

RESPONSABILIDADE DO ESTADO

ESTACIONAMENTO "VAGA CERTA"

Julgado em

04/05/1998

EXTRAVIO DE MERCADORIAS — INDENIZAÇÃO - LIMITES

RESUMO

- ... a apelante não opôs qualquer dúvida ao desaparecimento da carga, cujo ressarcimento é objeto do pedido. - Restringe-se o conflito ao "quantum debeatur", pois a responsabilidade e o dever de indenizar não foram questionados. - A responsabilidade das companhias de aviação pelos danos causados aos passageiros, bagagens e mercadorias transportadas sempre foi motivo de preocupação para os juristas do mundo inteiro. - A Convenção de Varsóvia, de 12-10-1929, a que aderiu o Brasil, procurou solucionar o problema, disciplinando o transporte aéreo internacional, estabelecendo de um lado a obrigação do transportador e limitando o valor da indenização de outro, salvo na hipótese de dolo. - Trata-se de culpa contratual com responsabilidade tarifada. - A Convenção, promulgada pelo Brasil pelo Dec. 20.704, de 24-11-1931, na busca de um valor de referência estável, com o objetivo de evitar a depreciação do valor da indenização, adotou como unidade de referência o denominado "ouro-franco 'poincaré'". (art. 22, nº 5). - Essa unidade monetária, que não tinha cotação oficial, constituía-se de 65,5 miligramas de ouro, ao título de 900 milésimos de metal fino. - O dispositivo determinou a conversão destas somas em moedas nacionais de cada país, em caso de ação judicial, segundo o valor-ouro das moedas na data do julgamento. - Visou-se ao mesmo tempo adotar um valor estável e universal para as indenizações, de forma que não sofressem grandes variações de um país para outro. - A conversão do franco-"poincaré" em moeda nacional passou a ser feita em dólar americano, tomando-se por base o preço oficial de compra do ouro pelo Governo dos Estados Unidos da América, fixado pelo Fundo Monetário Internacional, à razão de US\$ 42,22 a onça "troy", que é uma medida de peso para metais finos, equivalente a 31,103 gramas. - Em 1968, uma reforma no sistema monetário internacional através de alteração do estatuto do FMI, instituiu o Direito especial de saque (DES), uma unidade monetária escritural, que inicialmente equivalia a 0,888671 grama de ouro fino e depois deixou de ter o seu valor fixado em ouro, passando a substituir este metal como denominador entre as moedas. - De 1969 em diante o DES foi adotado por diversas convenções internacionais, como os Protocolos nºs 1, 2, 3 e 4 de Montreal, de 1975, que alteraram o art. 22 da Convenção de Varsóvia, estabelecendo valores fixos para as indenizações por acidentes com passageiros, bagagens e carga transportada. - Esses protocolos foram promulgados em nosso país pelo Dec. nº 22, de 1979, passando o art. 22, alínea 2ª da Convenção de Varsóvia, a limitar a responsabilidade do transportador de mercadorias à quantia de 17 DES por quilograma, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor, no momento da entrega dos volumes e mediante o pagamento de uma eventual taxa suplementar. - Ocorre que em 19-12-86 foi sancionada pelo Presidente da república a Lei 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica), cujo art. 287 dispôs o seguinte: "Para efeito de limite de responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, as quantias estabelecidas nas Convenções Internacionais de que o Brasil faça parte serão convertidas em moeda nacional, na forma do regulamento a ser expedido pelo Poder Executivo". - Em 13-02-89 o Governo editou o Decreto nº 97.505, cujo art. 1º proclama: "Ficam aprovadas as normas e critérios anexos ao Presente Decreto, a serem aplicados na conversão do franco-ouro "Poincaré", constante da Convenção de Varsóvia, de 1929, e no Protocolo de Haia de 1955, em moeda nacional". - O art. 2º revogou as disposições em contrário. O anexo manteve a indenização fixada na Convenção de Varsóvia e no Protocolo de Haia, 250 francos-ouro, equivalentes a 17 DES. - Mas os itens 1 e 2 estabeleceram as formas de conversão do franco-ouro para o DES e deste para a moeda nacional, considerando os valores em francos como referentes a uma unidade monetária consistente em 65,5 mg de ouro fino de 900 milésimos, como definidos pelo FMI. - Foram conservadas as referências da

convenção de Varsóvia e do protocolo de Haia, tendo o ouro como ponto de partida para o cálculo da indenização, evitando-se os valores fixos que constavam dos Protocolos de Montreal e voltando-se ao sistema antigo. - O Decreto, editado para cumprir o CBA, está em plena vigência e regula atualmente as indenizações envolvendo acidentes no transporte aéreo internacional. - O valor reclamado é inferior ao limite máximo permitido. - Com essas considerações

EMENTA

Transporte aéreo internacional. Ação de regresso. Mercadoria extraviada. Dever da transportadora responder pelos danos. Valores limitados pela convenção de Varsóvia e pelo protocolo de Haia, confirmados pelo Dec. 97.505 de 13-02-89, editado em cumprimento ao art. 287 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86). Indenização fixada em franco-ouro "poincaré, convertido em direitos especiais de saque (des) e na moeda nacional.