

RESPONSABILIDADE DO ESTADO

DEFENSORIA DATIVA

Tribunal

STJ

ATRASO EM VÔO INTERNACIONAL — CONVENÇÃO DE VARSÓVIA - PROTOCOLO ADICIONAL Nº 3 - INAPLICABILIDADE

RESUMO

- Os recorridos, em número de quatro, adquiriram da recorrente bilhetes de passagens aéreas São Paulo - México - São Paulo e, ante o grande atraso no voo de retorno ao Brasil, propuseram ação de cobrança buscando receber importância equivalente a 16.600 DES (Direitos Especiais de Saque), na forma do Adicional nº 03 que teria alterado o artigo 22 da Convenção de Varsóvia, para fixar como limite de indenização quantia equivalente a 4.150 DES por passageiro. - A ação foi julgada procedente em primeiro grau (fls. 151 a 154), tendo sido mantida a sentença pela 12ª Câmara do 1º Tribunal de Alçada Civil de São Paulo, no julgamento da apelação, estando o Acórdão assim motivado, verbis: "(...) 2. A apelante não se insurge contra a condenação. Pugna, tão-só, por reduzi-la. Mas, mesmo assim, não tem razão. O Decreto Legislativo nº 22, promulgado em 05 de junho de 1979, aprovou, entre outros Protocolos Adicionais Modificativos da Convenção de Varsóvia, o de nº 3 (três), que alterou o artigo 22, passando a responsabilidade do transportador, nos casos de atraso no transporte de passageiros, a ser equivalente a 4.150 DES, "per capita". Dessa forma, agiu com acerto o juiz sentenciante ao arbitrar a indenização total em 16.600 DES (Direitos Especiais de Saque)." (fls. ...). - A recorrente não se conforma, dizendo que o Protocolo Adicional nº 03 à Convenção de Varsóvia não entrou em vigor, prevalecendo o artigo 22 desta, na redação anterior, promulgada pelo Decreto nº 20.704/31 e alterada pelo Protocolo de Haia, promulgado pelo Decreto nº 56.463/65. Afirma, ainda, que a referida convenção estabeleceria como limite de indenização importância equivalente a 332 DES. - Tem razão parcial a recorrente quanto à sua tese jurídica. - Os tratados internacionais, para a sua celebração e para entrar em vigor internacional e no Brasil, passam por diversas fases que, de um modo geral, podem ser enumeradas assim: negociação, assinatura, ratificação, promulgação, registro e publicação. - O professor CELSO D. DE ALBUQUERQUE MELLO assim explica cada uma das fases referidas, verbis: "(...) 84. A negociação é a fase inicial do processo de conclusão de um tratado. Ela é da competência, dentro da ordem constitucional do Estado, do Poder Executivo. A competência geral é sempre do Chefe de Estado (o rei na Bélgica e Holanda; o Presidente da República na França, Alemanha e Itália). Entretanto, outros elementos do Poder Executivo passaram a ter uma competência limitada (Ministro do Exterior, os demais ministros em matéria técnica). Nesta etapa da conclusão dos tratados internacionais os representantes do chefe de Estado, isto é, os negociadores, se reúnem com a intenção de concluir um tratado. Remiro Brotons diz que na Espanha o Parlamento não está totalmente afastado da negociação, vez que ele pode orientá-la." (pág. ...) "(...) 85. A assinatura no período histórico em que predominou a teoria do mandato para os plenos poderes era da maior importância, uma vez que ela obrigava o soberano, que deveria obrigatoriamente ratificar o tratado, a não ser no caso em que o negociador excedesse os poderes recebidos. Todavia, co

EMENTA

A aprovação pelo Congresso de tratado internacional, mediante a edição de decreto legislativo, não basta para fazê-lo vigorar no Brasil, sendo indispensável a sua promulgação pelo Presidente da República, publicando-se no Diário Oficial da União o respectivo decreto presidencial. Na hipótese, sequer estando em vigor internacional, presentemente, o Protocolo Adicional nº 03, que depende de um número determinado de ratificações por parte de outros países e da edição de um decreto presidencial, aplica-se a Convenção de

Varsóvia, promulgada pelo Decreto nº 20.703/31, com as alterações do Protocolo de Haia, promulgado pelo Decreto nº 56.463/65. A indenização por atraso de vôos internacionais, hipótese dos autos, prevista no artigo 19 da Convenção de Varsóvia, é regida pela norma geral do artigo 22 (1) do mesmo diploma, relativo ao transporte de pessoas, nos termos do Protocolo de Haia que, dentre outros aspectos, alterou o limite de indenização, por passageiro, passando-o de 125.000 (cento e vinte e cinco mil) francos, equivalentes a 8.300 DES (Direitos Especiais de Saque), para 250.000 (duzentos e cinquenta mil) francos, equivalentes a 16.600 DES (cf. tabela de conversão prevista no Decreto nº 97.505/89). O item 3 do artigo 22 da Convenção de Varsóvia, que fixa o limite indenizatório em 5.000 (cinco mil) francos, equivalentes a 332 DES (cf. Decreto nº 97.505/89), incide apenas em relação aos objetos que o passageiro conserve sob sua guarda, não ao caso de atraso de vôo. Embora afastada a incidência do Protocolo Adicional nº 03, por não estar em vigor, mantém-se o valor da condenação (4.150 DES por passageiro), porque inferior ao previsto na Convenção de Varsóvia, após o Protocolo de Haia (16.600 DES por passageiro), pena de incorrer em "reformatio in pejus", já que, no presente caso, houve recurso, apenas, da ré.