

INSTITUTO PROFESSOR KALAZANS



Professor KALAZANS

DIREITO AERONÁUTICO

INDENIZAÇÃO EM CASO DE ACIDENTE AERONÁUTICO: QUEM PAGA A CONTA?

Em caso de acidente, controladores, pilotos e demais profissionais da aviação, podem ser responsabilizados para fins de indenização?

Quem tem direito a indenização? Quem recebe as indenizações? Quanto se recebe por uma indenização? Quanto tempo leva para se receber uma indenização? Quem tem a obrigação de indenizar? Como proceder para receber uma indenização? É melhor um acordo com as empresas seguradoras ou o caminho judicial? É melhor que este acordo ou processo judicial seja realizado no Brasil ou em país estrangeiro?

Essas são algumas das perguntas que responderemos neste artigo relacionado à indenização em caso de acidente aeronáutico.

Não se passa muito tempo após um acidente aeronáutico e, invariavelmente, essas perguntas surgem. Formam-se grupos de familiares e parentes das vítimas. Alguns desses grupos, no objetivo de melhor representar os interesses dos envolvidos, transformam-se em associações. Apresentam-se advogados. A responsabilidade civil jamais será descartada em se tratando de um acidente aéreo.

Em princípio há duas maneiras de se chegar à conclusão quanto à determinação da responsabilidade civil e indenizar as vítimas e parentes das vítimas: Acordo e Ação Judicial.

Saber qual desses dois caminhos é o ideal, vai depender da astúcia e experiência de um bom advogado. Quando falamos de experiência não podemos nos limitar, apenas, a experiência advocatícia, pois em se tratando de acidente aeronáutico, a atividade aérea exige conhecimentos técnicos específicos que poderá surpreender os mais notáveis juristas. A opção por um ou outro caminho poderá resultar na diferença de milhões de dólares e até mesmo, dependendo do caso, mais de uma dezena, a mais, de anos para que se chegue a um resultado.

Um ponto importante na busca de indenização é saber qual o local ideal para se pleitear. E neste caso, recomenda-se a orientação de um profissional quanto ao fato de se levar a causa para outro país. É sabido que a solução em um tribunal norte-americano, normalmente, é mais rápida e resulta em maiores valores em relação a outros países. Daí a tendência de se buscar nos Estados Unidos a solução de um conflito na busca de reparação civil.

Isto não significa que o caso será, sempre, solucionado nos Estados Unidos, pois o juiz americano pode rejeitar o caso e determinar que o país onde aconteceu o acidente seja o foro mais adequado. Já aconteceu do caso ser rejeitado nos Estados Unidos e enviado, pelo magistrado, para o país onde ocorreu o sinistro. Arriscar a levar um caso para o estrangeiro pode envolver o gasto de muito dinheiro que um bom consultor discernirá, com êxito, a viabilidade de se buscar no exterior ou permanecer no próprio país da ocorrência do acidente.

No acidente relacionado ao voo 3054, ocorrido em São Paulo – Congonhas -, sabe-se que um acordo foi realizado nos Estados Unidos entre um grupo de várias famílias e um consórcio de seguradoras resultando num montante de milhões de dólares num período de pouco mais de um ano.

Alguns especialistas não acreditam que o mesmo resultado seria alcançado, no tempo de pouco mais de um ano e neste montante, se o caso fosse tratado fora dos Estados Unidos.

O êxito de uma ação ou um acordo dependerá de muitos fatores. Os gastos são consideráveis e nem sempre o caminho dos tribunais são os mais indicados. Há acidentes em que são envolvidos mais de mil e quinhentos familiares com todas as diferenças que lhes são peculiares, fazendo com que cada vítima torne-se um caso específico e que deve ser tratada diferentemente na medida de suas diferenças.

Por maior que seja a indenização percebida pelos familiares jamais compensará o sofrimento e a dor pela perda dos entes queridos. No entanto os advogados trabalharão para que esta perda seja, se não totalmente reparada, pelo menos amenizada.

Cada caso é único e a busca pelo ressarcimento pode se referir ao dano patrimonial ou moral. No primeiro caso leva-se em consideração a avaliação econômica individual da perda econômica de cada vítima. Considerando o que a vítima perdeu e os lucros que a vítima deixou de ganhar. Tomando-se por base, entre outros fatores, a profissão, os rendimentos que a vítima poderia ter tido com fundamento na idade e na expectativa de vida. Daí pode ocorrer que, para um mesmo acidente, baseado nestes fatores, duas vítimas, ou parentes delas, podem ser ressarcidas diferentemente quanto ao montante.

Já o dano moral corresponde à lesão de bens imateriais, denominados bens da personalidade. Neste sentido, se argumentará o tempo de vida que a vítima não teve ou a gravidade da lesão da vítima, as seqüelas e a dor e sofrimento suportado pela vítima e família.

Um ponto que é bem discutido, com a finalidade de se elevar o montante da indenização moral, refere-se à dor e sofrimento da vítima antes da lesão ou da morte. Neste sentido há

uma busca de se conhecer como o acidente ocorreu nos detalhes buscando, às vezes, descobrir se a morte foi instantânea ou não, e qual aflição suportada pelas vítimas.

Este detalhe, como o acidente ocorreu e qual a intensidade do sofrimento das vítimas, foi devidamente explorado no caso TWA 800 em que um avião B 747 explodiu logo após a decolagem do aeroporto internacional de J.F.K – Nova Iorque. Provou-se que a parte dianteira da cabine foi separada do resto da fuselagem fazendo com que os passageiros vissem por alguns minutos a própria morte, intensificando sobremaneira o sofrimento ensejando uma majoração no valor da indenização moral.

Quanto aos de familiares que recebem a indenização citamos os cônjuges, filhos, pais, irmãos e irmãs. Já houve casos que uma família inteira foi vítima fatal de um acidente, sendo a indenização destinada aos únicos herdeiros vivos que eram primos.

Grandes empresas que realizam voos internacionais são, normalmente, seguradas por um consórcio de empresas seguradoras. No grupo de seguradoras cada uma delas arca com parte do prejuízo.

Em tese é a própria empresa a responsável por indenizar as vítimas e parentes das vítimas. No entanto, é comum que a seguradora venha a representar a empresa aérea em caso de acidentes.

Fato interessante é a utilização do direito de regresso. Ou seja, aquele que indenizou poderá buscar os verdadeiros responsáveis pela provocação do acidente no sentido de ser, também, reparado por estes. Daí o papel de especialistas em Direito e profundos conhecedores da atividade aérea se torna relevante, pois esta regressão indenizatória poderá alcançar os fabricantes da aeronave, os fabricantes de componentes e peças da aeronave acidentada, empresas responsáveis pela manutenção, empresas prestadoras de serviço de Controle de Tráfego Aéreo, etc. Estabelecer o nexo causal de quem efetivamente provocou o resultado equivale ao êxito do Direito de Regresso.

No trato com determinada seguradora frente aos acordos realizados uma dúvida surge quanto o montante oferecido em troca de quitação total impedindo ações futuras com a finalidade de se auferir outras indenizações. Às vezes uma determinada pessoa, no objetivo de resolver uma situação financeira, se precipita em aceitar determinado acordo e nem sempre um ajuste precipitado resultará na melhor negociação. Determinadas cláusulas e sua equivocada interpretação pode representar um resultado bem diferente do buscado. Neste caso a orientação de um especialista revela-se primordial.

Com relação a um acidente estritamente doméstico com passageiros, tripulantes e aeronaves nacionais o caso torna-se menos complexo. Mesmo assim requer conhecimentos da atividade aérea ligados ao Direito que, se forem ignorados, podem resultar em maiores prejuízos aos envolvidos.

Em caso de acidente, os controladores, os pilotos e demais profissionais da aviação, podem ser responsabilizados para fins de indenização?

Ao procurar a resposta para esta pergunta percorremos um longo caminho e encontramos respostas que vão surpreender os profissionais ligados à atividade aérea. O problema maior sobre este assunto está ligado ao fato de um acidente aeronáutico resultar em indenização e reparação civil volumosa e dificilmente a indenização recairá sobre aquele que causou o dano. Normalmente, a empresa empregadora, seguradora ou até mesmo a União, vai arcar com o prejuízo de seu agente.

É o que verificamos no artigo 37 da Constituição Federal Brasileira, em se tratado de servidores públicos e empregados de pessoas jurídicas de direito privado, que prestam serviços públicos.

As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Repetindo parte deste dispositivo constitucional, o que desperta mais atenção é o seguinte:

... Assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Direito de regresso significa que a empresa empregadora, após ressarcir os prejudicados, poderá cobrar o valor indenizado daquele que efetivamente causou o dano. Conforme já falamos, isso dificilmente se verificará na prática devido ao volume a ser indenizado que em geral é incompatível com os bens e recursos daquele que efetivamente provocou o prejuízo. No entanto, há países que, mesmo sabendo que o empregado jamais retribuirá a indenização paga ao prejudicado, talvez mais com fins punitivo do que propriamente reparatório, realiza um desconto *ad eterno* nos vencimentos do causador do dano.

Para intrigar mais ainda o nobre leitor sobre este tema, apresentaremos um trecho de um processo judicial e seguido da explicação que, com certeza, vai causar surpresa. Na realidade, o causador do dano não precisa, necessariamente, sobreviver para responder pela indenização do prejuízo causado. Para balizar esse entendimento, apresentamos uma sentença cuja provocou grande desconforto entre muitos aeronautas. A ação judicial baseou-se no espólio do comandante.

Alvo de discussão nesta sentença foi a possibilidade do espólio responder pelo resultado causado. O espólio, do latim *spolium*, é o conjunto de bens que integra o patrimônio deixado pelo de cujos – pessoa falecida – e que serão partilhados, no inventário, entre os herdeiros ou legatários. Nesse caso, foi cogitada a possibilidade do espólio do causador do dano – piloto – responder pela indenização devida no acidente aeronáutico. Caso o causador do dano tenha bens, estes podem ser objeto de discussão jurídica para fins de reparação civil.

Nesta questão, o objeto de discussão eram os bens da tripulação que já havia morrido. Ou seja, os responsáveis pelo prejuízo – pilotos – morreram no acidente, mas, mesmo assim, questionou-se se seus bens poderiam garantir o dano causado. Vejamos trecho da sentença judicial.

Responsabilidade civil. Acidente Aéreo. Ação contra o espólio do comandante e do piloto da aeronave acidentada fundada no Direito Comum. Responsabilidade subjetiva – “A culpa não pode se presumir

deve ser provada. E o simples fato de se delegar funções a quem tem a competência e a habilitação necessárias para exercê-las não pode atrair presunção de culpa, pois aí estar-se-ia na verdade responsabilizando objetivamente, o que é vedado quando a pretensão indenizatória é deduzida contra o piloto ou comandante, e não contra a empresa exploradora da aeronave. E, se não há prova de culpa, não há que se falar em indenização”. (TJMG – 8º C. Cível – Ap. 416.603-6 – Rel. Sebastião Pereira d Souza – j. 14.11.2003 – DOE 27.11.2003).

Pelo exposto, podemos verificar que na ação judicial não se pôde provar a culpa do comandante. Dessa forma, não se pode prosperar a ação contra o espólio do comandante. Caso se verificasse a culpa, pela ação proposta, o espólio do comandante responderia pelos prejuízos causados.

Reparação de dano e o Caso Voo 1907 X Legacy

Na denúncia o Ministério Público Federal requereu que os acusados fossem condenados como incurso no delito do art. 261 do Código Penal. Requereu também que o juiz fixasse o valor mínimo para reparação dos acusados pela infração fundamentada no artigo 387, IV, do Código de Processo Penal:

“o juiz, ao proferir sentença condenatória, fixará valor mínimo para reparação dos danos causados pela infração, considerando os prejuízos pelo ofendido”.

Mas, por questões processuais, o juiz deixou de fixar o valor para reparação do dano causado pelos acusados deste acidente.

Esse assunto é mais bem explorado em nossos livros:



Para **cursos** de **DIREITO AERONÁUTICO** , e-mail para contato@professorkalazans.com.br

Aprecie, comente, critique e, principalmente, divulgue.

Sempre um prazer tê-lo a bordo.