

RESPONSABILIDADE CIVIL

ABALROAMENTO DE VEÍCULOS

Recurso

Agravo de Instrumento 26.003

Tribunal

TFR

HIPÓTESE DE DOLO EVENTUAL — QUANDO SE APLICA O DIREITO COMUM

RESUMO

- O Código Brasileiro do Ar vigente ao tempo do infeliz evento narrado nos autos era o Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, em cujo art. 1º, com redação assemelhada à do artigo inicial do Código vigente (Lei nº 7.565, de 19.12.86), lia-se: "O direito aéreo é regulado pelas Convenções e Tratados que o Brasil tenha ratificado e pelo presente Código". - Dentre as Convenções aplicáveis, por ser um marco no ordenamento internacional e interno relativo ao direito aéreo ou aeronáutico, recorro à Convenção de Varsóvia, de 12.10.1969, ratificada em 02.05.1931 e promulgada pelo Decreto nº 20.704, de 24.11.1931. - A dita Convenção, em seu art. 25, negava ao transportador o direito ao benefício da responsabilidade limitada se o dano resultasse de seu dolo ou de culpa sua, quando essa "segundo a lei do Tribunal que conhecer a questão", for considerada equivalente ao dolo, isto é, de conformidade com a lex fori. - O texto do art. 25 foi totalmente refeito porque o anterior se prestava a inúmeras confusões e interpretações, tanto porque a noção de dolo não era comum a todas as legislações dos países signatários da Convenção, como porque, em alguns países, a culpa grave era equiparada ao dolo, em outros não, situação acarretante de profundo e insolúvel dissídio jurisprudencial sobre tema de magna importância para a comunidade internacional. A nova regra surgiu na Convenção de Haia de 28.09.1955, que teve aprovação pelo Decreto Legislativo nº 31, de 12.12.1963, ratificado a 16.06.1964 e promulgado pelo Decreto nº 56.463, de 15.06.63, a esclarecer não limitar-se a responsabilidade se provado ficar "que o dano resulta de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, cometidas com a intenção de causar o dano, ou temerariamente e com consciência de que, provavelmente, causaria dano". - Através do Protocolo Adicional nº 4 de Montreal, firmado em 25.09.1975, juntamente com os de numeração inferior, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 22, de 28.05.79 e ratificado a 27.07.1979 (não obtive informações sobre sua promulgação), mais uma modificação foi introduzida no mencionado art. 25, dizendo-se: "no transporte de passageiros e de bagagem, os limites de responsabilidade previstos no art. 22 não se aplicam se for provado que o dano resulta de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, cometidas com a intenção de causar dano ou, temerariamente, e com consciência de que provavelmente o causaria; todavia, no caso de ação ou omissão de prepostos, dever-se-á provar, igualmente, que agiram no exercício de suas funções". - O primeiro, assim denominado, Código Brasileiro do Ar, baixado através do Decreto-lei nº 483, de 08.06.1938, dispunha em seu art. 93: "Quando o dano resultar do dolo do transportador, ou de preposto seu, nenhum efeito terão os artigos deste Código que excluam ou limitam a responsabilidade". - Esse dispositivo foi modificado pelo novo estatuto, em vigor na data do acidente fatal (Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966), cujo art. 106 tinha esta redação: "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". - O artigo reproduzido, como se acha exposto nos autos, sofreu, por meio do Decreto-lei nº 234, de 28 de fevereiro de 1967, a ablação da expressão "ainda que eventual". - Discute-se exatamente sobre a compreensão daquele mesmo artigo, com sua nova redação, ou, mais precisamente, a conceituação de dolo como capaz de excluir a limitação da responsabilidade do transportador, liquidando-se o dano segundo o direito comum. - É este, como já visto, o tema principal do recurso, posto que a Corte Paulista apreendeu o fato como configurante do dolo eventual e afastou a indenização tarifada. - Antes de prosseguir, manifesto-me pelo conhecimento do recurso, com suporte no dissídio, a meu ver, caracterizado. - Com

efeito, no Agravo de Instrumento nº 26.003, do Rio de Janeiro (fls. ...), em pretensão fundada na culpa do transportador, aliás, da mesma TAM, firmou-se o entendimento de que a lei somente admite a aplicação do Código Civil, na hipótese de dolo da companhia aérea, excluído até mesmo o dolo eventual. - Em outro acórdão, apresentado para confronto, diz-se: "E por falar em dolo, não há como se admitir embutido ali o dolo eventual, ou mesmo a culpa grave" (Apelação Cível nº 31.842, do Tribunal de Alçada de Minas Gerais, fls. 738/751). - E, em pelo menos outro mais, este

EMENTA

O dolo previsto no art. 106, do CBA de 1966, compreendia o dolo eventual. Reconhecida essa situação, não há lugar para a indenização tarifada, sendo aplicável o direito comum.

NOTA DA REDAÇÃO

lex