

## As Garantias de Reparação de Danos no Código do Ar

FLORIANO AGUIAR DIAS

*Sumário* 1. *Introdução.* 2. *Modalidades de garantia.* 3. *A preferência do transportador aéreo.* 4. *Aceitação da garantia.* 5. *Limites da garantia.* 6. *Subordinação do tráfego aéreo à existência de garantia.* 7. *Garantias de empresas estrangeiras no país.*

1. INTRODUÇÃO — Existe certa tendência para confundir garantia de reparação e seguro aéreo, ao que parece conseqüência da aparente identidade dos artigos 104 e 116 do Código Brasileiro do Ar. Espíritos menos avisados são levados a concluir pela equivalência de ambos, atribuindo-lhes o mesmo efeito: cobrir a responsabilidade do transportador.

Freqüentemente, estão as companhias de transporte aéreo, que operam também na qualidade de seguradora, sujeitas, em conseqüência, ao que determina aquêle Código nos artigos 116 e 117, fugindo às reclamações decorrentes dessas operações subsidiárias do seu negócio principal, a pretexto de que o seguro que cobram dos passageiros é seguro de sua própria responsabilidade, isto é, a garantia da reparação dos danos.

Não procede, porém, o argumento, uma vez que os dois seguros são de natureza inteiramente diversa, um constituindo garantia de ordem pública da qual não pode furtar-se o transportador (art. 104); o outro, facultativo, condicionado a que o mesmo transportador opere, paralelamente à sua atividade principal, também como segurador (artigo 116).

Dessa confusão participam autoridades e empresas interessadas, as primeiras permitindo a prática ilegal através da aprovação de tarifas; as últimas, exercendo a atividade irregular, precisamente porque não distinguem o seguro-garantia de reparação do seguro de passageiros, ou seja, o seguro-obrigação, do seguro-faculdade.

Generalizada a confusão, passou-se a falar com insistência em seguro obrigatório, como se o não fôsse o seguro-garantia de reparação, escolhido pelo transportador dentre as garantias que o Código do Ar lhe exige no artigo 104.

Obrigatórias são tôdas as garantias do artigo citado, quer seja seguro, quer não. Seguro, fiança, caução ou depósito de dinheiro ou valores, qualquer dessas garantias é de ordem pública, obrigatória, portanto. O transportador não pode deixar de prestar uma delas, só lhe sendo facultado escolher, dentre as enumeradas no Código, a que melhor convenha aos seus interesses.

Pretender, pois, que o seguro seja obrigatório, referindo-se à garantia de reparação de danos, é superfluidade, porque o transportador está na obrigação de efetuar-lo desde que o haja preferido, sem o que não poderá fazer trafegar suas aeronaves (artigos 105 e 106 do Cód. cit.). Não podendo deixar de prestar a garantia escolhida por êle próprio, qualquer que seja a forma que revista, a garantia é obrigatória. E a ninguém é lícito transformá-la em facultativa ou dispensar sua apresentação.

2. MODALIDADES DE GARANTIA — Quatro são as modalidades de garantia de reparação de danos previstas no Código Brasileiro do Ar: a) seguro; b) caução; c) fiança; d) depósito de dinheiro ou valores (art. 104 cit.).

A ordem de enumeração não estabelece graduação dessas garantias, em que pèse a aparência contrária. Nem estabelece preferência de uma sobre as outras. A qualquer delas pode recorrer o transportador, de acôrdo com suas conveniências, no que, aliás, aquêle artigo 104 é expresso.

Entretanto, o Código do Ar subordina a aceitação das garantias a certos requisitos, conforme a natureza delas e a maior ou menor probabilidade de virem a tornar-se ineficazes.

O seguro deverá ser contratado com empresa idônea, ouvida a autoridade competente para dizer sobre as companhias de seguro e as respectivas operações.

A caução ou fiança idônea deverão ser aprovadas pelo Governo e prestadas por pessoa ou empresa com domicílio ou sede no país.

Apenas no que diz respeito aos depósitos de dinheiro ou valores deixa o Código citado de subordiná-los a condição declarada, parecendo ad-

mitir que possam ser efetuados em quaisquer estabelecimentos autorizados a receber depósitos.

Geralmente, o seguro é a mais cômoda e econômica das garantias referidas, porque permite ao transportador transferir para o segurador um ônus pesado, que a lei lhe atribui mediante um prêmio razoável, que faz recair sobre o custo de operações, pagando-o de acordo com o movimento de seu tráfego.

Dizemos que o seguro se avanta às demais garantias geralmente, dado que para oferecer a maior vantagem é necessário que as taxas de prêmios respectivos sejam razoáveis. Se não o são, poderá não haver vantagem do seguro sobre as outras garantias.

O sistema inicial para fixação dessas taxas era racional, guardando relação com a homogeneidade da frota e seu número de aparelhos (embora esses elementos digam respeito mais ao casco da aeronave, eram considerados também para efeito de fixação da taxa do seguro de passageiros), a manutenção da empresa e os possíveis riscos da região operada (possibilidade de socorro, recuperação e transporte). Em consequência, as taxas eram surpreendentemente baixas para a natureza das operações.

Infelizmente, hoje as taxas não podem ser baixas. Impedem-no resultados obtidos com as operações no ramo, cujo balanço acusa equilíbrio de prêmios recebidos e as indenizações pagas. Talvez se possa ainda dizer que, em face de tais resultados, sejam baixas, isto é, não oferecem garantia no sentido de assegurar vantagem para os seguradores.

Não existe, entre nós, volume de seguro que permita, por outro lado, reduzir as taxas. Como dissemos, o número de acidentes, traduzido em indenizações pagas, impede a redução, uma vez que os seguradores, diante da perspectiva de fazer pender para as indenizações pagas o prato da balança, são obrigados a acautelar-se. E, para tanto, necessitam fazer oscilar as taxas mencionadas conforme as estatísticas o imponham.

Excepcionalmente, poderá a fiança oferecer vantagens sobre o seguro. A hipótese ocorre, por exemplo, nos casos de interligação de interesse da empresa transportadora e a empresa fiadora, determinando em razão da convergência daqueles interesses a fiança independentemente de ônus.

Mesmo na fiança onerosa, em que se paga ao fiador certo "prêmio" mensal ou anual, é possível verificar-se a hipótese referida. Basta, como é óbvio, que o ônus da fiança seja inferior ao que o seguro impõe ao transportador.

A caução e o depósito de dinheiro ou valores, pelo caráter estático de que estão revestidos, não são economicamente interessantes. Implicam empate vultoso de capital que nenhum de nossos transportadores se aventuraria a fazer, ou melhor, que nenhum ou quase nenhum estaria em condições de fazer.

Precisamente porque não podem assumir esse ônus com a caução ou depósito, as empresas não se arriscariam a jogar tão perigoso como é o de jogar o capital imobilizado na garantia contra os azares da exploração. Quando esta é feita com todos os requisitos de segurança, inspirando a confiança do explorador, poderá ele arriscar-se àquele jogo em que as probabilidades em face da segurança são a seu favor. Mas, na hipótese de acidentes, os resultados lhe seriam desastrosos para a economia.

Somente com recurso à constituição de reservas de lucro é possível a uma empresa garantir a reparação de danos através da caução ou depósito, sem correr os riscos antes descritos, na medida em que a ausência da reserva o faria correr.

3. A PREFERÊNCIA DO TRANSPORTADOR AÉREO — Como já foi dito linhas acima, não há, na enumeração das garantias pelo Código do Ar, nenhuma gradação de preferência. Esta cabe ao transportador exercitar, recaindo, como não pode deixar de ser, na que oferece mais vantagens sobre as demais.

Falar em preferência do transportador significa dizer que há liberdade de escolha da garantia. Mas essa liberdade é meramente teórica. O transportador no Brasil não tem alternativa, de maneira geral. Ele não escolhe o seguro; é obrigado a fazê-lo. Quer queira, quer não, deverá, pois, "preferir" o seguro, porque não encontra quem lhe preste qualquer das outras garantias. Não podendo ter reservas que lhe permitam fazer o depósito ou caução, nem tendo, por outro lado, situação financeira que possa inspirar confiança, não encontra fiador. Na impossibilidade de obter outra garantia, o seguro caro se torna mais vantajoso por força de circunstância.

Não significa isso que, em discordância com a opinião expandida atrás, o seguro seja menos interessante do que as outras garantias. Não só as vantagens estão com ele como também constitui exceção a hipótese contrária.

O que rouba ao seguro suas vantagens, para quem pode constituir reservas e, pois, atender ao depósito determinado pela lei, são fatores transitórios. Contribuindo estes para a elevação das taxas, perde o seguro sua predominância, a menos que impossível a obtenção de outra garantia. Quer dizer: na impossibilidade de conseguir garantia em condições vantajosas, o seguro se impõe, ainda que a taxas escorchantes.

Em última análise, portanto, tendo em vista aquelas fatores que determinam as taxas, conclui-se que são as próprias condições da exploração que militam contra ela. As taxas sofrem alterações em razão da maior ou menor segurança dos serviços. Menor segurança, maior número de sinistros e, em consequência, taxas mais altas. Maior segurança, menor número de acidentes, taxas mais baixas.

Na sua maioria, as empresas brasileiras garantem a reparação dos danos através do seguro. Raros são entre nós (apenas 2 casos) de fiança como garantia de reparação.

Em ambos os casos conhecidos, a fiança é prestada por estabelecimento bancário de economia mista (participação de governo estadual no capital), mediante um "prêmio" mensal cobrado à empresa de transporte. Em todos os dois casos, há manifesta vantagem para a empresa em preferir aquela forma de garantia.

Há como que uma divisão de riscos, porque as transportadoras pagam ao estabelecimento bancário uma importância anual, dividida em doze (12) cotas mensais fixas, a qual atinge Cr\$. . . . 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil cruzeiros), enquanto o fiador se obriga pela reparação de danos, em caso de acidente, até o limite de Cr\$ 4.000.000,00 (quatro milhões de cruzeiros). Quer dizer: há entre ambos um jogo em que os riscos são divididos na proporção de 60% (sessenta por cento) para o fiador e 40% (quarenta por cento) para o transportador. Se não houver sinistro a liquidar, ambos ganharão: o banco fiador os verdadeiros "prêmios" recebidos da empresa transportadora. Esta economizará a diferença entre o que pagou ao banco fiador e o que teria de pagar a título de prêmios de seguro. E essa diferença pode ser estimada, nos casos concretos a que nos referimos, em milhão e meio de cruzeiros anualmente.

Outra de nossas empresas, das únicas cujos balanços nunca acusaram "deficit", estudou as garantias autorizadas no Código (art. 104) do ponto de vista de seu interesse e chegou à conclusão de que, dadas as elevadas taxas de prêmio de seguro no Brasil, haveria vantagem em preferir o depósito de dinheiro ou a caução, mediante a constituição de um fundo de reserva de lucros, sem que a medida implicasse a diminuição dos dividendos habitualmente distribuídos. A solução no seu caso era viável (e talvez venha a sê-lo) porque, feitas as distribuições de lucros estatutários, ainda dispunha de saldo. Infelizmente, os negócios dessa empresa exigiram, na sua expansão, a utilização das reservas já existentes, com o que desapareceu a oportunidade para a única preferência do depósito como garantia de reparação de danos.

4. ACEITAÇÃO DA GARANTIA — O tratamento dispensado pelo Código do Ar às garantias, ora mencionando a idoneidade como fator de aceitação, ora deixando de fazê-lo, parece encontrar explicação no próprio caráter da garantia. Não há garantia boa ou idônea, se a fonte de onde emana não fôr boa.

Quando foi promulgado o Código Brasileiro do Ar, as companhias brasileiras de seguro ainda não operavam em seguro aeronáutico, de modo que, oferecida pelo transportador a apólice emitida no exterior, não tinham as autoridades aeronáuticas com que aquilatar a qualidade da garan-

tia. Determinando o Código do Ar a audiência da autoridade supervisora de seguros no país quanto à idoneidade da companhia seguradora, recorriam aquelas autoridades a essa última a fim de obter os elementos que lhes possibilitassem ajuizar da qualidade da garantia, bem como a idoneidade da seguradora.

Não significa isso que a audiência não se tornasse dispensável em certos casos de notória idoneidade da seguradora. Em tais casos, as apólices eram aceitas, acompanhadas das respectivas traduções legalizadas, independentemente de audiência, presumida, portanto, a boa qualidade da garantia.

Hoje, essa audiência perdeu sua razão de ser. O seguro aeronáutico é feito no país por empresas nacionais, estando sob controle governamental suas operações.

Fiscalizadas e controladas por órgãos governamentais, as companhias de seguro no Brasil têm a seu favor uma presunção de idoneidade. A menos que haja suspeita que a desminta ou que circulem rumores contrários a ela, não se justifica a audiência a que alude o Código do Ar.

A liberdade de recusar a garantia de seguro oferecida, por outro lado, não está, absolutamente, adstrita ao resultado da audiência determinada pelo citado Código, mesmo na hipótese de ter sido solicitada. Isso porque as companhias de seguro podem não incorrer em sanção pelo fato de se tratar de prática não sujeita a repressão pelas autoridades supervisoras do seguro, mas que, não obstante, aconselhe a rejeição da garantia por quem fiscaliza sua apresentação.

Obrigações cujo cumprimento interessa a quem fiscaliza a garantia, mas para as quais inexistia sanção na legislação aplicável aos seguros ou aos órgãos que o controlam, por exemplo, autorizam a rejeição da garantia quando não são executadas e provocam, em consequência, a declaração de inidoneidade da seguradora pelas autoridades aeronáuticas.

Também com a fiança ocorre o mesmo. Pelo fato de determinar o Código do Ar que ela seja idônea, sem exigir a idoneidade do fiador, não se conclui que este possa carecer da qualidade, certo como é que, para ser idônea, a garantia da fiança exige que quem a dê também o seja.

Poder-se-ia tomar a idoneidade da fiança como dizendo respeito à forma prescrita pela lei, mas a isso se opõe o fato de só valer ela quando revestida daquela forma que a lei considera indispensável à validade do instrumento.

Tomar, por outro lado, a idoneidade da fiança como equivalente do seu caráter satisfatório, isto é, correspondente aos limites que a lei determina, ao total necessário para fazer face à reparação, não é possível, porque esse requisito já é imprescindível originalmente para que a garantia seja eficiente. Sem que obedeça aos limites prescritos,

de forma que assegure a reparação cabalmente, a fiança é ineficaz.

Restaria considerar a idoneidade como relativa ao seu conteúdo, mas não nos parece lógica a interpretação. Não se compreende que o Código exigisse garantia de reparação "na forma e limites" determinados, satisfatória, pois, no que tange aos danos a reparar, e que necessitasse ainda ser idônea. Logo, a idoneidade não é de conteúdo. Não equivale, assim, a idoneidade a um requisito essencial e que, mesmo sem alusão a ela, já não pode alhear-se da garantia.

Por conseguinte, em que pêsse o silêncio do Código quanto à idoneidade do fiador e a confusa menção dessa qualidade quanto à garantia em si mesma, merecem atento exame as duas, a do fiador podendo absorver a da garantia.

Finalmente, cabe focalizar a garantia mediante depósito, que o Código não menciona em que estabelecimento deverá ser feito, nem condiciona a qualquer outro requisito. Não resta dúvida de que a idoneidade do estabelecimento de depósito, como as das companhias de seguro, deve ser presumida. Se existe, porém, ato ou fato que contrarie a presunção ou se circulem rumores contra a solvabilidade do estabelecimento, deve ser rejeitada a garantia consistente no depósito nêle efetuado.

Do exposto se conclui que deve, em todos os casos de aceitação de garantias, ser dispensada certa cautela ao seu exame, levando-se em consideração as circunstâncias peculiares à hipótese, bem como quaisquer outros elementos, de modo que deixe a menor possibilidade de dúvida quanto à eficácia da garantia.

5. LIMITES DA GARANTIA — O Código do Ar exige (art. 103) que a pessoa natural ou jurídica, em cujo nome estiver matriculada a aeronave ou em cujo nome ou exploração ela se encontre, dê garantias de reparação dos danos que possa causar, na forma e limite por êle estabelecidos.

Não determina, entretanto, que extensão terão essas garantias, isto é, não lhes fixa máximo nem mínimo. E' verdade que, quanto a danos pessoais, estabelece o Código o limite de reparação de Cr\$ 100.000,00 (cem mil cruzeiros) por pessoa, mas essa limitação por si só não permite conhecer aquela extensão, ainda que se trate de danos a pessoas apenas. Qual o número de pessoas a considerar para fins de efetuar a garantia?

No que respeita à responsabilidade contratual, não há dificuldade, porque ela compreende os passageiros a bordo, ou seja, a lotação da aeronave. Conhecido o número de lugares, a garantia corresponderá, logicamente, a tantas vezes Cr\$ 100.000,00 quantos são aquêles lugares.

No seguro, o transportador contrata uma importância máxima resultante da multiplicação dos lugares existentes (assentos), acrescidos de certo

número de crianças de colo, vêzes o limite de reparação.

Se a garantia revestir outra modalidade que não o seguro, deverá observar o critério que preside a fixação do valor do seguro, feito o cálculo na base da aeronave de capacidade maior existente em serviço.

Se o problema do "quantum" da garantia não oferece dificuldade no que se relaciona com a responsabilidade contratual, outro tanto não acontece com os danos a terceiros na superfície.

Ao dispor sobre a reparação desses danos (art. 102), o Código determina que ela corresponderá "à importância integral do seu justo valor". Ora, para que seja do justo valor, mister se faz conhecer a proporção dos danos, o que exige, antes de tudo, a sua existência. E a dificuldade está exatamente em saber, antes do evento danoso, que importância destinar à reparação dêle decorrente.

Ademais, há também a reparação a pessoas na superfície, que já dissemos que será garantida, mas em extensão desconhecida em virtude da falta de referência no Código ao número de pessoas a ser considerado.

Sabemos, portanto, que qualquer importância que se tome para efeito de garantia será arbitrária, poderá ficar aquém ou além do justo valor integral a ser reparado, bem como poderá atender apenas parcialmente a cada uma das reparações, danos pessoais e danos a coisas na superfície, tudo dependendo da extensão dos mencionados danos.

Absolutamente dentro dos limites do Código, pois, não poderá estar a garantia, salvo no que respeita à responsabilidade contratual, enquanto a reparação de danos a terceiros na superfície for ilimitada. Fôsse ela limitada e inexistiria o problema. Aliás, convém frisar que o caráter ilimitado da reparação entre em choque também com a extensão que o Código exige tenha a garantia. Se é ilimitada a reparação, portanto desconhecida, a garantia não pode conter a importância que a ela corresponderá, a não ser por acaso. Em conclusão: a reparação deve ser integral; a garantia, não.

Duas soluções se nos oferecem a essa altura: considerar na garantia também os danos a terceiros na superfície, sujeitos a uma reparação parcial, isto é, estabelecer para ditos danos certa importância que, insuficiente para atender à reparação, será suplementada pelo transportador; não considerar na garantia referidos danos, desobedecendo à determinação de garantir sua reparação.

E' evidente que a primeira solução tem de ser preferida, ainda que não se possa dar cumprimento cabal ao Código (uma vez que, exceto por circunstância fortuita, é impossível a reparação integral do justo valor), porque não pode haver hesitação entre a garantia insuficiente e a garantia inexistente.

A questão de fixar a importância que será garantida para reparação de danos a terceiros na superfície não é nova. Logo depois da promulgação do Código do Ar, o então Departamento de Aeronáutica Civil consultou o Conselho Nacional de Aeronáutica sobre o assunto, a fim de poder dar cumprimento aos artigos 103 e 104 do mesmo Código.

Fundado nos limites de reparação propostos pela Convenção de Roma de 1933 (convenção para unificação de certas regras relativas aos danos causados por aeronaves a terceiros na superfície) e no artigo 117 do Código citado, o relator da matéria naquele Conselho emitiu parecer, aprovado unânimemente pelo plenário, no sentido de que

“se adote como valor da fiança, caução ou depósito do explorador da aeronave, as quantias de 500 e 1.000 contos, segundo se trate de uma ou mais aeronaves” (Ata da 11.<sup>a</sup> sessão ordinária, de 2-10-1939).

O parecer focalizou as outras garantias que não o seguro, quando a solução proposta não podia diferir d'êles, devendo dizer respeito às garantias, quaisquer que fôssem.

Ao estudar o seguro aeronáutico e as condições das respectivas apólices, o Instituto de Resseguros do Brasil se orientou por aquêle parecer, adotando o limite de Cr\$ 1.000.000,00 (um milhão de cruzeiros) para cada aeronave, para reparação de danos a terceiros na superfície (pessoas e coisas).

Houve, assim, uma limitação para fins de garantia apenas, porque o limite da garantia não pode revogar o princípio da reparação ilimitada.

A solução tem o mérito de assegurar a reparação até o limite estabelecido (não se encontrou solução melhor, convém lembrar, diante dos elementos conhecidos e determinantes da extensão dos danos) ficando a diferença entre o limite garantido e o integral justo valor a cargo do transportador, que a ela será obrigado a atender com sua economia.

As demais garantias estão sujeitas às mesmas dificuldades e ao mesmo critério de fixação da importância da reparação, devendo corresponder à soma de todas as importâncias contidas na apólice de seguro, exceto naturalmente o casco da aeronave, mais tantas vezes Cr\$ 100.000,00 quantos forem os membros da tripulação da maior aeronave em serviço.

A fiança, caução ou o depósito correspondem a uma importância equivalente a número de passageiros (inclusive de colo) mais número de tripulantes multiplicados por Cr\$ 100.000,00. A esse produto se acrescentará a importância de Cr\$ 1.000.000,00 (um milhão de cruzeiros) para atender aos danos a terceiros na superfície (pessoas e coisas).

Se o transportador julgar insuficiente o limite adotado para a garantia de reparação de danos a

terceiros na superfície, poderá contratar seguro superior àquela importância de um milhão de cruzeiros ou fazer crescer, no caso de outra garantia, as somas aí contidas das que julgar necessárias. Se o excesso pretendido não encontrar seguradora que o aceite no país, poderá êle recorrer a companhias estrangeiras para contratá-lo.

6. SUBORDINAÇÃO DO TRÁFEGO AÉREO À EXISTÊNCIA DE GARANTIA — A garantia de reparação é de ordem pública e não pode ser dispensada. Escolhida que tenha sido pelo transportador a garantia, está êle na obrigação de oferecê-la, antes de iniciar o tráfego.

Para tornar efetiva a obrigação de garantir, o Código do Ar contém dois dispositivos: um prevê a subordinação do certificado de navegabilidade e sua revalidação à existência de garantia de reparação (art. 105); outro, o cancelamento desse certificado, em qualquer momento, se as cláusulas do contrato de seguro não estiverem sendo cumpridas pelo transportador, ou se êste não estiver pagando pontualmente os prêmios.

Os dois dispositivos contêm faculdade quando deviam estabelecer obrigação. Com efeito, se se trata de garantia de ordem pública, que a ninguém é lícito dispensar, a única maneira de tornar efetiva a prestação da obrigação é subordinar o tráfego ao seu cumprimento.

Não podem as autoridades, portanto, dispensar as garantias. E se existe a maneira de torná-la efetiva, embora a título de faculdade, devem elas tomar as medidas necessárias àquela efetivação, sob pena de responsabilidade. Por isso é conveniente não permitir o tráfego das aeronaves se inexistente garantia de reparação dos danos que possam causar. Determinar que se reparem os danos, que se garanta sua reparação e apenas permitir a medida coercitiva, em lugar de obrigá-la, equivale a fazer letra morta do princípio da reparação.

Assim sendo, embora a subordinação do certificado de navegabilidade à existência de garantia seja mera faculdade no Código, na prática constitui obrigação e nesse caráter deve ser entendida.

As aeronaves só podem voar se estiverem com o certificado de navegabilidade em vigor (artigo 24 do C.B. do Ar). Sua falta ou cancelamento determinam a interdição para voar. Sendo válido por seis meses, terá de ser renovado o certificado ao fim desse período, quando então, a par das exigências técnicas relativas à sua expedição, se não foi feita ainda ou não está em vigor, se fará a exigência da garantia.

Vistoriada a aeronave e encontrada em condições seguras de vôo, poderá ser expedido o certificado de navegabilidade que, no entanto, só deverá ser entregue ao transportador depois que êste houver apresentado a garantia de reparação (ressalvado, é óbvio, o caso de garantia global da frota, sem discriminação de aeronaves. Sendo

global a garantia, deixa de ter lugar a subordinação do certificado à sua existência).

O cancelamento do certificado, que pressupõe já ter sido feita a apresentação da garantia, pode ser feito a qualquer tempo se se comprova que aquela garantia perdeu seu valor. O Código faculta a medida no caso de garantia mediante seguro, mas não resta dúvida de que ela cabe também em quaisquer outros casos de garantia, seja fiança, caução ou depósito. Se desaparece a garantia, deve ser cancelado o certificado ou certificados, conforme diga ela respeito a uma ou mais aeronaves.

Na garantia mediante seguro, as respectivas apólices permitem eficiente controle da sua vigência, bem como dos pagamentos dos prêmios. Sendo contratado individualmente para cada aeronave, a medida repressiva pode também ser tomada em cada caso de aeronave cuja apólice caducou ou está para caducar. Assim é que, embora emitida para valer por um ano, os prêmios do seguro são pagos mensalmente de acordo com o movimento de passageiros transportados no mês anterior. Calculado o prêmio em face desse movimento, a fatura correspondente é remetida à empresa transportadora, com prazo para pagamento. Se este não for efetuado dentro do prazo fixado, com fundamento em condição especial da apólice, o segurador comunica à autoridade que superintende a navegação aérea comercial (Diretoria de Aeronáutica Civil) que o seguro caducará findo o prazo de cinco (5) dias contados do recebimento de sua comunicação. Se decorre o prazo sem que o segurador faça comunicação em contrário, o tráfego aéreo será paralisado no que diz respeito às aeronaves atingidas pela caducidade do contrato.

Já com as outras garantias, em que a subordinação do certificado deve ser feita antes, durante e depois de expedido, tal como no seguro, o controle não é tão fácil, conquanto seja igualmente eficiente. Exige-se, para tanto, que o instrumento da garantia declare que seu cancelamento só se fará mediante aviso prévio de cinco (5) dias à autoridade competente (a mesma do seguro). Acautela-se assim o Governo de surpresas, sem aumentar o ônus de fiador e afiançado, assegurando também a reparação ou impedindo que a reparação seja ameaçada.

**7. GARANTIAS DE EMPRESAS ESTRANGEIRAS NO PAÍS** — As empresas estrangeiras também estão obrigadas a oferecer garantias de reparação dos danos que suas aeronaves possam causar no território brasileiro.

Assim é que o artigo 107 do Código do Ar determina que se exija das empresas estrangeiras a apresentação de garantias pelo menos iguais, ou consideradas equivalentes, às das aeronaves brasileiras.

É necessário, entretanto, distinguir entre as garantias que são peculiares às aeronaves brasi-

leiras das que são próprias das aeronaves estrangeiras, porque não nos parece que as garantias das empresas estrangeiras possam equiparar-se às das aeronaves nacionais a não ser no que se relaciona com danos a terceiros na superfície.

Isso, porque a responsabilidade contratual das empresas estrangeiras não se rege pela lei brasileira. O Código Brasileiro do Ar só dispõe sobre a responsabilidade contratual das empresas brasileiras.

Conseqüentemente, estando essas empresas sujeitas à reparação em maior escala, devendo dar garantia de reparação total, não podem suas garantias equivaler às das empresas estrangeiras a não ser naquilo em que há identidade: nos danos a terceiros.

O controle dessas garantias é muito mais difícil do que parece, uma vez que é todo baseado em presunções. Apresentada como garantia apólice de seguro, mesmo emitida por empresa estrangeira de idoneidade reconhecida, acompanhada de tradução devidamente legalizada, ainda aí é impossível exercer o controle eficiente que o seguro feito no país permite.

As empresas estrangeiras têm liberdade de contratar a garantia onde lhes parecer melhor, de modo que, a menos que se exija a denúncia com aviso prévio, que o seguro não seja cancelado sem tal aviso, a garantia pode vir a tornar-se apenas aparente.

E como os avisos e comunicações de caducidade não têm a determiná-los nenhuma lei ou convenção, podem as seguradoras recusar-se a fazê-los.

Isso nos conduz à conclusão de que as garantias oferecidas pelas empresas estrangeiras devem ser aceitas mediante o estabelecimento de presunção "juris tantum" a seu favor, elididas por atos ou fatos que a contrariem.

Estamos procurando mostrar as dificuldades de controlar a idoneidade da garantia, muito embora acreditamos que o eficiente controle dos artigos 105 e 106 do Código do Ar não diga respeito a garantias de empresas estrangeiras. Sendo fiscalização que gira em torno do certificado de navegabilidade e sua vigência, o fato de não serem expedidos por autoridades brasileiras os certificados de aeronaves estrangeiras demonstra que estas não estão subordinadas ao regime. Se não estão, segue-se que também o Código considerou em favor das garantias daquelas empresas uma presunção relativa.

No regime de sobrevôo do território brasileiro, anterior à Conferência de Chicago, poder-se-ia condicionar a autorização respectiva à existência de garantias e de reparação, quer incluindo-a como obrigação no instrumento que outorgava licença à empresa estrangeira, quer exigindo-as posteriormente.

No sistema estabelecido nos atos daquela Conferência, entretanto, as empresas que operam as linhas para outro país são indicadas a este pelo respectivo Governo. Quer dizer: com raríssimas exceções, tais empresas se apresentam no país em que operam como verdadeiros "instruments of government", de modo que, em nossa opinião, as garantias de reparação estão implícitas no ato de sua indicação. Elas como que representam o país de nacionalidade. Quer parecer-nos, pois, que se o governo indica a empresa para operar as rotas, que lhe foram concedidas por outro Estado, em seu nome, e se se trata de sociedade de economia mista ou estatal, no ato de indicar, há um penhor de solvabilidade da empresa indicada. Ela é afiançada por seu governo.

Não quer isso dizer que, havendo penhor dessa natureza, não possa o governo do país para onde opera aquela empresa, fazer-lhe exigência de garantia de reparação. Autorizado no acordo

sobre transportes aéreos, entre ele e o país que indica a empresa, a condicionar as operações em seu território à sua legislação, nada haveria de inamistoso no ato.

Finalmente, é preciso convir em que nenhum governo declara expressamente sua responsabilidade pelos danos causados pelas aeronaves de sua bandeira no território de outro Estado, mas que deveria fazê-lo. O que ora está implícito passaria a ficar consignado nos acordos, evitando-se a desigualdade de tratamento existente, uma vez que a cada governo a presunção em favor de uma empresa se apresenta de modo diferente.

Talvez venha a solucionar o problema a conclusão a que se chegar na revisão da Convenção de Roma para unificação de certas regras relativas aos danos a terceiros na superfície, para adoção da limitação dos danos mencionados, bem como das garantias dêses mesmos danos.