

**REGULAMENTAÇÃO INTERNACIONAL DA RESPONSABILIDADE
CIVIL AERONÁUTICA. FRANCO POINCARÉ. CÁLCULO**

CURADORIA DE AUSENTES

6.^a VARA CÍVEL

AÇÃO ORDINÁRIA N.º 26.619

A. Francisca Arlita Barbosa Quindaré e outros

R. VARIG S.A. — Viação Aérea Rio Grandense

**Direito Aeronáutico — Regulamentação internacional
da responsabilidade civil aeronáutica. Cálculo do valor do
franco poincaré.**

MM. Juiz

Trata-se de processo que exige leitura atenta de todo o seu conteúdo, para que se possa bem executar a douda decisão do Tribunal de Justiça, que confirmou, em todos os seus termos, a decisão de primeiro grau.

A hipótese é de uma ação ordinária de responsabilidade civil aeronáutica (que deveria ter seguido o rito sumaríssimo, mas assim não foi feito), através da qual a esposa e os filhos de *Clayrton Luiz Garcia Quindaré* cobram da VARIG S.A. a reparação do dano causado com a morte daquele, no acidente ocorrido próximo ao aeroporto de Orly (França), no ano de 1973.

A ação foi julgada procedente, sendo o seguinte o dispositivo da R. sentença de primeiro grau:

“Julgo procedente, em parte, a ação, para condenar a ré a indenizar os AA em quantia equivalente a 250.000 (duzentos e cinquenta mil) francos, pela morte da vítima, 250 (duzentos e cinquenta) francos por quilograma de bagagem registrada e mais o valor dos objetos que estavam sob a guarda do passageiro, até o máximo de 5.000 (cinco mil) francos, procedendo-se à conversão, na data do efetivo pagamento, pelo Direito Especial de Saque...”

Essa sentença, como já foi dito, foi confirmada pela Egrégia Superior Instância.

O processo está em fase de execução e, para tanto, os autos foram mandados ao contador, por força do seguinte despacho: — fls. 734

“Ao contador, que deverá considerar, nos cálculos, o franco-ouro, para efeito de conversão em cruzeiros, fls. 604.”

O Sr. Contador do Juízo elaborou, então, o cálculo de fls. 736, no qual apurou que 250.000 francos *poincaré* corresponderiam a 14.737,5 gramas de ouro, que, transformadas em cruzeiros, mediante a cotação do ouro na Bolsa de Mercadorias de São Paulo, equivaleriam a Cr\$ 227.694.375,00.

O mesmo critério foi empregado para o cálculo das demais verbas; inclusive, os juros de mora foram calculados, também, em ouro...

Esse cálculo que é, evidentemente, imprestável, porque antijurídico, foi impugnado pela parte ré e aceito e defendido pelos autores.

Dai a vinda dos autos a esta Curadoria.

Este um breve relatório da situação do processo.

Para que se possa bem decidir sobre a forma da execução, indispensável será que se tenham algumas considerações sobre o histórico da responsabilidade civil aeronáutica, bem como, sobre as doudas decisões a serem executadas.

A Regulamentação Internacional da Responsabilidade Civil Aeronáutica

O Código Brasileiro do Ar (Decreto-Lei n.º 32, de 18 de novembro de 1966) estabelece, logo em seu artigo 1.º que: “o direito aéreo é regulado pelas Convenções e Tratados que o Brasil tenha ratificado...”. Na hipótese de vôos internacionais, especialmente no que diz respeito à responsabilidade do transportador, a matéria tem sido objeto de diversas convenções internacionais, razão pela qual indispensável se torna um breve passeio pelo Direito Convencional a fim de que sejam fixadas as normas, que deveriam ter sido aplicadas ao caso em exame.

Como se sabe, até 1914, o transporte de pessoas e mercadorias, por avião, teve pouco desenvolvimento. Foi, apenas, depois do término da primeira grande guerra, que antigos pilotos militares começaram a realizar vôos regulares, tanto na Europa, como nos Estados Unidos, utilizando-se de velhos aeroplanos de guerra, modificados para o transporte civil, principalmente de correspondência.

As primeiras empresas de navegação aérea começaram a surgir em 1920 e, a partir daí, o desenvolvimento da aviação civil foi permanente e contínuo, atingindo o volume de tráfego, por todos conhecido.

No Brasil, as primeiras linhas, ligando Porto Alegre a Pelotas e a Rio Grande, foram estabelecidas pela VARIG, no ano de 1927, daí se expandindo para uma das maiores redes mundiais de aviação comercial.

Desde 1910, com a Convenção de Verona, que as nações se preocupam com o tráfego aéreo e sua regulação. Daí, um grande número de Convenções e Atos de Direito Internacional destinados a estabelecer princípios sobre segurança de voo, fixação de normas técnicas sobre comunicações, uniformização dos serviços, fixação da responsabilidade civil do transportador, além de muitos outros aspectos.

No concernente à responsabilidade do transportador, a norma Convencional fundamental foi estabelecida na *Convenção para a uniformização de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional*, celebrada em Varsóvia em 12 de outubro de 1929, da qual o Brasil foi um dos signatários, tendo sido o seu texto promulgado pelo Decreto 20.704, de 24 de novembro de 1931.

Nessa Convenção, foi uniformizada a responsabilidade do transportador, através da regra da culpa contratual e da limitação do valor da reparação dos danos causados.

Ficou excluída a responsabilidade objetiva, bem como, o princípio segundo o qual a reparação do dano deva ser a mais ampla e completa possível, eventualmente, previsto nas legislações internas dos países signatários.

Fosse qual fosse a extensão do dano, a sua reparação deveria ser limitada ao *quantum* estabelecido na Convenção.

Esse máximo de reparação foi fixado em 125.000 francos, por passageiro. Tal quantia foi considerada referente ao franco francês, então moeda forte, vinculada ao padrão-ouro e constituída de sessenta e cinco e meio miligramas de ouro, título de 900 milésimos de metal fino (art. 22, I e IV).

O franco francês foi eleito por ser, então, uma moeda forte e vinculada ao padrão-ouro. A vinculação ao padrão-ouro era importante, em razão da estabilidade cambial que gerava.

Nas moedas vinculadas ao padrão-ouro o que ocorria era o seguinte: a autoridade monetária nacional declarava expressamente que a sua moeda correspondia a um determinado peso de ouro e, por isso, se comprometia a comprar ou a vender o ouro a preço fixo.

Assim, a taxa de câmbio, em relação a outras moedas, também vinculadas ao padrão-ouro, seria invariável e previamente conhecida, pois corresponderia à relação entre os valores dos pesos de ouro que definissem cada uma das moedas em concorrência.

Ocorre que a estabilidade do franco francês não durou muito, bem como o valor máximo de 125.000 unidades monetárias, com o passar do tempo, se tornou insuficiente.

Foi por isso que, no dia 28 de setembro de 1955, em Haia, se celebrou o Protocolo de Emenda da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, que foi aprovado pelo Brasil através do Decreto Legislativo n.º 31, de 12 de dezembro de 1963 e promulgado o seu texto pelo Decreto n.º 56.463, de 15 de junho de 1965.

Conforme a nova redação dada ao art. 22 da Convenção de Varsóvia, pelo art. 11 do Protocolo de Haia, o *quantum* máximo da indenização foi elevado para 250.000 francos, entretanto, essa quantia não mais se referia ao franco francês, mas, sim, a uma moeda supranacional, de caráter meramente escritural.

Por tratar-se de uma moeda Convencional, sem curso, de natureza puramente escritural, não possuía ela valor extrínseco diferente do ouro nela contido.

O Protocolo de Haia atribuiu ao *Franco Poincaré* (denominação que importa numa homenagem ao (estadista) francês *Raymond Poincaré* (1860-1934), Presidente da França durante a 1.ª Guerra Mundial e saneador das finanças francesas durante a crise de 1926 e, que esteve no poder até 1929, quando, em razão de grave moléstia, abandonou a atividade política) um peso de ouro semelhante ao de 1929, ou seja, ao *franco Poincaré* foi definido o peso de 65,5 miligramas de ouro, a título de 900 milésimos de metal fino.

Como se vê, na moeda fiduciária do Protocolo Aditivo de Haia, foi mantido o padrão-ouro *o que não quer significar*, é preciso que se deixe isso bem claro, *pagamento em ouro*.

Por isso, ainda no art. 11, do Protocolo, foi estabelecida a regra de conversão da moeda Convencional em moeda nacional:

“A conversão dessa soma em moedas nacionais, que não a moeda ouro, será efetuada, em caso de ação judicial, segundo o valor ouro dessas moedas, na data do julgamento.”

Eis aqui a legislação convencional em vigor no Brasil, sobre o tema em debate, em 1973, época em que ocorreu o acidente aeroviário de Orly. Por isso, a presente ação deveria ter sido julgada consoante as normas supramencionadas; mas, continuemos com a exposição.

O critério monetário estabelecido pelo Protocolo de Haia — vinculação ao padrão-ouro — pressupunha que as moedas das Altas Partes Signatárias também se vinculassem ao mesmo padrão, como classicamente acontecia.

Ocorre que, com o tempo e, especialmente diante da inflação mundial, o valor das moedas nacionais em relação ao ouro (fenômeno que se chama paridade), passou a ser fixado de maneira arbitrária, fazendo, por exemplo, com que a libra esterlina (que assim se denominou originariamente por conter o peso de uma libra de prata) se supervalorizasse, enquanto o franco francês baixava de cotação, sem que, entretanto, esta queda ou aquele aumento correspondessem ao poder aquisitivo interno de cada uma dessas moedas. Por outro lado, a política Norte Americana chamada do "dinheiro barato", serviu, também, para o progressivo abandono do padrão-ouro por parte das moedas nacionais surgindo, como no Brasil, em substituição, o chamado "valor legal" da moeda.

Essa situação de desconforto internacional já havia sido detectada desde julho de 1944, quando, pela Convenção de *Bretton Woods*, quarenta e quatro países decidiram criar o *Fundo Monetário Internacional*, como órgão destinado a corrigir os desequilíbrios monetários e os balanços de pagamentos dos países membros, através dos *Direitos Especiais de Saque*, que é a moeda Convencional do F.M.I.

Pouco tempo depois do Protocolo de Haia, praticamente, as principais moedas nacionais abandonaram aquele padrão-ouro clássico. Isso fez com que a moeda escritural do protocolo não mais atendes-se ao ideal de uma justa retribuição pelos danos ocorridos nos acidentes aeronáuticos, já que a conversão do franco *Poincaré* para as moedas nacionais se efetuava mediante mensuração indireta, na qual se empregavam parâmetros de escolha arbitrária, como aliás, está informado pelo Banco Central do Brasil a fls. 706 dos autos.

Diante dessa realidade, as Potências Mundiais integrantes da O.A.C.I. (Organização da Aviação Civil Internacional), organização internacional criada pela Convenção de *Chicago* de 1944, ratificada pelo Brasil e promulgada pelo Decreto n.º 21.113, de 27-8-46, verificaram a necessidade de ser mudada a unidade monetária instituída pelo Protocolo de Haia, como valor máximo das indenizações por acidentes aeronáuticos.

Resolveram, inicialmente, as nações integrantes da O.A.C.I. substituir o franco *Poincaré* (vinculado ao ouro), pelo *Dollar* dos Estados Unidos. Esta foi a proposta constante do Protocolo da Guatemala, de 1971, segundo a qual o valor máximo das indenizações seria fixado em 100.000 dólares americanos por passageiro.

Ocorre que o Protocolo da Guatemala não foi ratificado pelas nações, razão pela qual continuou em vigor o Protocolo da Haia.

Em 25 de setembro de 1975, quando da reunião da O.A.C.I. (I.C.A.O.) em *Montreal*, nova tentativa foi feita objetivando o estabelecimento de uma nova moeda para a liquidação dos danos causados a passageiros de aviões.

Nessa reunião, foi celebrado o Protocolo de *Montreal*, segundo o qual o franco *Poincaré* seria substituído pelos *Direitos Especiais de Saque*, fixados pelo F.M.I., num total de 100.000 desses Direitos, por passageiro.

A moeda da liquidação dos danos passaria a ser a unidade de valor do F.M.I. e a sua conversão em moeda nacional se efetuariá segundo o valor de cada moeda nacional em contemplação do *Direito Especial de Saque*, sendo certo que o *Direito Especial de Saque* seria calculado segundo o método de avaliação empregado pelo F.M.I. para as suas próprias operações e transações. Era o total desaparecimento do sistema de vinculação ao padrão-ouro.

Ocorre que o Protocolo de *Montreal*, que, destaque-se, data de 1975 e, por isso, inaplicável ao caso em julgamento, estabelece que, *enquanto não for ele ratificado por, pelo menos, trinta países, não entrará em vigor*. Ao tempo em que a presente ação foi julgada, o Protocolo de *Montreal*, porque ainda não ratificado por pelo menos trinta países, *ainda não havia entrado em vigor*.

Ao tempo, tanto da sentença de primeiro grau, como do V. Acórdão ora em execução, o Protocolo de *Montreal*, além de ser inaplicável à hipótese dos autos por ser posterior, não estava em vigor, razão pela qual vigorava, plenamente, o Protocolo de Haia e a moeda da liquidação era o Franco *Poincaré*, não havendo razão para se falar em liquidação pelos *Direitos Especiais de Saque*.

Franco *Poincaré* e *Direitos Especiais de Saque*, embora sejam moedas escriturais, são coisas absolutamente diferentes e inconfundíveis, por serem unidades monetárias diferentes, não tendo uma relação com a outra.

Eis, pois, a real situação legislativa da responsabilidade civil aeronáutica, no Brasil, ao tempo do julgamento desta ação.

Vejamos agora quais as decisões prolatadas neste processo.

As decisões prolatadas neste Processo

A despeito de tudo quanto ficou dito, a douda sentença de fls. 517/20, induzida em erro pelas partes (como veremos mais adiante) e especialmente pelo errôneo ofício da fls. 446/7, do Banco Central do Brasil, acabou por estabelecer uma confusão entre o franco *Poincaré* e os *Direitos Especiais de Saque*, criando, com isso, uma figura bifronte e híbrida, que, certamente, deixará o juiz executor em perplexidade.

Examinemos o disposto da douda sentença de fls. 517:

"Julgo procedente, em parte, a ação para condenar a ré a indenizar aos AA em quantia equivalente a 250.000 (duzentos e cinquenta mil) francos, pela morte da vítima,

250 (duzentos e cinqüenta) francos por quilograma de bagagem registrada e mais o valor dos objetos que estavam sob a guarda do passageiro, até o máximo de 5.000 (cinco mil) francos, procedendo-se à conversão, na data do efetivo pagamento pelo Direito Especial de Saque, consoante orientação do Banco Central, que se encontra no expediente de fls. 446".

Como se vê da conclusão supratranscrita, a sentença, ora em exame, decidiu corretamente, tendo resvalado, apenas, na parte em que determinou que a conversão da moeda escritural do Protocolo da Haia se fizesse, na data do efetivo pagamento, quando o Protocolo determina que o seja na data do julgamento. Resvalou, também, quando determinou que essa conversão fosse feita pelo Direito Especial de Saque.

Nessa última parte, ou seja, na conversão pelo Direito Especial de Saque, realmente, a douda sentença não foi feliz, pois somou quantidades heterogêneas, criando uma situação de perplexidade.

É preciso que se diga, entretanto, em favor da douda sentença, que a decisão foi levada a essa solução, que chamaríamos "atípica", pela atitude das partes no processo de conhecimento e, principalmente, pelo errôneo officio de fls. 446 do Banco Central do Brasil, aliás, citado na sentença.

As partes, durante o processo de conhecimento e, ainda, agora, não contribuíram muito para o esclarecimento da verdade e, até mesmo, em algumas ocasiões, fugiram um pouco dela.

Os autores, por exemplo, no que tange ao *quantum* da indenização, afirmaram que os Protocolos da Guatemala e de *Montreal* estavam em vigor e, por isso, o valor da reparação deveria ser fixado em Direitos Especiais de Saque, como se pode ver de fls. 475/8. Ainda, agora, afirmam que 250.000 francos **Poincaré** são iguais a 100.000 D.E.S.

Por seu turno, a ré sustentava que a indenização não poderia exceder ao limite de 20.000 dólares americanos, pois era, nesse valor, que deveriam ser convertidos os 250.000 francos **Poincaré**, por força de decisão da I.A.T.A.. Sustentava, também, que os Protocolos de Guatemala e *Montreal* não estavam em vigor, mas, se estivessem, a indenização deveria ser de 16.000 Direitos Especiais de Saque (fls. 499, n.º 2 e 509/13).

Quanto à questão do limite de 20.000 dólares estabelecidos pela I.A.T.A., é importante que façamos uma digressão. As empresas de aviação, não sabemos se face à dificuldade da matéria, vêm tentando, sempre que estão em Juízo, inculcar que a norma legal convencional de limite do valor da indenização seria de 20.000 dólares. Essa é uma afirmação, *data venia*, não verdadeira, pois as resoluções da I.A.T.A. não promanam de Convenções Internacionais, isto porque,

a I.A.T.A. (International Air Traffic Association), fundada em 1945, é uma *Associação Privada*, que, portanto, não dita normas que sejam Lei interna. A I.A.T.A., como o seu nome indica, congrega as empresas de navegação aérea e não as nações.

A I.A.T.A. é um organismo internacional de empresas e não de Estados. A organização internacional de caráter oficial é a O.A.C.I..

Fixado esse ponto, que tem induzido muitos julgadores em erro, voltemos ao tema de que nos ocupávamos, qual seja, as razões que levaram a sentença a fazer a confusão entre *franco Poincaré* e *Direitos Especiais de Saque*.

Diante desses argumentos conflitantes, trazidos aos autos pelas partes, o Exmo. Dr. Juiz, que presidiu a instrução deste feito, resolveu pedir o auxílio do Banco Central do Brasil no sentido de saber qual a legislação internacional em vigor e quais as fórmulas de cálculo. Diante dessa solicitação, que fora, inicialmente, feita ao Ministério da Aeronáutica, veio aos autos o infeliz ofício de fls. 446, no qual está dito:

"2 — Inicialmente, pedimos vênia para esclarecer que, não sendo o especificado franco ouro objeto de compra e venda nos mercados internacionais de câmbio, a aferição de seu valor somente é passível de cálculo através de mensuração indireta, em que se empreguem parâmetros de escolha arbitrária.

3 — Os inconvenientes que decorriam dessa indefinição encontram-se hoje superados, em virtude de as emendas realizadas na Convenção de Varsóvia, 1929 (através dos Protocolos Adicionais aprovados pelo Decreto Legislativo n.º 22, de 28-05-79, e promulgadas pelo Decreto n.º 83.495, de 28-05-79) terem substituído o franco ouro pelos Direitos Especiais de Saque, como padrão de moeda-básica, para os fins de que trata a Convenção em foco."

Lamentavelmente, o Banco Central do Brasil cometeu um erro grosseiro ao afirmar que o Protocolo Adicional de *Montreal* havia substituído o Protocolo de Haia, fato que não era verdadeiro, pois como já dissemos, o aludido Protocolo para entrar em vigor dependia da ratificação por parte de, pelo menos, trinta Estados e este fato não havia ocorrido.

Por outro lado, equivocou-se, ainda, o Banco Central do Brasil quando afirmou que tal Direito Convencional estaria em vigor no Brasil porque promulgado pelo Decreto n.º 83.495, de 28-05-79. A erronia decorre do fato de que os ditos Protocolos Adicionais, *não foram promulgados pelo Poder Executivo brasileiro*, sendo que o

Decreto referido outra coisa não faz, senão declarar de utilidade pública para fins de desapropriação umas terras no Estado de São Paulo (D.O. de 29-5-79)...

O Banco Central do Brasil fez a mais completa confusão. Os aludidos Protocolos não estavam em vigor no Brasil, pois, segundo o nosso sistema, para que um ato internacional de que o Brasil tenha sido signatário se transforme em lei interna, são indispensáveis dois atos: um do Legislativo, aprovando o texto e outro do Executivo, promulgando esse texto. No caso dos mencionados Protocolos Adicionais, ocorreu, apenas, a aprovação legislativa, que se deu pelo Decreto Legislativo n.º 22/79, mas a atividade interna não se completou, por falta de promulgação.

Essa a grande verdade, que o Banco Central, na ocasião, desconheceu.

Essa informação errada do nosso órgão de controle monetário, acabou por induzir o nobre julgador em erro, culminando com a sentença já aludida, que mandou converter *franco Poincaré*, em cruzeiros, pelos Direitos Especiais de Saque... Acabou por induzir, também, o Egrégio Tribunal de Justiça, que confirmou, em todos os seus termos, a sentença de primeiro grau e, com isso, a sentença *Transitou em Julgado*.

O engano do Banco Central do Brasil só foi reparado muito mais tarde, já em fase de Recurso Extraordinário, como se vê do Ofício de fls. 631/2, que, embora não dirigido a este R. Juízo, trata do mesmo assunto. A reparação foi tardia, pois como já dissemos, a sentença transitou em julgado e a coisa julgada faz o preto virar branco.

Diante disso, como devemos interpretar o título judicial que ora se executa? Devemos vinculá-lo à Convenção de Varsóvia com a redação de Haia, ou ao Protocolo de *Montreal*?

Data venia, entendemos que a sentença, que ora se executa, não está vinculada a "coisa nenhuma" nem ao Protocolo de Haia, nem ao de *Montreal*. A sentença vale por si mesma e os critérios de execução hão de ser os nela fixados e, mais nada, pois como já dissemos, a decisão é "atípica", tendo criado a sua própria lei.

Por isso, hoje, não parece a esta Curadoria que seja lícito se dizer, como o faz a ré, que a sentença deva ser executada nos termos do Protocolo de *Montreal*, pelo simples fato de não ter a sentença acolhido tal protocolo.

Fixados estes pontos, vejamos como a Curadoria de Ausentes entende deva ser efetuado o cálculo da liquidação, começando, entretanto, pela demonstração da imprestabilidade dos cálculos efetuados pelo Sr. Contador.

Não bastassem as críticas já feitas em outro ponto desta promoção, bastaria uma para justificar a não homologação dos cálculos elaborados pelo Sr. Contador. Vejamos:

O Sr. Contador, para a fixação do valor do ouro, levou em consideração a cotação do ouro na Bolsa de Mercadorias de São Paulo e, não, como manda a lei, *pela cotação do ouro na Bolsa de Londres*.

Todos sabemos, e não há necessidade de invocarmos a cultura alheia, através de citações, que a cotação do ouro, no mercado brasileiro, é ditada pela Bolsa de *Nova Iorque* em dólares americanos e a conversão se faz pelo valor do dólar no *câmbio negro*, que no Brasil, a despeito de alguns desconhecerem, é *crime definido no art. 4.º, letra "a", da Lei de Economia Popular, denominado "usura pecuniária"*.

Seria, *data venia*, um absurdo que a Justiça homologasse um cálculo elaborado em termos de usura pecuniária, pois outra coisa não estaria sendo feita, senão, homologar-se os efeitos de uma conduta criminosa.

A conversão do valor - dólar do ouro se faz segundo a cotação da Bolsa de Londres e pelo valor do dólar no câmbio oficial. Eis o certo.

Além disso, o cálculo é obscuro, chegando a converter Juros de mora em ouro (?) e, finalmente, não cumpre a sentença pois não faz a conversão dos *francos Poincaré* em Direitos Especiais de Saque, para depois traduzi-los em cruzeiros.

Por todos estes motivos, entende o Ministério Público que os cálculos existentes nos autos não devam ser homologados.

Dito isso, vejamos como entende a Curadoria devam os cálculos ser elaborados.

A forma de execução do julgado

Para a determinação da forma da execução, entende a Curadoria que se deva levar em conta os termos da decisão de primeiro grau, já que o v. acórdão, de fls. 602/4, outra coisa não fez senão confirmá-la integralmente, como se pode ver do último parágrafo do aresto. Assim, passemos a examinar, item por item, a condenação.

I — Indenização pela morte

A sentença arbitrou tal verba em 250.000 *francos Poincaré*, "procedendo-se à conversão, na data do efetivo pagamento, pelo Direito Especial de Saque, consoante orientação do Banco Central do Brasil, que se encontra no expediente de fls. 446".

A primeira dificuldade está em se fazer a conversão na *data do efetivo pagamento*. Isto será impossível, pois os cálculos deverão preceder ao pagamento, o que importará na necessidade de um cálculo suplementar destinado a atualizar o primeiro, da data de sua feitura até a data em que se efetivar o depósito.

Essa conversão deverá ser efetuada da seguinte forma: o valor do *franco Poincaré* será calculado *consoante orientação do Banco Central, que se encontra no expediente de fls. 446*. Isto quer dizer o seguinte: já que o valor da moeda escritural só é passível de cálculo através de mensuração indireta, em que se empreguem parâmetros de escolha arbitrária, a douda sentença escolheu, dentre os parâmetros arbitrários, aquele que é utilizado pelo Banco Central, que é o que se encontra no demonstrativo de fls. 708, que, salvo quanto ao prêmio do ouro puro, é igual ao de fls. 448, que instrui o expediente de fls. 446, ou ainda: o valor do *franco Poincaré* será igual ao resultado da seguinte operação — “média das cotações do *fixing*, em Londres, pela manhã e à tarde X média da taxa de compra e venda do dólar dos Estados Unidos fixadas pelo Banco Central X o resultado da seguinte fração: 58,95 mg (que é o peso em ouro fino do *franco Poincaré* sobre 31.103,4807 (que é peso em miligramas da onça *troy*)”.

Uma vez fixado, pela fórmula *supra*, o valor do *franco Poincaré*, este será convertido em Direitos Especiais de Saque, também segundo os critérios do Banco Central do Brasil, que são aqueles de fls. 707, retificado a fls. 716.

Finalmente, o valor apurado em Direitos Especiais de Saque será convertido em cruzeiros.

É evidente que a conversão do franco, depois de apurado o seu valor, em Direitos Especiais de Saque, é uma desnecessidade, para que se chegue ao valor cruzeiros; é uma espécie de ponte ligando a mesma margem de um rio..., mas foi isso que a sentença determinou e, como ela transitou em julgado, não se pode fazer outra coisa, senão, cumpri-la.

Finalizando este item, entende a Curadoria de Ausentes, que o Juízo, para a elaboração de tal cálculo *expedisse* ofício ao Banco Central do Brasil, solicitando que o mesmo fosse efetuado por aquele Órgão, pois somente ele conhece a cotação fixada pelo F.M.I. para os Direitos Especiais de Saque.

II — Indenização pela bagagem despachada

A sentença em execução condenou a ré ao pagamento de 250 (duzentos e cinquenta) francos por quilograma de bagagem registrada, efetuada a conversão nos mesmos termos do item anterior.

Não será possível, ainda, se efetuar esse cálculo, pois não ficou apurado no processo qual o peso de bagagem registrada, cujo total deverá ser multiplicado por 250 francos.

Os Autores alegam que esse total era de 20 quilogramas, mas não há nenhuma decisão nesse sentido, nem, muito menos, prova disso. Os autores argumentam com as fotocópias do bilhete de passagem constantes de fls. 60/1, dizendo que delas consta o total

de 20 quilogramas. *Data venia*, o argumento é ilusório, pois o que consta de tais fotocópias é que o passageiro tinha direito de despachar até 20 quilogramas livre de qualquer pagamento extra.

Assim sendo, por não haver prova do peso de bagagem despachado e por não haver decisão do Juízo sobre qual esse peso, temos que a sentença é ilíquida nesse ponto, e, portanto, o valor dessa verba não pode ser calculado.

III — Indenização pela bagagem de mão

A R. decisão que se executa condenou a ré a pagar aos autores “o valor dos objetos que estavam sob a guarda do passageiro, até o máximo de 5.000 francos”, feita a conversão da forma já analisada.

Também nessa parte, será impossível ser efetuado o cálculo, já que a sentença é, também, ilíquida, pois não há prova quanto aos objetos que compunham a bagagem de mão do passageiro, o valor desses objetos e, muito menos, decisão judicial definindo isso.

IV — Juros de mora; custas e honorários

Os juros de mora, pelo cálculo ora impugnado, foram apurados em ouro, o que evidentemente viola a legislação brasileira que proíbe a cláusula ouro, bem como o próprio acórdão de fls. 602, que, nessa parte, foi mais claro que a sentença, ao estabelecer em sua ementa que: “sujeição, todavia, à lei brasileira da matéria processual, quais as relativas às conseqüências da citação e da sucumbência...”

As verbas de juros, custas e honorários deverão ser calculadas sobre os valores apurados em cruzeiros, não se aplicando a regra dos juros compostos porque se trata de culpa contratual e não de ato ilícito (data venia dos autores).

Eis os critérios que o Ministério Público entende devam ser seguidos para a execução.

Rio de Janeiro, 25 de janeiro de 1985.

JOÃO MARCELLO DE ARAUJO JUNIOR

20.º Curador de Ausentes