

Esboço contra transporte aéreo internacional deve seguir rito da lei do país

É o Decreto 20.704, de 24 de novembro de 1931, que promulga em nosso ordenamento nacional a Convenção de Varsóvia, o diploma normativo internacional que unifica as regras relativas ao transporte aéreo internacional, inclusive nos casos de responsabilidade civil por acidente decorrente do transporte internacional de pessoas.

A melhor interpretação do exato teor dessa Convenção, confessadamente, não é tarefa fácil ou ligeira. Hoje, a Convenção de Varsóvia é praticamente uma colcha de retalhos, tamanha as alterações que sofreu desde sua primeira edição na Polônia em 1929. Foram promulgados os Protocolos Adicionais 1, 2 e 4, assinados em Montreal, em 25 de setembro de 1975, houve emendas pelo Protocolo celebrado em Haia, em 28 de setembro de 1955, com algumas reservas.

Há um Protocolo Adicional 3 que depende de um número determinado de ratificações por parte de outros países e da edição de decreto presidencial. Razão pela qual, o presente esboço não pode ir além da missão de tentar, de alguma forma, passar para o leitor, em linhas gerais, como se dá a responsabilização civil nos casos de transporte aéreo internacional à luz estritamente da Convenção de Varsóvia.

Desde já, esclareça-se que não se pretende aqui impor a presente Convenção sobre outros diplomas, como o Código Brasileiro de Aeronáutica, o Código de Proteção e Defesa do Consumidor, ou mesmo a Constituição Federal. Nem se pretende discorrer a respeito de qualquer conflito de normas ou hierarquia existente entre esses diplomas. Apenas se pretende, timidamente, tecer considerações gerais sobre determinada regra unificada internacional, da qual são signatários diversos países.

Para a Convenção de Varsóvia, caracteriza-se como transporte internacional todo transporte em que, de acordo com o estipulado pelas partes, o ponto de partida e o ponto do destino, haja ou não interrupção de transporte, ou troca dos passageiros de aeronaves, estejam situados no território de dois Países signatários da Convenção, ou mesmo no de uma só, havendo escala prevista em território sujeito à soberania de outro País, seja ou não signatário. O transporte, que, sem tal escala, se efetuar entre territórios sujeitos a soberania do mesmo país, não se considera internacional.

A respeito da responsabilidade do transportador aéreo, nos vôos internacionais, expressamente preconiza a Convenção que responde o transportador pelo dano que ocasionar morte, ferimento ou qualquer outra lesão corpórea no passageiro, desde que o acidente, causador do dano, haja ocorrido a bordo da aeronave, ou no curso de quaisquer operações de embarque ou desembarque.

A Convenção isenta de responsabilidade o transportador aéreo quando este provar que tomou, por si e por seus prepostos, todas as medidas necessárias para que o dano não ocorresse, ou que lhes não era possível tomá-las. Se o transportador provar que o dano foi causado por culpa exclusiva da pessoa lesada, também será o transportador isento de responsabilidade. Acaso se demonstrar que houve culpa concorrente, será mitigada a responsabilidade do transportador, na proporção de sua culpa no evento.



No transporte de passageiros, limita-se a responsabilidade do transportador à quantia de 16.600 Direitos Especiais de Saque por passageiro. Se a indenização, em conformidade com a lei do país que conhecer da questão, puder ser arbitrada em constituição de renda, não poderá o respectivo capital exceder aquele limite. Entretanto, por acordo especial com o transportador, poderá o passageiro ou seu sucessor fixar em mais o limite de responsabilidade.

A quantia indicada acima em Direitos Especiais de Saque considera-se referente ao Direito Especial de Saque, tal como definido pelo Fundo Monetário Internacional. A conversão desta quantia em moeda nacional será efetuada, em caso de ação judicial, segundo o valor desta moeda em Direitos Especiais de Saque na data do julgamento. O ativo financeiro do FMI é o Direito Especial de Saque. Este substituiu o ouro e o dólar para efeitos de troca. Começou a ser utilizado em 1981. Seu valor é determinado pela variação média da taxa de câmbio dos cinco maiores exportadores do mundo: França, Alemanha, Japão, Reino Unido e Estados Unidos. A partir de 1999, o euro substituiu as moedas francesa e alemã neste cálculo.

A Convenção de Varsóvia comina de nula, e de nenhum efeito, toda e qualquer cláusula tendente a exonerar o transportador de sua responsabilidade, ou estabelecer limite indenizatório inferior ao que lhe fixa a Convenção. Ressaltando que a nulidade desta eventual cláusula exonerativa, não acarretará a do contrato por inteiro, que continuará regido pelas disposições da Convenção.

No transporte de passageiros os limites de responsabilidades não se aplicam se for provado que o dano resulta de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, cometida com a intenção de causar dano ou temerariamente, e com consciência de que provavelmente causaria dano; todavia, no caso de ação ou omissão de prepostos, dever-se-á provar, igualmente, que agiram no exercício de suas funções.

A ação de responsabilidade civil contra o transportador aéreo internacional deverá intentar-se, à escolha da vítima ou de seus sucessores, no território de algum país signatário, seja perante o do domicílio do transportador, da sede principal do seu negócio, ou do lugar onde possuir o estabelecimento por cujo intermédio se tenha realizado o contrato, seja, ainda, perante o lugar de destino da viagem. O processo seguirá o rito da lei do País que conhecer da questão.

A ação de responsabilidade civil deverá intentar-se, sob pena de prescrição, dentro do prazo de dois anos, a contar da data de chegada, ou do dia, em que a aeronave, deveria ter chegado a seu destino, ou do dia da interrupção do transporte. O prazo será contado de acordo com a lei do País que conhecer da questão.

Poderá cada um dos países signatários da Convenção de Varsóvia se retirar dela mediante notificação dirigida ao Governo da Polônia, que a comunicará imediatamente ao Governo de cada um dos outros países signatários. A retirada da Convenção somente produzirá seus efeitos seis meses após a respectiva notificação, e exclusivamente em relação ao país anunciante.