



Tribunal de Justiça do Estado de Goiás

Comarca de Goiânia

Gabinete da 25ª Vara Cível

Processo nº 5391698-46.2020.8.09.0051

SENTENÇA

Trata-se de ação de indenização, ajuizada por DHYENE MAYARA ANDRADE SILVA e REGINALDO ERNANE DO AMARAL, em face de ROSÁLIA MARIA VEIGA EL AOUAR, CEMYA VEIGA EL AOUAR e LUDMYLA VEIGA EL AOUAR, todos devidamente qualificados nos autos.

Asseveraram os autores, em síntese, que: (i) no dia 11 de agosto de 2018, por volta das 16:00hs, no Aeródromo Brigadeiro Mário Eppinghaus, nesta capital, adentraram na aeronave experimental, marca Fox, Modelo V-6, para um voo recreativo, Nehrú El-Aouar (proprietário e comandante da aeronave), Reginaldo Ernane Do Amaral (convidado) e Davi Andrade do Amaral (convidado); (ii) logo após a decolagem, o motor da aeronave apagou, vindo a colidir em 02 (duas) casas nas proximidades do aeródromo; (iii) em decorrência do acidente, vieram a óbito Davi Andrade do Amaral (filho dos autores) e Nehrú El-Aouar, enquanto que o co-autor, Reginaldo Ernane do Amaral, sofreu politraumatismo; (iv) durante cerca de 6 (seis) meses, Reginaldo teve de utilizar cadeira de rodas, sendo que, atualmente, permanece com sérios problemas de locomoção e dores fortes nos membros inferiores; (v) o Sr. Nehrú (esposo e pai das rés), proprietário e piloto da aeronave sinistrada, não tomou as mínimas precauções de segurança de voo, além de não ter cumprido com as exigências do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) de nº 91.2013; (vi) não foram feitas as devidas manutenções no avião e o combustível utilizado não era o adequado; (vii) após o acidente, passaram por grave crise financeira, mormente porque o co-autor não pôde mais trabalhar; (viii)

apresentam severo quadro depressivo, fazendo-se necessária a utilização de medicamentos e tratamentos diversos; (ix) em momento algum, as rés ofereceram qualquer ajuda, não obstante possuíssem condição financeira privilegiada. Requereram a concessão de tutela provisória de urgência, a fim de que as rés sejam obrigadas a informar os bens que lhe foram transmitidos pela herança deixada pelo Sr. Nehrú e, ainda, que tais bens sejam bloqueados, como forma de garantir o pagamento da indenização pleiteada. Ao final, pugnaram pela procedência dos pedidos, de modo que sejam as rés condenadas ao pagamento de: a) indenização pelo danos materiais relativos ao funeral de Davi, no montante de R\$ 1.821,00 (mil, oitocentos e vinte e um reais); b) indenização securitária da aeronave, no valor de R\$ 75.000,00 (setenta e cinco mil reais) para cada vítima; c) indenização por danos morais, no importe de R\$ 225.000,00 (duzentos e vinte e cinco mil reais); d) indenização pelos lucros cessantes, somada à pensão civil vitalícia, em decorrência da perda da capacidade laborativa do autor, na quantia de R\$ 2.306.520,00 (dois milhões, trezentos e seis mil, quinhentos e vinte reais); e) indenização referente aos valores necessários ao tratamento físico do co-autor, totalizando R\$ 120.000,00 (cento e vinte mil reais); f) indenização para que a co-autora trate de seus problemas psicológicos e fisiológicos, no valor de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais). Juntaram documentos (mov. 1).

A decisão ao mov. 5 concedeu os benefícios da assistência judiciária gratuita aos autores e indeferiu o pedido de tutela provisória de urgência.

Citadas, as rés apresentaram contestação (mov. 37), impugnando, preliminarmente, a assistência judiciária gratuita concedida aos autores. No mérito, aduziram, em suma, que: (i) o co-autor Reginaldo, profissional mecânico, era responsável pela manutenção e abastecimento da aeronave sinistrada; (ii) ao contrário do narrado na exordial, as rés prestaram auxílio financeiro aos autores, por meio de compras de supermercado e entrega de dinheiro em espécie; (iii) o co-autor Reginaldo retornou ao trabalho, não obstante receba indevidamente benefício do INSS; (iv) o co-autor Reginaldo não fez uso de cadeira de rodas e tampouco apresenta dificuldade de mobilidade; (v) as supostas exigências do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) de nº 91.2013, relatadas na peça inaugural, referem-se apenas às aeronaves civis, não se aplicando a aeronaves recreativas e experimentais, como na hipótese dos autos. Pugnaram pelo acolhimento da impugnação suscitada e pela total improcedência dos pedidos.

Na mesma ocasião, ofertaram reconvenção (mov. 37), sustentando, em resumo, que: (i) o reconvindo Reginaldo, profissional mecânico, era o único responsável pela manutenção e abastecimento da aeronave sinistrada; (ii) o acidente teve por causa a conduta negligente, imprudente e imperita do reconvindo, ao não se certificar do real estado da aeronave; (iii) as reconvintes devem ser indenizadas, seguindo os mesmos parâmetros expostos na inicial da ação principal, considerando a expectativa de vida do Sr. Nehrú e renda média mensal auferida. Pleitearam a procedência do pedido, a fim de que sejam os reconvindos condenados ao pagamento de indenização, no importe de R\$ 2.907.000,00 (dois milhões, novecentos e sete mil reais).

Réplica à contestação e defesa à reconvenção ao mov. 41.

Realizada audiência de instrução e julgamento (mov. 110), na qual colhidos os depoimentos pessoais dos autores e da corré Rosália, tendo sido ouvidas quatro testemunhas, duas arroladas pela parte autora e duas pela parte ré.

Juntada do relatório final do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (mov. 135), em resposta ao ofício expedido por este Juízo.

Alegações finais das partes aos movs. 134, 136 e 138.

Vieram os autos conclusos.

É o relatório. DECIDO.

1. Questão processual pendente

Inicialmente, cumpre analisar a impugnação à justiça gratuita concedida aos autores, apresentada pelas rés em sede contestatória.

Ao compulsar os autos, constata-se que a questão já foi apreciada pela decisão de mov. 5, ante os documentos anexos ao mov. 1, não tendo trazido a parte contrária aos autos elementos novos que fossem capazes de alterar o quanto já decidido.

Nesse ponto, verifica-se que a gratuidade de justiça, prevista na Lei 1.060/50 e no art. 98 do CPC, viabiliza o acesso à justiça à parte economicamente hipossuficiente. Outrossim, nos termos do art. 99, §2º, do CPC, o magistrado somente pode indeferir o benefício se houver nos autos elementos que evidenciam sua desnecessidade.

Neste aspecto, a declaração de hipossuficiência e demais documentos anexos à exordial, com destaque às declarações de imposto de renda e extrato de movimentação bancária, ratificam a necessidade da concessão da gratuidade e a presunção de veracidade contida no §3º do art. 99 do CPC. Por outro lado, a alegação das rés foi genérica e veio desprovida de qualquer documento que demonstrasse que os autores possuem condições para arcar com o custeio da atividade processual. Diante disso, REJEITO a preliminar em tela.

Não havendo outras preliminares e/ou prejudiciais de mérito, estando presentes as condições da ação, os pressupostos processuais e observadas as formalidades legais exigíveis para a espécie, passo ao exame do mérito da questão.

2. Do mérito da ação principal

Trata-se de ação indenizatória, por meio da qual pretendem os autores serem ressarcidos pelos danos materiais e morais, experimentados em razão da queda da aeronave pilotada e de titularidade do Sr. Nehrú El-Aouar, ex-marido de Rosália Maria Veiga El Aouar e pai de Cemya Veiga El Aouar e Ludmyla Veiga El Aouar.

A ocorrência do acidente em tela, na data de 11/08/2018, é incontroversa, assim como também o é o fato de que o Sr. Nehrú, na ocasião, pilotava e era proprietário da aeronave sinistrada.

Nesse sentido, a matéria controvertida cinge-se, em um primeiro momento, à definição quanto ao preenchimento, ou não, dos pressupostos necessários à configuração da responsabilidade do Sr. Nehrú.

2.1. Da Responsabilidade Civil

No que diz respeito à temática da responsabilidade civil, oportuna a transcrição dos arts. 186 e 927 do Código Civil:

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

A partir de tais dispositivos, a doutrina civilista tradicional majoritária aponta como pressupostos ao dever de indenizar: **a) a conduta humana; b) culpa genérica; c) nexo de causalidade; d) dano ou prejuízo.** Trata-se da **responsabilidade civil subjetiva**, regra geral no Ordenamento Jurídico brasileiro.

Além disso, considerando as circunstâncias do caso em tela, relevante consignar que o direito de exigir reparação e a obrigação de prestá-la transmitem-se com a herança, a rigor do que dispõe o art. 943 do CC, *in verbis*:

Art. 943. O direito de exigir reparação e a obrigação de prestá-la transmitem-se com a herança.

Conquanto legítima a propositura da presente demanda em face das herdeiras do suposto responsável civil, passo a analisar cada um dos pressupostos acima elencados.

Na hipótese dos autos, a **conduta** do *de cujus* é inequívoca, não pairando controvérsia no fato de que era ele o piloto e proprietário da aeronave envolvida no acidente.

Já no tocante à **culpa** pelo sinistro, exige-se análise mais aprofundada, sendo este o cerne da resolução da presente demanda.

Diante disso, constitui ponto nodal da investigação acerca da culpa do Sr. Nehrú pelo acidente a identificação da causa do sinistro em tela.

Nesse sentido, o relatório do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (mov. 135) concluiu que a causa do acidente foi **“falha ou mau funcionamento do motor”**.

Nesse ponto, esclarecedor o depoimento da testemunha Wander Dulci Azevedo, proprietário da empresa Fly Fox, ao elucidar que, de acordo com os manuais de aeronáutica e, segundo

sua experiência na área, apenas dois motivos podem levar ao “travamento do motor”, quais sejam: falta de lubrificação e/ou superaquecimento.

Quanto à **falta de lubrificação**, ressaltou a testemunha que esta ocorre em decorrência do uso de combustível em desacordo ao indicado para a aeronave.

Outrossim, explicitou que, na espécie de motor em comento (motor 2 tempos), utiliza-se mistura de gasolina e óleo, que deve seguir proporção específica. Do contrário, corre-se o risco justamente de que haja problema na lubrificação do motor.

No tocante ao **superaquecimento**, elucidou que este ocorre em função de falta de líquido de refrigeração que vai no radiador.

Com efeito, ambos os problemas (falta de lubrificação e superaquecimento) foram constatados na aeronave sinistrada, segundo relatório do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (mov. 135). Confira-se:

O Relatório Técnico referente à avaliação de amostra da mistura de óleo/combustível, emitido pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), trouxe como conclusão de que a amostra estava em desconformidade quanto às características de etanol e evaporados (T10), considerando a comparação com a gasolina automotiva prevista na resolução ANP 40/2013 ou com os materiais de referência (MRs).

Essas não conformidades poderiam influenciar em diversas características do motor, tais como: octanagem da gasolina, autonomia da aeronave, eficiência energética do motor, além da partida a frio.

O sistema motopropulsor contava com um motor ROTAX GMBH, modelo 582, número de série (S/N) 7139822, de 2 tempos e 65 HP de potência. O motor foi inspecionado e desmontado sob a responsabilidade de um engenheiro do Instituto de Aeronáutica e Espaço (IAE) em oficina credenciada, acompanhada pela Comissão de Investigação e representantes do operador.

As análises indicaram que a falha do motor pode estar relacionada com evidências, no cilindro nº 2 do motor, de superaquecimento e de um conseqüente travamento.

Ainda, constatou-se que a válvula reguladora de pressão, na tampa do vaso de expansão, estava permitindo vazamento de fluido, mesmo com baixa pressão. Isso foi constatado ao soprar o vaso de expansão com a tampa no seu devido lugar. Essa situação, a longo prazo, poderia levar à deficiência na refrigeração do motor em virtude da escassez de fluido.

Portanto, veja-se que o relatório em destaque concluiu que a amostra da mistura de óleo/combustível emitido pela ANP estava em desconformidade quanto às características de etanol e evaporados, considerando a comparação aos parâmetros de referência. E, ainda, que essas desconformidades poderiam influenciar em diversas características do motor.

Igualmente atestado que a falha do motor pode estar relacionada com evidências de superaquecimento e de um conseqüente travamento. Ademais, constatou-se que a válvula reguladora de pressão, na tampa do vaso de expansão, estava permitindo vazamento de fluido o que, a longo prazo, poderia levar à deficiência na refrigeração do motor, em virtude da escassez de fluido.

Esclarecidos tais pontos, resta, pois, determinar de quem seria a responsabilidade pela manutenção e abastecimento da aeronave.

Nessa senda, o art. 166 do Código Brasileiro de Aeronáutica estabelece que o Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

Outrossim, a testemunha Wander Dulci (piloto e comerciante do ramo de aviação há anos) foi assertivo ao afirmar que a manutenção do avião é sempre de responsabilidade do piloto, assim como também o são o abastecimento e averiguação da refrigeração. Ainda, enfatizou que o Sr. Nehrú nunca fez nenhuma manutenção em sua empresa (Fly Fox)

Por sua vez, a testemunha Geder Coimbra da Luz, que trabalhou na Fly Fox por cerca de 10 (dez) anos, atestou que, depois que o avião foi vendido ao Sr. Nehrú, este jamais voltou à empresa para que fosse realizada nenhuma manutenção. Outrossim, informou que, embora tenha prestado alguns serviços ao *de cujos*, nunca fez uma revisão completa na aeronave, conforme exigido pelas normas de segurança.

Ainda, aduziu que, por diversas vezes, chamou a atenção do Sr. Nehrú, acerca da necessidade de que realizasse as revisões de 50hs de voo e/ou um ano de uso – o que ocorresse primeiro.

Por fim, informou que, geralmente, quem faz o abastecimento da aeronave é o dono/piloto do avião, sendo que nunca viu e/ou ficou sabendo que Reginaldo teria abastecido o avião do sr. Nehrú.

Por sua vez, o Sr. João Evangelista, porteiro responsável pelo local em que a aeronave acidentada era guardada, relatou que o Sr. Nehrú sempre levava o próprio combustível, em um galão de cerca de 50 (cinquenta) litros. Ressaltou nunca tê-lo visto abastecendo a aeronave com o combustível da própria escola de aviação.

De outro lado, não foi comprovada a tese defensiva no sentido de que o Sr. Nehrú havia confiado a Reginaldo a tarefa de realizar a manutenção da aeronave.

A testemunha Geder Coimbra Luz, que trabalhou concomitantemente ao autor na Fly Fox por cerca de 7 (sete) anos, asseverou que Reginaldo era responsável exclusivamente pela parte de estrutura da aeronave, jamais o tendo visto realizando qualquer serviço relacionado a motor.

No mesmo sentido, Wander Dulci, ex-empregador de Reginaldo, atestou que este cuidava apenas da parte estrutural de aeronaves, não possuindo qualificação técnica quanto aos motores.

Importante mencionar, ainda, que as versões das testemunhas, narradas até o presente momento, **não** estão em contradição com o depoimento do Sr. João Evangelista (porteiro responsável pelo local em que a aeronave acidentada era guardada). Isso porque, este afirmou que Reginaldo buscou o ultraleve na garagem e o levou para a Fly, mas não soube dizer quais espécies de serviços seriam executados e, tampouco, quem os realizaria.

Portanto, de todas as provas constantes dos autos, a única que aponta o co-autor como responsável pelas manutenções da aeronave sinistrada é o depoimento do Sr. Roni, antigo amigo da família das rés. Este afirmou que o mecânico particular do Sr. Nehrú era Reginaldo e, inclusive, que já o viu realizar a manutenção na aeronave.

Ocorre que, tal depoimento, além de destoante do restante do acervo probatório, apresenta uma série de contradições por parte da testemunha. Vejamos.

Logo no início no depoimento, quando questionado acerca do nome do mecânico, respondeu que “não se lembrava exatamente”. Contudo, ao longo da oitiva, afirmou que: (i) conhece Reginaldo há muito tempo; (ii) que já o viu diversas vezes realizando serviços na aeronave; (iii) que já presenciou várias conversas no telefone entre ele e o Sr. Nehrú; (iv) que Reginaldo era conhecido por todos na escola de aviação.

Outrossim, em um primeiro momento, afirmou que, mesmo após o acidente, via bastante Reginaldo na Fly, inclusive de uniforme, o que indicaria este continua trabalhando lá. Questionado

sobre tal afirmação, reiterou que visitava bastante o local. Todavia, em um segundo momento, atestou que não frequentava muito o espaço em que localizada a Fly.

Ademais, indagado sobre a natureza dos serviços realizados por Reginaldo, respondeu, dentre outros, que já teria visto Reginaldo trocando óleo da aeronave. Contudo, não se realiza troca de óleo em tal espécie de avião.

Ainda, a testemunha hesitou quanto à descrição de Reginaldo e quanto à visibilidade das sequelas do acidente.

Não bastasse isso, merece destaque a alegação do Sr. Roni no sentido de já ter presenciado, por mais de uma vez, Reginaldo fazendo manutenção no local em que era guardada a aeronave. Isso porque, o porteiro do local, Sr. João Evangelista, foi assertivo ao afirmar que nenhum reparo foi realizado na garagem; ao contrário, que o ultraleve era levado (pelo próprio Reginaldo) para a Fly Fox, conforme relatado supra.

Diante disso, revela-se questionável o depoimento prestado pelo Sr. Ronil, motivo pelo qual a conclusão ora exposta dá-se a partir do restante do acervo probatório que, como dito, mostra-se robusto e coerente.

Ao que indicam as provas, no máximo, em decorrência da relação de amizade mantida entre as partes, o autor prestava auxílio ao *de cujos*, na realização de tarefas diversas. Até mesmo pela facilidade propiciada pelo fato de trabalhar em empresa próxima ao local em que guardada a aeronave.

Contudo, incabível a conclusão de que o Sr. Nehrú havia deixado Reginaldo integralmente responsável pelos cuidados com a aeronave.

Ainda que assim o fosse, não seria possível eximi-lo de responsabilidade, uma vez que teria assumido o risco de não realizar as manutenções por empresa qualificada no ramo, deixando-as a cargo de profissional sem adequada formação técnica.

Somadas a tais causas, o relatório do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (mov. 135) atesta que a **imperícia** do piloto contribuiu para a queda da aeronave.

Segundo o documento em tela, logo após a decolagem, a aeronave teve uma falha de motor, motivo pelo qual o piloto iniciou uma curva acentuada pela esquerda, aparentemente, com intenção de retornar à pista para pousar. Todavia, imediatamente após o início da curva, a aeronave chocou-se contra a lateral de uma residência, permanecendo apoiada sobre um muro.

Analisando o GPS do PU-EFG, constatou-se que ele chegou a atingir cerca de 44m de altura, no ponto mais alto do seu trajeto.

Ocorre que, conforme previsto no Manual de Operação, Montagem e Manutenção da Aeronave, em caso de falha do motor após a decolagem, o piloto deveria estabelecer um planeio e pousar em frente, sem efetuar curvas abaixo de 30 m, exceto para desviar de obstáculos.

O referido manual afirmava, ainda, que a tentativa de retorno à pista deveria ser realizada somente quando o piloto tivesse certeza de que a altura era suficiente para tal. Além disso, no item 1.4 “Operações”, constava a instrução de não fazer curvas excessivas, mudanças bruscas no movimento ou alguma manobra em alturas inferiores a 90 m.

Contudo, as evidências apontam que foi realizada uma curva de grande inclinação para a esquerda, não atingindo a razão de planeio prevista e, provavelmente, entrando em “situação de estol”. Conforme manual da aeronave, a perda de altura durante a recuperação de estol era de 30 m, sendo assim, não havia altura para a sua recuperação.

Destarte, verifica-se que a manobra adotada pelo piloto acidentado deu-se em desconformidade ao indicado no Manual de Operação, Montagem e Manutenção da Aeronave.

No mais, assim concluiu o relatório do CENIPA:

“Dadas as evidências de operação da aeronave por pessoa não qualificada, acima do PMD, com excesso de pessoas a bordo e sem manutenção adequada, constata-se que as operações em desacordo com as regulamentações aeronáuticas em vigor podem implicar níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro”.

Também não se pode desconsiderar o fato de que o Sr. Nehrú estava com a habilitação de Ultraleve Avançado Terrestre (UATE) vencida desde maio de 2016, assim como expirado seu Certificado Médico de Piloto de Ultraleve (CMPU) desde março de 2017.

Tal situação contrariava a seção 91.5, letra “a”, número 3, do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91:

91.5 - REQUISITOS PARA TRIPULAÇÕES: (a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, a menos que: [...] (3) a operação seja conduzida por tripulantes adequadamente qualificados para a aeronave e para a função que exercem a bordo e detentores de certificado de capacidade física válidos.

As conclusões expostas até momento, por si sós, seriam suficientes a caracterizar a conduta culposa do Sr. Nehrú.

Todavia, a fim de se evitar eventual alegação de omissão no presente *decisum*, passo ao exame de outro ponto sensível ao caso sob análise, referente à documentação exigida para a aeronave acidentada.

Sobre o tema, assim consignou-se na exordial:

“O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) de nº 91.2013 (vide em <https://www.pilotopolicial.com.br/wp-content/uploads/2015/11/anexoRBAC91.pdf>), reza que todas as aeronaves civis independentemente do tamanho são obrigados a terem os seguintes documentos:

** CM (CME), CAV (CAVE) válidos;*

** Manual de voo (inclusive para aviões experimentais), exceto aeronave de acrobacia durante voo acrobático (mas o manual deve estar no local do voo) e checklist da aeronave;*

**Cartas de voo (aeronaves em voo em área controlada);*

**Diário de bordo devidamente preenchido (exceto aeronaves que não haja espaço para manter na aeronave, que deve ser preenchido logo após o voo);*

**Apólice de seguro ou certificado de seguro válido;*

**Licença de estação da aeronave, válida; *Certificado de verificação de aeronavegabilidade (CVA, antiga RIAM, ou IAM) ou laudo VTI (para o primeiro ano da aeronave, ou mudança de categoria);*

**Documentos e manuais requeridos conforme o tipo de operação aplicável;*

**As autorizações de operações especiais ou específicas, se aplicável;*

**Ficha de Peso e Balanceamento.”*

Por sua vez, sustentaram as rés que a parte final do art. 67 do Código Brasileiro de Aeronáutica complementado pela legislação correlata, exime as aeronaves experimentais dos regulamentos e requisitos de segurança de voo. A propósito:

Art. 67. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos Regulamentos de que trata o artigo anterior, ressalvada a operação de aeronave experimental.

Com efeito, a análise da legislação aplicável ao caso aponta que as exigências legais e regulamentares são menores em relação às aeronaves experimentais. Contudo, ainda assim, estas possuem requisitos mínimos a serem observados.

Antes da análise de tais requisitos, cumpre ressaltar no tocante à legislação vigente aplicável ao caso, uma vez que as normas pertinentes à matéria sofreram recente alteração, inclusive, no ano corrente de 2022.

Todavia, desnecessário adentrar em tal discussão, uma vez que, ainda que aplicada a norma que preveja tratamento menos rigoroso à hipótese, concluir-se-á pelo seu descumprimento. Vejamos.

Dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica, em sua redação atual:

Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

I - marcas de nacionalidade e matrícula e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade;

II - equipamentos de navegação, de comunicações e de salvamento, instrumentos, cartas e manuais necessários à segurança do voo, pouso e decolagem;

III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo da lista de passageiros, do manifesto de carga ou da relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

Parágrafo único. A autoridade de aviação civil pode, por meio de regulamento, estabelecer as condições para os voos com certificado de aeronavegabilidade especial.

Art. 114. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas (artigos 20 e 68, § 2º).

Veja-se que, embora, em regra, toda aeronave deva possuir certificado de aeronavegabilidade e cumprir os demais requisitos previstos no art. 20 do CAB, o RBAC nº 103 regula a possibilidade de “Operação Aerodesportiva em Aeronaves sem Certificado de Aeronavegabilidade”.

Por oportuno, transcrevo os trechos do regulamento destacado, no que se mostrem pertinentes ao caso em tela:

103.1 Aplicabilidade (a) Este regulamento é **aplicável a operação aerodesportiva em:**

(1) veículo ultraleve;

(..)

(b) Para os propósitos deste regulamento, é considerado veículo ultraleve aquela aeronave que:

(1) tem propósito exclusivo de esporte e recreação;

(2) não seja detentora de um certificado de aeronavegabilidade emitido segundo o RBAC nº 21;

(...)

103.5 Autorização especial

Qualquer operação de veículo ultraleve ou balão livre tripulado em desacordo com as regras deste regulamento **demandará autorização especial de voo emitida pela ANAC.** 103.7 Documentação exigida

(a) A operação de veículo ultraleve ou balão livre tripulado segundo este regulamento não exige habilitação de piloto ou certificado de aeronavegabilidade emitidos pela ANAC. **Contudo, o operador deverá possuir certidão de cadastro de aerodesportista na forma estabelecida pela ANAC.**

(1) Para a efetivação do cadastro de aerodesportista é necessária a comprovação de que o interessado detém os conhecimentos mínimos necessários para o cumprimento das regras operacionais e de uso do espaço aéreo.

(b) Sem prejuízo do disposto no parágrafo (a) desta seção, **os veículos ultraleves motorizados e os balões livres tripulados operando segundo este regulamento devem ser cadastrados na forma estabelecida pela ANAC** e apresentar marcação visível que permita sua identificação.

(2) **Caso possua qualquer certificado anteriormente emitido (CAV/CAVE) relativo à aeronave a ser cadastrada, o operador deverá solicitar a revogação do seu registro e encaminhar o certificado à ANAC.**

(d) Os operadores de veículos ultraleves ou balões livres operando sob este regulamento **devem portar o cadastro de aerodesportista do piloto, o cadastro de aeronave e o seguro, conforme aplicáveis, a bordo da aeronave,** em meio físico ou digital.

Veja-se que mesmo a documentação simplificada exigida pela norma em comento não foi atendida. Afinal, não há qualquer informação quanto: i) à autorização especial de voo emitida pela ANAC; ii) à certidão de cadastro de aerodesportista na forma estabelecida pela ANAC; iii) ao cadastro da aeronave na forma estabelecida pela ANAC; iv) à revogação do certificado anteriormente emitido (CAV/CAVE) e encaminhamento do certificado à ANAC; v) ao cumprimento do dever de

portabilidade, dentro da aeronave, do cadastro de aerodesportista do piloto, do cadastro de aeronave e do seguro.

De mais a mais, o relatório final do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (mov. 135) consignou que a aeronave possuía Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) com validade ultrapassada. Ademais, inexistente Relatório de Inspeção Anual de Manutenção (RIAM).

Também não procede a alegação no sentido que não se exige contratação de seguro obrigatório para a espécie de aeronave sinistrada.

Nesse sentido, a Resolução nº 355, de 2017, do Conselho Nacional de Seguros Privados, dispõe sobre as “Condições Contratuais do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Explorador ou Transportador Aéreo – RETA”, prevendo expressamente a obrigatoriedade de contratação do seguro em tela:

COBERTURAS BÁSICAS Nº	AERONAVES PARA AS QUAIS A CONTRATAÇÃO É OBRIGATÓRIA
1	Todas, à exceção daquelas que possuam assentos exclusivamente para a tripulação.
2, 3 e 4	Todas.
5	As que prestam serviço de transporte aéreo público, regular ou não, doméstico ou internacional, inclusive táxis aéreos, identificadas, no Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA- 47), pelas siglas TPR, TPN e TPX.
6	As que prestam serviço de transporte aéreo público regular, doméstico ou internacional, identificadas, no RBHA-47, pela sigla TPR.

Parágrafo único. As condições das Coberturas Básicas acima mencionadas estão explicitadas no Anexo III.

Veja-se que a modalidade da aeronave sinistrada não foi excluída quanto ao dever de contratação do seguro RETA. Inclusive, a cobertura básica nº1 refere-se justamente à responsabilidade civil por danos físicos à pessoa, causados a passageiros. Cobertura esta, que se aplicaria às vítimas Reginaldo e Davi. Confira-se:

ANEXO III

CONDIÇÕES ESPECIAIS DO SEGURO RETA

COBERTURA BÁSICA N.º 1

**RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS FÍSICOS À PESSOA,
CAUSADOS A PASSAGEIROS**

RISCO COBERTO

Art. 1º O risco coberto é a condenação do Segurado, por tribunal civil, ao pagamento de reparações por danos físicos à pessoa, causados a passageiros, e/ou danos materiais causados à sua bagagem de mão, em consequência de acidente ocorrido durante viagem de aeronave operada pelo Segurado, desde que plenamente atendidas as disposições das condições gerais.

§ 1º Equiparam-se a passageiros:

I - diretores, administradores, sócios e empregados do Segurado que viajarem na aeronave acidentada;

II - os passageiros gratuitos;

III - crianças que viajarem no colo de qualquer passageiro.

Assim sendo, justificável a pretensão dos autores quanto ao recebimento de indenização securitária a que teriam direito, não fosse a irregularidade constatada no caso.

No mais, os parâmetros a serem utilizados para fixação do montante indenizável serão analisados em tópico próprio.

Por fim, cumpre elucidar que, no caso dos autos, não se vislumbra hipótese de culpa concorrente, prevista no art. 945 do CC, *in verbis*:

Art. 945. Se a vítima tiver concorrido culposamente para o evento danoso, a sua indenização será fixada tendo-se em conta a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano.

Isso porque, a alegação das rés no sentido de que o autor tinha ciência dos riscos inerentes aos voos em aeronaves experimentais torna-se frágil diante da inegável relação de confiança existente entre ele e o Sr. Nehrú.

Veja-se que as partes e as testemunhas foram uníssonas quanto ao íntimo relacionamento mantido entre os autores e a família das rés, inclusive com o apadrinhamento de Davi (filho dos autores) pelo Sr. Nehrú e a Sra. Rosália.

Nesse sentido, razoável esperar-se que o autor confiasse que haviam sido tomados todos os cuidados indispensáveis a garantir a segurança do voo, mesmo em se tratando de uma aeronave experimental, restando afastada a configuração de culpa concorrente.

Assim sendo, elucidada a questão concernente à culpa, passo à análise dos **danos** alegados.

2.2. Dos danos materiais

No que tange aos **danos materiais**, estes são tidos como os prejuízos ou perdas que atingem o patrimônio de alguém. Outrossim, pelo que consta dos arts. 186 e 403 do Código Civil, não cabe reparação de dano hipotético ou eventual, necessitando tais danos de prova efetiva, em regra.

Ademais, segundo art. 402 do CC, são duas as principais espécies de dano material, quais sejam, os **danos emergentes** (aquilo que efetivamente perdeu) e os **lucros cessantes** (o que razoavelmente deixou de lucrar).

Na hipótese em tela, constata-se que ambas as espécies foram pleiteadas pelos autores, pelo que passo à análise de cada uma delas, iniciando pelos danos emergentes (itens “a”, “b”, “c”) e, após, os lucros cessantes (item “d”).

a) Indenização pelos danos materiais relativos ao funeral de Davi

Com efeito, as despesas com o funeral de Davi foram efetivamente comprovadas pelos autores, conforme recibo ao mov. 1 (doc. 19), totalizando o montante de R\$ 1.821,00 (mil, oitocentos e vinte e um reais).

Considerando o **nexo causal** direito entre a morte do infante e a conduta culposa do *de cujos*, de rigor o ressarcimento dos valores em tela.

b) Indenização securitária da aeronave, devida para cada vítima;

Conforme destacado supra, a aeronave sinistrada deveria, necessariamente, possuir Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Explorador ou Transportador Aéreo – RETA.

Ademais, igualmente ressaltado o fato de que tal seguro inclui a cobertura do risco relativo ao pagamento de reparações por danos físicos à pessoa, causados a passageiros, em consequência de acidente ocorrido durante viagem de aeronave operada pelo segurado (cobertura básica nº 1), nos seguintes termos:

ANEXO III

CONDIÇÕES ESPECIAIS DO SEGURO RETA

COBERTURA BÁSICA N.º 1

RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS FÍSICOS À PESSOA, CAUSADOS A PASSAGEIROS

RISCO COBERTO

Art. 1º O risco coberto é a condenação do Segurado, por tribunal civil, ao pagamento de reparações por danos físicos à pessoa, causados a passageiros, e/ou danos materiais causados à sua bagagem de mão, em consequência de acidente ocorrido durante viagem de aeronave operada pelo Segurado, desde que plenamente atendidas as disposições das condições gerais.

§ 1º Equiparam-se a passageiros:

I - diretores, administradores, sócios e empregados do Segurado que viajarem na aeronave acidentada;

II - os passageiros gratuitos;

III - crianças que viajarem no colo de qualquer passageiro.

Outrossim, a cobertura apresenta caráter individual, aplicando-se por pessoa, sendo que, no caso de danos físicos à pessoa, garante morte, invalidez permanente total ou parcial, despesas médico-hospitalares, e diárias de incapacidade temporária. Ainda, encontram-se previstos os limites mínimos indenizatórios em tais casos. A propósito:

LIMITE DE RESPONSABILIDADE

Art. 2º Esta cobertura tem caráter individual, isto é, aplica-se por pessoa, e:

I - no caso de danos físicos à pessoa, garante morte, invalidez permanente total ou parcial, despesas médico-hospitalares, e diárias de incapacidade temporária;

II - no caso de danos materiais causados à bagagem de mão, além das avarias causadas à bagagem, garante também destruição, perda, o furto ou o roubo da mesma.

Art. 3º A responsabilidade da Seguradora, por pessoa acidentada, não excederá o Limite Máximo de Indenização estabelecido para esta cobertura no frontispício da apólice.

§ 1º O valor mínimo do Limite Máximo de Indenização desta cobertura, referenciado a agosto de 2008, de acordo com a metodologia apresentada no art. 9º, Anexo II, ressalvadas alterações posteriores na legislação pertinente, é fixado em:

I - R\$ 40.950,00 (quarenta mil e novecentos e cinquenta reais), por passageiro, no caso de danos físicos à pessoa;

II - R\$ 1.755,00 (mil e setecentos e cinquenta reais), por passageiro, no caso de danos materiais causados à bagagem de mão.

§ 2º O valor do Limite Máximo de Indenização desta cobertura deve ser igual ou superior ao valor obtido por atualização monetária da quantia fixada no § 1º, acima, com base no Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA/IBGE, desde agosto de 2008 até o mês anterior ao início da vigência deste seguro.

Art. 4º Ocorrendo um acidente, a Seguradora garante, relativamente a cada pessoa vitimada:

I - em caso de morte: pagar, aos respectivos beneficiários, quantia correspondente ao Limite Máximo de Indenização vigente, por pessoa, fixado na apólice, independente do valor da reparação fixada pela justiça civil;

II - em caso de invalidez permanente, total ou parcial: pagar, à vítima, ou aos seus beneficiários, quantia calculada com base no sublimite pertinente do Limite Máximo de Indenização, fixado na Tabela de Invalidez, constante na Cláusula Específica Nº 301, Anexo V, independente do valor da reparação fixada pela justiça civil;

III - em caso de assistência médica e despesas suplementares: pagar, à vítima, ou aos seus beneficiários, as despesas relativas ao tratamento médico ou cirúrgico por médico legalmente habilitado, desde que devidamente comprovadas e que decorram diretamente do acidente, inclusive internação em hospital, observado o Limite Máximo de Indenização, por pessoa, fixado na apólice;

IV - em caso de incapacidade temporária: pagar, à vítima, diárias equivalentes a 1/1000 (um milésimo) do Limite Máximo de Indenização, até o máximo de 100 (cem) diárias, por ter esta, em consequência do acidente e por prescrição médica, ficado inibida de exercer suas atividades normais.

§ 1º A soma de todos os pagamentos previstos acima, por pessoa, não excederá o Limite Máximo de Indenização, por pessoa, fixado na apólice.

À luz de tais critérios, conclui-se que, **em decorrência da morte de Davi**, os autores teriam direito ao recebimento da quantia correspondente ao limite máximo de Indenização vigente,

por pessoa, fixado na apólice (art. 4º, I). Outrossim, tal quantia não poderia ser inferior a R\$ 40.950,00 (quarenta mil, novecentos e cinquenta reais), segundo valor vigente em 2008 (art. 3º, §1º, I).

Por sua vez, quanto a **Reginaldo**, conforme será melhor fundamento no item “d” abaixo, não é possível, a partir do acervo probatório, atestar, de forma conclusiva, que tenha sofrido invalidez permanente.

Destaca-se que, segundo afirmado pelos próprios autores em sede de depoimento pessoal, a despeito das lesões sofridas, Reginaldo consegue caminhar sem maiores dificuldades, dirigir, pedalar, assim como realizar as demais tarefas do cotidiano.

Diante disso, aplica-se o parâmetro descrito no art. 4º, IV, da norma em comento, referente à **incapacidade temporária**. Nessa feita, considerando que, desde o momento da propositura da demanda, até, no mínimo, a realização da audiência de instrução e julgamento, o autor se encontrava afastado de suas atividades laborais, aplica-se indenização equivalente a 100 (cem) diárias, multiplicadas por 1/000 (um milésimo) de R\$ 40.950,00 (quarenta mil, novecentos e cinquenta reais), ou seja, R\$ 4.095,00 (quatro mil e noventa e cinco reais), segundo valor vigente em 2008 (art. 3º, §1º, I)

Além disso, cumpre destacar que tais valores (indenização pela morte de Davi e pela incapacidade de Reginaldo) deverão ser atualizados de acordo com as disposições do art. 9º do Anexo II, ou seja, atualizado anualmente, a partir de agosto de 2008, com base no Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA/IBGE acumulado nos últimos 12 (doze) meses que antecedem a data base.

Aplicados tais critérios de atualização (até a data do sinistro), como forma de se obter montante indenizatório razoável, sem pretensão de exatidão, fixo a indenização securitária em R\$ 75.000,00 (setenta e cinco mil reais) para Davi e R\$ 7.500,00 (sete mil e quinhentos reais) para Reginaldo.

Resultado da Correção pelo IPCA-E (IBGE)

Dados básicos da correção pelo IPCA-E (IBGE)	
Dados informados	
Data inicial	08/2008
Data final	08/2018
Valor nominal	R\$ 40.950,00 (REAL)
Dados calculados	
Índice de correção no período	1,78355110
Valor percentual correspondente	78,355110 %
Valor corrigido na data final	R\$ 73.036,42 (REAL)

[Fazer nova pesquisa](#)

[Imprimir](#)

Considerando que, não fosse a desídia do proprietário da aeronave quanto à regularização do seguro, seria essa a indenização devida aos autores (**nexo causal**), de rigor que estes recebam compensação equivalente, porquanto não podem ser prejudicados pela conduta negligente do primeiro.

De mais a mais, não obstante estejam cobertas pelo seguro RETA também despesas de assistência médica, estas deveriam estar efetivamente comprovadas nos autos – o que não ocorreu.

c) **Indenização referente aos valores necessários ao tratamento do co-autor, totalizando R\$ 120.000,00 (cento e vinte mil reais), e da co-autora, no valor de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais).**

Sem razão os autores nesse ponto.

Não obstante tenham apresentado laudos e relatórios médicos, não juntaram aos autos quaisquer comprovantes de despesas efetivas com tratamentos e/ou medicamentos diversos.

Conforme ressaltado, não há que se falar em dano material presumido, mormente quando os autores sequer especificaram de que forma chegaram aos valores apresentados na exordial (R\$ 120.000,00 para Reginado e R\$ 30.000,00 para Dhyene).

Destarte, improcedente o pedido analisado.

d) Indenização pelos lucros cessantes, somada à pensão civil vitalícia, em decorrência da perda da capacidade laborativa, na quantia de R\$ 2.306.520,00 (dois milhões, trezentos e seis mil, quinhentos e vinte reais);

Sobre este tópico, oportuna a transcrição do art. 950 do Código Civil:

*Art. 950. Se da ofensa resultar defeito pelo qual o ofendido **não possa exercer o seu ofício ou profissão, ou se lhe diminuir a capacidade de trabalho**, a indenização, além das despesas do tratamento e lucros cessantes até ao fim da convalescença, incluirá pensão correspondente à importância do trabalho para que se inabilitou, ou da depreciação que ele sofreu.*

Parágrafo único. O prejudicado, se preferir, poderá exigir que a indenização seja arbitrada e paga de uma só vez.

Nesse sentido, a finalidade da pensão mensal prevista no art. 950 do CC é a reparação dos danos materiais decorrentes da perda ou da redução da capacidade laborativa. O objetivo é, portanto, ressarcir a vítima do valor do trabalho para o qual deixou de estar capacitada ou pela inabilitação que sofreu.

Destarte, constitui pressuposto ao recebimento da pensão em comento a efetiva comprovação de que houve uma perda ou redução da capacidade laborativa, em decorrência do evento lesivo.

Ocorre que as provas dos autos revelam-se insuficientes a essa finalidade. Vejamos.

O relatório médico assinado pelo Dr. Eduardo Jorge Domiciano, datado de 01º/02/2020, nada mencionou acerca das atuais condições laborativas do autor.

Por sua vez, o receituário prescrito pelo Dr. Bruno Pawa Pereira, datado de 29/01/2020, também não atestou perda da capacidade laborativa, limitando-se a solicitar perícia laboral pelo INSS.

Outrossim, o relatório médico elaborado pelo Dr. Sandro L. P. Barreto 08/04/2020 não consignou, de forma conclusiva, que o autor sofreu perda/redução permanente, da capacidade laborativa. Ao final, apenas solicitou “verificar possibilidade de afastamento definitivo do trabalho”.

Por fim, embora a perícia realizada pelo Detran tenha concluído pela necessidade de que o autor faça uso de veículo especializado, nada mencionou em relação à eventual perda/redução da capacidade laborativa. Até mesmo porque, tal investigação foge aos objetivos dessa espécie de exame.

Portanto, a partir das provas constantes dos autos, não é possível concluir que o autor, de fato, sofreu redução permanente em sua capacidade laborativa. Veja-se que, ainda que lhe tenham restado lesões e dores residuais, tais circunstâncias são insuficientes ao preenchimento dos requisitos necessários ao recebimento da pensão prevista no art. 950 do CC.

Logo, indefiro o pedido de pensão vitalícia.

Com isso, procedo à análise do **dano moral**.

2.3. Dos danos morais

Segundo corrente doutrinária majoritária, adotada pelos Tribunais pátrios, este caracteriza-se como **lesão a direitos da personalidade**. Não se trata de determinar um preço para a dor ou o sofrimento, mas sim, um meio para atenuar, em parte, as consequências do prejuízo imaterial (DINIZ, 2012).

Importante destacar, ainda, que, segundo o atual estágio da jurisprudência nacional, constitui regra geral o chamado **dano moral provado ou dano moral subjetivo**, que é aquele que precisa ser comprovado pelo autor da demanda, ônus que lhe cabe (TARTUCE, 2019, p. 458).

Todavia, na hipótese em tela, está-se diante de **dano moral objetivo (in re ipsa)**, decorrente do próprio fato lesivo, prescindindo de qualquer comprovação por parte do lesado.

Até mesmo porque, mostrar-se-ia insuficiente qualquer fundamentação voltada à tentativa de demonstrar o abalo ocasionado à esfera de personalidade de pais que perdem um filho, mormente se considerada a forma trágica e abrupta em que isso se dera no caso dos autos, somada à tenra idade da vítima (1 ano e oito meses).

Não bastasse isso, o autor sofreu fraturas e lesões nos membros inferiores, que lhe resultaram fortes dores, dificuldade de mobilidade e necessidade de submissão a tratamentos e cirurgias. Assim comprovam os laudos e relatórios médicos acostados à exordial.

A autora, por sua, embora não tenha sofrido diretamente as lesões de ordem física, ficou responsável por toda sorte de cuidados de que necessitava o autor, auxiliando-o, inclusive com as tarefas mais básicas, durante o período subsequente ao acidente.

Ademais, em decorrência de todo o estresse inerente à situação enfrentada, foi diagnosticada com sérios problemas no colo do útero, de origem emocional, que reduziram substancialmente suas chances de engravidar.

Isso sem mencionar o fato de que, após o acidente, os autores passaram por dificuldades financeiras, conforme por eles relatado em sede de depoimento pessoal e corroborado pelo depoimento da testemunha Wander Dulci, segundo a qual os autores passaram por “maus bocados”, sendo que ele e outros colegas da Escola de Aviação uniram-se para prestar ajuda quanto aos itens indispensáveis à subsistência.

De mais a mais, ambos os autores narraram, em seus depoimentos pessoais, que se sentem incompletos e sem perspectiva de felicidade plena.

Logo, inafastável o abalo à esfera de suas personalidades, fazendo-se de rigor a reparação pelo dano moral por eles suportado.

No que tange ao montante a ser fixado, deve-se ter em conta que, considerando as particularidades do caso, esta deve ser estabelecida em importância que, dentro de um critério de proporcionalidade e razoabilidade, considere sua natureza punitiva e compensatória.

Primeiro, como uma sanção imposta ao ofensor, por meio da diminuição de seu patrimônio. Após, para que o ressarcimento traga uma satisfação que atenuar o dano havido.

Assim, a reparação pecuniária não deve ser fonte de enriquecimento e tampouco inexpressiva. Levando-se em conta tais critérios, assim como o critério bifásico estabelecido pelo STJ, segundo o qual: *"Na primeira etapa, deve-se estabelecer um valor básico para a indenização,*

considerando o interesse jurídico lesado, com base em grupo de precedentes jurisprudenciais que apreciaram caso semelhantes. Na segunda etapa, devem ser consideradas as circunstâncias do caso, para fixação definitiva do valor da indenização, atendendo à determinação legal do arbitramento equitativo pelo juiz." (REsp 710.879-MG, Relatora: Ministra Nancy Andrigui, Julgamento 01/06/2006).

Considerando as circunstâncias da hipótese em tela e à luz dos critérios de fixação supra destacados, tem-se que a verba indenizatória por dano moral arbitrada em R\$ 75.000,00 (setenta e cinco mil reais), para cada autor, mostra-se razoável e proporcional às particularidades do caso.

Finda a análise da ação principal, passo ao exame da reconvenção.

4. Da Reconvenção

No que tange ao pleito reconvenicional, asseveraram as reconvintes que o reconvindo Reginaldo, profissional mecânico, era o único responsável pela manutenção e abastecimento da aeronave sinistrada. Desse modo, a causa do acidente teria sido a sua conduta negligente, imprudente e imperita, ao não se certificar do real estado da aeronave. Diante disso, pleitearam indenização, seguindo os mesmos parâmetros expostos na inicial da ação principal, considerando a expectativa de vida do Sr. Nehrú e renda média mensal auferida.

Nessa senda, reporto-me à fundamentação exposta na ação principal. Conforme ressaltado, não restou comprovado que o reconvindo Reginaldo havia sido incumbido, pelo Sr. Nehrú, de providenciar a manutenção da aeronave sinistrada.

Ao contrário, tal qual justificado supra, as provas dos autos apontam no sentido de que o *de cujos* era o efetivo responsável pelos cuidados com o ultraleve.

Destarte, ausentes os pressupostos necessários à responsabilização dos reconvindos pelo trágico evento, do que decorre a improcedência dos pedidos reconvenicionais.

4. Do Dispositivo

4. 1. Da ação principal

Ante o exposto, com fulcro no art. 487, I, do CPC, JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTES os pedidos constantes da exordial, para o fim de CONDENAR as rés, na condição de herdeiras de NEHRÚ EL-AOUAR, ao pagamento de:

a) indenização pelos danos materiais relativos ao funeral de Davi, devida a ambos os autores, no montante de R\$ 1.821,00 (mil, oitocentos e vinte e um reais), devidamente atualizados pelo INPC, a partir do efetivo desembolso, com juros moratórios de 1% contados da citação;

b) indenização securitária da aeronave, no valor de R\$ 75.000,00 (setenta e cinco mil reais) pela morte de Davi, devido a ambos os autores;

c) indenização securitária da aeronave a Reginaldo, em decorrência de sua incapacidade temporária, no importe de R\$ 7.500,00 (sete mil e quinhentos reais), corrigido pelo INPC, desde a data do sinistro, e com juros de mora de 1% a contar da citação;

d) indenização por danos morais, no montante de R\$ 75.000,00 (setenta e cinco mil reais), para cada autor, corrigido pelo INPC, a partir da presente data, acrescido de juros moratórios de 1%, a contar da citação.

Em face da sucumbência recíproca, CONDENO a parte autora e a parte ré ao pagamento das custas e despesas processuais, na proporção de 50% cada, além de honorários advocatícios de 10% sobre o valor da condenação, conforme art. 85, §2º, do CPC. Outrossim, suspensa a exigibilidade de tais valores em relação aos autores, a rigor do que dispõe o art. 98, §5º, do CPC

4.2. Da Reconvenção

Ante o exposto, JULGO IMPROCEDENTES os pedidos reconventionais, com fundamento no art. 487, I, do CPC.

CONDENO as reconvintes ao pagamento das custas e despesas processuais, além de honorários advocatícios de 10% sobre o valor atualizado da causa, nos termos do art. 85, §2º, do CPC.

Após o trânsito em julgado, não se manifestando as partes no prazo de 15 (quinze) dias, ARQUIVEM-SE os autos.

Intime-se e cumpra-se.

Goiânia, datado e assinado digitalmente.

Leonys Lopes Campos da Silva

Juiz de Direito

NAJ – Decreto Judiciário nº 1.849/2022

IFS