII, “c”). Daí o interesse estatal. A outorga se perfaz mediante “autorização *sui generis*”⁹. Parte do Estado para a empresa operadora do serviço. Pressupõe designação do estado de origem. Apto está o operador após as seguintes etapas: 1ª) assinatura do “*termo de aceitação*” (contrato de adesão); 2ª) autorização de funcionamento no país; e 3ª) autorização operacional.

Dessa preliminar pode-se demarcar que há duas hipóteses que podem ensejar aplicação de penalidade às empresas estrangeiras: a) inadimplemento do contrato (de adesão – que é o termo de aceitação), este é contrato de cunho administrativo; e b) inobservância de regras de direito, quando aplicáveis.

Nesse entendimento, as empresas estrangeiras não podem ser sancionadas, por exemplo, em virtude de não apresentarem certa certidão negativa, exigida a título de fiscalização, não estando esta imposição ilustrada no termo de aceitação ou na legislação. Haveria, aí, abuso de poder. Vício de legalidade.

Determinações somente podem ser feitas com arrimo legal, porque se trata da Administração Pública (art. 37, *caput*, CF). Havendo contrato, surge a obrigação. Daí se pode exigir cumprimento. Suas cláusulas, contudo, não

podem extrapolar a legalidade, pelo mesmo princípio constitucional acentuado.

Indagado se a não apresentação de renovação de seguro nos 30 (trinta) dias anteriores ao seu vencimento poderia ensejar penalidade, respondo pela negativa. É que o regime jurídico é de Direito Público.¹⁰ Assim, inexistindo lei que exija a apresentação nesse prazo, no contrato isso não se pode estipular. Contudo, relativa é a resposta, pois a sanção aplicável seria a mera proibição de voo enquanto a não apresentação do documento; exigível, entretanto, somente após o término da vigência do seguro.

6. Responsabilidade civil. Não há consenso quanto ao conceito de responsabilidade civil. A doutrina é unânime, contudo, na afirmação de que esse instituto jurídico firma-se no dever de “*reparar o dano*”, sendo que a ideia de reparação tem maior amplitude do que a de ato ilícito.¹¹ Na noção do instituto, em regra, persiste a teoria subjetiva, fundamentada na culpa. Já os novos contornos normativos têm abarcado, felizmente, a teoria objetiva, decorrente da apuração de existência de *fato danoso*. O elemento subjetivo (*culpa*) é substituído pela ideia de *risco-proveito*.¹²

Pondera o Professor Caio Mário – para quem o conceito não pode assumir compromissos com as correntes objetiva e subjetiva, devendo a noção ser abrangente, e não limitada – que a “*responsabilidade civil consiste na efetivação da reparabilidade abstrata do dano em relação jurídica que se forma. Reparação e sujeito passivo compõem o binômio da responsabilidade civil, que então se enuncia como princípio que subordina a reparação à incidência na pessoa do causador do dano.*” Prossegue o Mestre: “*Não importa se o fundamento é a culpa, ou se é independente desta. E qualquer circunstância onde houver a subordinação de um sujeito passivo à determinação de um dever de ressarcimento, aí estará a responsabilidade civil.*”¹³

Disso se conclui sucintamente, como assinalado por Washington de Barros Monteiro, que a responsabilidade civil visa ao restabelecimento da ordem ou equilíbrio pessoal e social, por meio da reparação dos danos morais e materiais oriundos da ação lesiva a interesse alheio.¹⁴

⁸ ADIn n.º. 1.480/DF, Relator Celso de Mello, julgado em 04.09.1997, DJ 18.05.2001. Recentemente, no mesmo sentido, REsp n.º. 719.855/RN, Relator Teori Zavasscki, DJ 05.12.2005.

⁹ No Direito Administrativo, autorização designa “*ato administrativo pelo qual a Administração consente que o particular exerça atividade ou utilize bem público no seu próprio interesse.*” (Carvalho Filho. *Manual de Direito Administrativo*. Lumen Juris, 2006, p. 124). Apesar disso, no âmbito das agências reguladoras, o termo alcança valor próximo ao de concessão. O objeto é serviço público. A natureza, contudo, é de ato administrativo. Chama-se, assim, autorização *sui generis*.

¹⁰ Di Pietro. *Direito Administrativo*. Atlas, 2002, p. 239.

¹¹ Washington Monteiro. *Curso de Direito Civil: Direito das Obrigações*, vol. V. Saraiva, 2003, p. 447.

¹² Orlando Gomes. *Introdução ao Direito Civil*. Forense, 2001, n.º. 291.

¹³ Caio Mário. *Responsabilidade Civil*. Forense, 1999, n.º. 8.

¹⁴ Washington Monteiro. *Ob. cit.*, p. 448.

A lei comum disciplina a matéria a partir do artigo 927 ao 954. Aí vincula a responsabilidade civil ao ato ilícito, mas o próprio Código confere a certas hipóteses a responsabilidade objetiva (e.g.: art. 43, 927, *caput*). O Código Brasileiro de Aeronáutica restringe a responsabilidade civil do transportador aos limites de suas prescrições (art. 246 a 287). O Código de Defesa do Consumidor adota a moderna teoria objetiva quando do fornecimento de serviços (art. 14). Por fim, a Constituição, tratando das prestadoras de serviços públicos, imputa-lhes a responsabilidade objetiva, sendo resguardado o direito de regresso (art. 37, § 6º).

7. Responsabilidade no transporte aéreo internacional. A questão da responsabilidade civil em si é demais divergente. Somente após o advento da Constituição de 1988 é que o assunto tem-se tranquilizado.

No caso específico dos serviços aéreos internacionais a matéria ainda tem admitido várias contestações, mormente em face da legislação aplicada ao setor – internacional *versus* interna.

Nosso entendimento, já debuxado acima,¹⁵ é de que os tratados internacionais ratificados e promulgados pela República do Brasil possuem a mesma hierarquia de leis ordinárias; excetuando-se os que versem sobre direitos humanos, que por prescrição da Carta, gozam de *status* de emenda constitucional.

Nesse sentido, não seria assaz acentuar que a Convenção de Roma, de 1952 (promulgada em 1963), teve revogações tácitas diversas. Desde a promulgação da Convenção, a lei da aviação civil interna teve reformas, em 1986, bem como nossa Lei Fundamental, em 1988.

No ano de 2006, promulgou-se a Convenção de Montreal, de 1999, (Decreto nº. 5.910/2006), a qual define novas formas à responsabilidade civil no transporte aéreo internacional. É, pois, eficaz, em nosso ordenamento, com força de lei ordinária.

Muito embora isso seja verdade, no Brasil, no que diz respeito aos fatos danosos, cristalizou-se jurisprudência no sentido de reconhecer a aplicabilidade da legislação consumerista à espécie, afastando-se normas de Direito Internacional. Abeberando-se em Sergio Cavalieri Filho, o Ministro Paulo Costa Leite entende que “*Editada lei específica, em atenção à Constituição (Art. 5º, XXXII), destinada a tutelar os direitos do consumidor, e mostrando-se irrecusável o reconhecimento da existência de relação de consumo, suas disposições devem prevalecer.*”¹⁶

Mais recentemente, o Superior Tribunal de Justiça, em acórdão proferido em desfavor da VASP S.A., manteve o entendimento de prevalência do Código de Defesa do Consumidor, em face de atraso de voo.¹⁷ É que a jurisprudência, seguindo a linha do Supremo Tribunal Federal, corrobora à incidência constitucional do dano moral quando configurado fato danoso na espécie, destarte, “*o fato de a Convenção de Varsóvia revelar, como regra, a indenização tarifada por danos materiais não exclui a relativa aos danos morais. Configurados esses pelo sentimento de desconforto, de constrangimento, aborrecimento e humilhação decorrentes do extravio de mala, cumpre observar a Carta Política da República - incisos V e X do artigo 5º, no que se sobrepõe a tratados e convenções ratificados pelo Brasil.*”¹⁸

A novidade da Convenção de Montreal, de 1999, pelo que nos parece, ainda não repercutiu no Judiciário. Apesar disso, nossa ideia é de sustentação da prevalência do CDC no que houver divergência com a Convenção, em virtude do lastro constitucional supra-exposto.

8. Limites da responsabilidade. De logo, seguindo os ensinamentos do Professor Orlando Gomes, asseveramos que a obrigação de indenizar subordina-se a dois princípios que dizem respeito a) à extensão, e b) ao modo de cumprimento. De maneira que a prestação de indenização, na sua extensão máxima, compreende o pagamento de *dano emergente* e do *lucro cessante*. Sucede que sofre exceção o *princípio da indenização completa* nos casos em que o dever de reparar se funda na teoria objetiva da responsabilidade. A indenização é quantitativamente limitada, em compensação de sua certeza.¹⁹ Isso quanto à materialidade do dano, pois persiste a matéria constitucional acerca daquele que é moral (art. 5º, X, CF).

Acerca da responsabilidade de prestadores de serviços públicos, a Carta, de 1988, prescreve:

“*As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.*”²⁰

Nesse prumo, admitindo-se que, na aviação civil, públicos são todos os demais serviços que não os elencados

¹⁵ V. nº. 4.

¹⁶ REsp nº. 169.000/RJ (DJ 04.04.2000).

¹⁷ REsp nº. 277.541/SP, Relator Hélio Barbosa, DJ 27.08.2007.

¹⁸ RE nº. 172.720/RJ, Relator Marco Aurélio, DJ 21.02.97.

¹⁹ *Obrigações*. Forense, 2006, nº. 41.

²⁰ Art. 37, § 6º, CF.

no artigo 177 do CBA²¹ – pelo que se adota o critério da exclusão para persegui-los, porquanto não há exaustão quanto aos serviços aéreos públicos –, a responsabilidade passou a ser objetiva, fundada no risco administrativo.²²

Decerto que o CBA inseriu limites à indenização, como, e.g., atraso do transporte cuja indenização não passaria de 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional – OTN (art. 257, CBA). Contudo, a validade jurídica dessas indenizações padece de desatualizações. É que:

1º desde o ano de 1989 foi extinta essa referência econômica (Lei 7.730). Desde então, a nosso sentir, a conversão é a seguinte: “Art. 5º Os valores previstos em lei, em quantidade de Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, ou a ela referenciados, que não tenham sido objeto de conversão na forma da legislação em vigor, serão convertidos para Bônus do Tesouro Nacional à razão de 1 OTN (Obrigação do Tesouro Nacional) para 6,17 BTN (Bônus do Tesouro Nacional)” (Lei 7.801/1989); e 2º a Convenção de Montreal, de 1999, estabeleceu novos valores.

Vale destacar, em consonância com o jurista argentino Mario Folchi, que “o elemento da limitação da responsabilidade do transportador foi o detonador da rachadura da estrutura do Sistema de Varsóvia, já que numerosos tribunais em todo o mundo questionaram o mesmo e em consequência, muitas vezes interpretaram o texto varsoviano de maneira que poderia se superar a barreira dos limites máximos indenizatórios.”²³ Denota-se que as legislações propendem a dar maior abrangência aos danos.

Promulgado o texto da Convenção de Montreal, de 1999, (Decreto nº. 5.910/06), há que esclarecer que a responsabilidade civil passa a se emoldurar da seguinte forma:

a) no caso de morte ou lesão corporal do passageiro (art. 21):

- a).1. é objetiva até o limite de 100.000 DES²⁴;
- a).2. é subjetiva em ultrapassando 100.000 DES. Neste caso existe responsabilidade presumida do transportado, podendo se exonerar;

b) no caso de atraso, de danos à bagagem e à carga (art. 22) a responsabilidade é:

- b).1. subjetiva, cabendo o ônus da prova ao transportado;
- b).2. limitada, com base nos valores máximos.²⁵

Por atrasos a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 DES por passageiro (art. 22, § 1º). Por destruição, perda, avaria ou atraso de bagagem, limita-se a 1.000 DES por passageiro, salvo declaração especial de valor, caso tenha pago quantia suplementar, se for cabível (art. 22, § 2º). Por destruição, perda, avaria ou atraso no transporte de carga, limita-se a 17 DES por quilograma, salvo declaração especial de valor, tendo pago quantia suplementar, se for cabível (art. 22, § 3º).

Direito especial de saque (DES) é uma referência monetária internacional. Sua conversão em moeda nacional é variável – por vezes diariamente. Por esse motivo, o Decreto 97.505/1989 estabeleceu que “a conversão, no caso de processo judicial, há que ser feita de acordo com o valor da moeda nacional em DES, calculando-se esse valor na conformidade do método de avaliação aplicado pelo Fundo Monetário Internacional para as suas operações e transações, e em vigor na data do julgamento” (§ 2º, do anexo).

Em 27 de novembro de 2007, 1 DES (um direito especial de saque) correspondia a aproximadamente R\$ 2,95 (dois reais e noventa e cinco centavos), ou US\$ 1.60 (um dólar e sessenta centavos), isso com o fechamento do mercado do dólar, no Brasil, a R\$ 1,84 (um real e oitenta e quatro centavos).

Depreende-se que não é possível fixar um valor correspondente em reais para DES, o que há de ser feito tão-só quando do processo de execução.

No mais, ressalta-se que o texto aprovado da Convenção não fez mencionar expressamente que a responsabilidade por morte ou lesão corporal do passageiro é limitada. Nisso a União Européia já se aperfeiçoou desde 2002; sua legislação assim dispõe: “Não existem limites financeiros para a responsabilidade em caso de danos físicos ou morte dos passageiros.”²⁶

De qualquer modo, não se pode olvidar de mencionar, conforme pondera Antonio Cossich, que a Lei do Consu-

²¹ “Os serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador (artigo 123, II) compreendendo as atividades aéreas: I - de recreio ou desportivas; II - de transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave; III - de serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave.” (art. 177, CBA).

²² Antonio Cossich, in Estudos de Responsabilidade Civil (org. Mário César Bucci). Ícone, 2003, pp. 21/24.

²³ Mario Folchi. *Transporte Aereo Internacional*. Buenos Aires. Alada, 2002, p. 181.

²⁴ DES corresponde a direito especial de saque.

²⁵ Mario Folchi. *Ob cit.*, p. 183.

²⁶ Art. 1º, § 10, Regulamento (CE) nº. 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho.

midor equiparou todas as vítimas de eventos danosos a verdadeiros consumidores (art. 17).²⁷ Assim, também é aplicável ao setor. Adita o Docente: “*Outro ponto que merece ser destacado é a existência da cláusula de incolumidade, que possui características implícitas neste tipo de contrato* (de transporte). *O transportador possui uma obrigação de finalização para com o passageiro, bastando para este ser indenizado, apenas provar que esta incolumidade não foi assegurada. Deve-se destacar, especialmente, as cláusulas excludentes desta obrigação de indenizar, que são: o caso fortuito, a força maior e a culpa exclusiva da vítima.*”²⁸

Nosso Código apenas admite força maior quando do atraso (art. 256, § 1º, “b”, CBA). Caso fortuito não é mencionado. Quanto à culpa exclusiva da vítima, esta, com efeito, exclui a obrigação do transportador (art. 14, III, § 2º Código de Defesa do Consumidor).

Portanto, é certo afirmar que, embora em determinado caso seja incidente a responsabilidade objetiva, hipótese em que os valores acima mencionados são de pagamento obrigatório, nada obsta, em conformidade com nosso ordenamento jurídico constitucional, que o sujeito sobre quem recaía o dano pleiteie indenização por danos morais, que são suplementares do dano material.

9. Conclusão. Do exame das questões *in abstracto*, responde-se às indagações.

Primeiro

Das empresas nacionais, pode-se exigir, dentro dos limites da legalidade, que na apólice de seguro esteja consignado:

- a) condições gerais;
- b) vantagens garantidas pelo segurador;
- c) menção se é nominativo, à ordem ou ao portador;
- d) riscos assumidos;
- e) valor do objeto do seguro;
- f) termos inicial e final de sua vigência;
- g) limite da garantia;
- h) prêmio devido;
- i) nome do segurado e do beneficiário; e
- j) os casos de decadência, caducidade e eliminação ou redução dos direitos do segurado ou beneficiários incluídos.

²⁷ *Ob. cit.* No mesmo sentido: Aguinaldo Junqueira Filho in *Transporte Aereo Internacional*. Buenos Aires. Alada, 2002, pp. 225/236.

²⁸ *Ob. cit.*

Segundo

As estrangeiras (que aqui trafegam) podem ser compelidas a apresentarem uma apólice de seguros em que constem os registros acima descritos.

Excepcionalmente, em que pese a existência de legislações distintas entre os Estados, é admitida a apresentação de garantia equivalente (ao contrato de seguro).

Em um e outro é necessária a conjugação com as determinações das normas dos tratados internacionais.

É prudência consultar o Estado de origem (onde estiver matriculada a aeronave), para que este ateste a validade do “seguro” contratado.

Terceiro

Por certo que as empresas estrangeiras podem ser penalizadas administrativa e judicialmente pelas autoridades brasileiras.

São passíveis de cumprimento obrigatório as determinações da ANAC, desde que estas não ultrapassem os limites da legalidade. Duas são as hipóteses que poderiam ensejar punições administrativas: 1ª) inadimplemento do termo de aceitação (contrato administrativo); e 2ª) inobservância das regras de direito aplicáveis, respeitada a soberania nacional.

Quarto

Por danos fundamentados em dolo ou culpa grave (que é equiparada ao dolo) do transportador não há limites indenizatórios, seja qual for a situação.

Danos materiais de responsabilidade objetiva, isto é, sem incidência de culpa (e.g.: caso fortuito), cifram-se, no caso de morte ou lesão corporal, a 100.000 DES por passageiro. Aos de responsabilidade subjetiva, ou seja, por culpa (negligência, imprudência, imperícia) não há limites.

Quando da ocorrência de atraso, danos à bagagem ou à carga, a responsabilidade é subjetiva, isto é, depende de culpa. Os valores indenizatórios são limitados. Por atrasos será até o limite de 4.150 DES por passageiro. Por destruição, perda, avaria ou atraso de *bagagem*, até 1.000 DES por passageiro. Por destruição, perda, avaria ou atraso no transporte de *carga*, até 17 DES por quilograma de carga transportada.

Porém, todos esses valores ainda podem ser cumulados com danos morais quando do litígio sob a jurisdição pátria.

Quinto

A lei não prevê a possibilidade de o Estado destinatário dos serviços aéreos estrangeiros, ou aquele a ser

meramente sobrevoado, o direito de exigir depósito de valores a serem disponibilizados, em juízo, aos vitimados, em caso de possível litígio judicial decorrente de fato danoso.

É lícito, contudo, negar satisfação ao “seguro” contratado por empresa aérea estrangeira, desde que o segurador, de acordo com as leis do país de origem, não tenha autorização para tal contratação; poderá, nesse caso, ser considerado satisfatório: a) depósito em espécie, em Caixa Pública; b) garantia dada por banco autorizado para esse fim; ou c) garantia do Estado, desde que se comprometa a não se prevalecer de suas imunidades de jurisdição no caso de eventual litígio. Todas essas garantias, permitidas pela Convenção de Roma, devem ser realizadas no Estado onde a aeronave estiver matriculada. (Art. 15, §§ 3º e 4º da Convenção de Roma, de 1952).

Bibliografia

CARVALHO FILHO, José dos Santos. *Manual de Direito Administrativo*. Lumen Juris, 2006.

COSSICH, Antonio, in Estudos de Responsabilidade Civil (org. Mário César Bucci). Ícone, 2003.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. Atlas, 2002

FOLCHI, Mario. *Transporte Aereo Internacional*. Buenos Aires. Alada, 2002.

GOMES, Orlando. *Contratos*. Forense, 2007. _____. *Introdução ao Direito Civil*. Forense, 2001. _____. *Obrigações*. Forense, 2006.

MONTEIRO, Washington de Barros. *Curso de Direito Civil: Direito das Obrigações*, vol. V, Saraiva, 2003.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Instituições de Direito Civil*, vol. III. Forense, 2003. _____. *Responsabilidade Civil*. Forense, 1999.