

RESPONSABILIDADE CIVIL

ABALROAMENTO DE VEÍCULOS

Tribunal

STJ

EXCEÇÃO AO REGIME DA INDENIZAÇÃO TARIFADA — DOLO GENÉRICO E DOLO EVENTUAL

RESUMO

- Como visto, discute-se sobre a interpretação a ser conferida ao art. 106 do Código Brasileiro do Ar (Decreto-Lei nº 32, de 1996), à época do fato, assim redigido: "Quando o dano resultar de dolo, ainda que eventual, do transportador ou de seus prepostos, nenhum efeito terão os artigos deste Código que excluam ou atenuem a responsabilidade." - Advirta-se, por oportuno, que, sancionado em 18.11.66, o novo Código só entraria em vigor 120 dias após, isto é, em 18.03.67. Antes dessa data, o Decreto-Lei nº 234, de 28.02.67, alterou a redação do citado dispositivo, para dele excluir a expressão "ainda que eventual". - Portanto, permaneceu no texto, apenas, a palavra "dolo", motivando tormentosa questão, qual seja a de se saber se nela está abrangido o dolo eventual, ou se refere, tão-somente ao dolo direto. - O acórdão embargado, da lavra do ilustre Ministro Cláudio Santos, acolheu a tese de que se cuida de dolo genérico, aí alcançando o dolo eventual. Suas conclusões estão respaldadas em argumentação doutrinária de grande prestígio, onde são referenciados eminentes tratadistas que comentam a hipótese. Recebeu o aval dos Ministros Dias Trindade e Nilson Naves. Deles discordaram os Senhores Ministros Eduardo Ribeiro e Waldemar Zveiter. - Do outro lado, não menos preciosa está a orientação contida no paradigma conduzida pela cultura jurídica do nosso saudoso colega Ministro Armando Rollemberg, que entendia não ser o "dolo" referenciado no Código Brasileiro do Ar, senão aquele que reflete a vontade deliberada de causar o resultado. - O problema não é de fácil solução, circunstância que leva o intérprete a se utilizar de todos os meios que lhe ofere cem os princípios da hermenêutica para poder definir sua posição. Assim, os elementos históricos, neste caso, deixam de ser meros pontos de referência para se constituírem em preciosos subsídios de exegese objetiva, através da qual se procura, entre posições de real valor, aquela mais próxima do propósito legislativo. - Como se sabe, o rápido desenvolvimento da aviação no mundo, passou a exigir disciplinamento específico que regulasse, internamente, as suas atividades, mas sempre voltado para o relacionamento externo, diante dos problemas comuns que afetavam e afetam as nações. - Por isso mesmo, desde os primórdios desse meio de transporte tem havido uma constante preocupação em estabelecer disciplinas de âmbito internacional, que sempre serviram para balizar o comportamento de cada Estado. Assim, desde a "Convenção para Regulamentação da Navegação Aérea", firmada em Paris, em 13.10.19, até a atual Convenção de Varsóvia, os aspectos que envolvem a aviação, principalmente no campo das relações jurídicas, têm sido objeto de permanente regulamentação, sempre atualizada para atender aos reclamos do gigantesco progresso. - As características e as peculiaridades dessa área requeriam, como requerem, regras próprias de condutas, por não encontrarem no direito comum, a solução compatível com suas necessidades. Hoje já se fala até em um ramo específico denominado de "Direito Aeronáutico". - Dentro desse quadro, erigia-se como fundamental um conjunto de normas para estabelecer as diretrizes básicas da responsabilidade civil, pois as primeiras decisões, onde foram aplicadas as regras comuns, sem observância da natureza especial dos serviços prestados, foram duramente criticadas pelos juristas da ocasião, entre eles o consagrado GEORGE RIPERT. - Chegou-se ao absurdo do extremo oposto, o de não indenizar, como fez a lei francesa de 1924. Tais aspectos, debatidos em inúmeras reuniões que se seguiram, serviram de base para a fixação de critérios na Convenção de Varsóvia de 1929, e que foram estruturados em três pontos essenciais, a saber: 1) responsabilidade presumida; 2) limitação do montante de tal responsabilidade; 3) proibição de cláusulas tendentes a excluí-la ou reduzi-la. - Diante dessas evidências, há de se chegar,

forçosamente, à conclusão de que o tratamento do tema - responsabilidade civil no transporte aéreo - não pode ser igual àqueles que se submetem aos rigores do ordenamento civil comum. - Entre nós, os passos iniciais, como não poderia deixar de ser, conduziam para a legislação geral, como dá notícia o Decreto nº 16.983, de 22 de julho de 1925, que aprovou o Regulamento para os Serviços Cíveis de Navegação Aérea; não admitindo, contudo, a presunção da responsabilidade do transportador. Só em 1938, com a primeira versão do Código Brasileiro do Ar, a situação passou a ser tratada e

EMENTA

O art. 106 do Decreto-Lei nº 32, de 1966, contempla como exceção ao regime da indenização tarifada o dolo genérico, incluindo, pois, o dolo eventual. Caracterizada a exceção, aplicável, quanto à indenização, o direito comum.