

Por William Maia

Passados pouco dias desde a queda do Airbus A320 da companhia aérea Germanwings, as autoridades encarregadas da investigação parecem ter poucas dúvidas sobre o que levou a aeronave a se chocar contra uma montanha a 700 km/h: o copiloto alemão Andreas Lubitz, 28, deliberadamente atirou o avião no meio dos Alpes franceses, causando a própria morte e a de outras 149 pessoas.

Especialistas em direito aeronáutico alertam que ainda é cedo para definir as responsabilidades sobre o caso, em virtude de as investigações ainda estarem no início, mas a se confirmar a hipótese de suicídio acompanhado de homicídio em massa, conforme aventado por um procurador francês, a responsabilidade da companhia aérea em indenizar os parentes das vítimas é objetiva.

“O pagamento da indenização está garantido pela legislação europeia, no caso dos cidadãos europeus que estavam dentro do avião, e pela Convenção de Montreal, para os cidadãos dos demais países, independentemente de culpa da companhia”, explica o advogado especialista em direito aeronáutico Solano de Camargo, sócio do Lee, Brock & Camargo Advogados. “Mas o valor é limitado.”

Tanto as regras de aviação da União Europeia, quanto a Convenção de Montreal obrigam as companhias a contratarem seguros para os passageiros em caso de acidente. As reparações são estipuladas em DES (Direitos Especiais de Saque), espécie de moeda internacional para indenizações. Pela cotação atual, cada DES equivale a R\$ 4,38.

No caso do voo da Germanwings, as seguradoras responsáveis pelas indenizações são a Allianz e a AIG. Para os cidadãos europeus, o valor mínimo do seguro é de 250 mil DES (quase R\$ 1,1 milhão). Para os passageiros de fora da UE, a Convenção estabelece indenização de 113 mil DES (R\$ 494 mil).

“Por se tratar, ao que tudo indica, de um ato pessoal e doloso do copiloto, as seguradoras poderiam causar algum embaraço, questionando o pagamento posteriormente”, cogita o advogado Diogo Machado de Melo, diretor do IASP e especialista em direito civil. “No entanto, as companhias aéreas costumam pagar caro às seguradoras para terem cobertura total em casos de acidente. De todo modo, isso não afetaria o pagamento das indenizações num primeiro momento”, complementa.

Caminho difícil

Os parentes que decidirem buscar uma indenização mais alta na Justiça devem ter um caminho difícil segundo Camargo, porque seria necessário comprovar que houve alguma falha técnica no avião ou de procedimento da companhia aérea.

“A princípio, não parece ser o caso”, observa. “E mesmo em casos em que a questão da falha era mais provável, como o voo da Air France que caiu em 2009, quem fez o acordo cedo recebeu mais do que quem entrou na Justiça.”

Para o procurador Rodrigo De Grandis, que atuou no caso do acidente da TAM em São Paulo, ocorrido em 2007, tampouco é possível falar em responsabilidade criminal da companhia, caso se confirme a tese de suicídio. “Teria que haver alguma falha clara da companhia, como ocorreu no caso da TAM, que não orientou os pilotos sobre como deveriam agir em caso de assimetria dos manetes (sistema que comanda a aceleração dos motores)”, argumenta.

A falta de simetria dos manetes na hora do pouso (um acelerava enquanto o outro desacelerava) foi a principal causa do acidente que provou a morte de 199 pessoas.

Falha

O fato de o piloto titular do voo ter ficado trancado do lado de fora da cabine, sem conseguir abrir a porta, enquanto Lubitz manjava a descida do avião, também não deve ser encarado como uma falha.

“Essa é uma regra de segurança adotada mundialmente, inclusive no Brasil, depois do 11 de setembro. O objetivo é evitar que terroristas tomem conta da aeronave”, diz Solano Camargo.

Segundo o áudio da caixa-preta do avião, o piloto saiu da cabine para ir ao banheiro e ao voltar, se deparando com o inesperado procedimento de descida, esmurrou seguidamente a porta, mas não obteve resposta do copiloto, que manteve a cabine trancada por dentro.

A única hipótese de culpabilização da empresa vislumbrada pelos especialistas seria a ocorrência de falha ou negligência nos testes psicológicos realizados pelo copiloto, mas essa é uma tese considerada de difícil comprovação.

Fonte: [JOTA](#), em 27.03.2015.