



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL
MINUTA DE JULGAMENTO FLS.

*** TURMA SUPLEMENTAR DA SEGUNDA SEÇÃO ***

ANOTAÇÕES: DUPLO GRAU
2001.03.99.054349-5 750253 AC-SP
PAUTA: 14/06/2007 JULGADO: 14/06/2007 NUM. PAUTA: 00124

RELATOR: JUIZ CONV. VALDECI DOS SANTOS
PRESIDENTE DO ÓRGÃO JULGADOR: DES.FED. CARLOS MUTA
PRESIDENTE REGIMENTAL DA SESSÃO: DES.FED. JOHONSOM DI SALVO
PROCURADOR(A) DA REPÚBLICA: Dr(a). MARIA CRISTIANA SIMÕES

AMORIM

ZIOUVA

AUTUAÇÃO

APTE : LUIZ DE GONZAGA CHAPELA e outros
APTE : Uniao Federal
APTE : PIEDADE ALVES DA SILVA CHAPELA
APDO : Empresa Brasileira de Infra Estrutura Aeroportuaria
INFRAERO
APDO : OS MESMOS
REMTE : JUÍZO FEDERAL DA 17 VARA SAO PAULO Sec Jud SP

ADVOGADO(S)

ADV : WILSON PIRES DE CAMARGO JUNIOR
ADV : ROGERIO EMILIO DE ANDRADE
ADV : AFONSO CELSO LUPINACCI
ADV : NARA MATILDE NEMMEN

SUSTENTAÇÃO ORAL

CERTIDÃO

Certifico que a Egrégia TURMA SUPLEMENTAR DA
SEGUNDA SEÇÃO, ao apreciar os autos do processo em
epígrafe, em sessão realizada nesta data, proferiu a
seguinte decisão:

apelações

A Turma, por unanimidade, deu parcial provimento às
e à remessa oficial, nos termos do voto do Relator.

SOUZA

Votaram os(as) JUÍZA CONV ELIANA MARCELO e JUIZ CONV.
RIBEIRO.

SILVIA SENCIALES SOBREIRA MACHADO
Secretário(a)



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

PROC. : 2001.03.99.054349-5 AC 750253
ORIG. : 0006555675 17 Vr SAO PAULO/SP
APTE : LUIZ DE GONZAGA CHAPELA e outros
ADV : WILSON PIRES DE CAMARGO JUNIOR
APTE : Uniao Federal
ADV : ROGERIO EMILIO DE ANDRADE
APTE : PIEDADE ALVES DA SILVA CHAPELA
ADV : AFONSO CELSO LUPINACCI
APDO : Empresa Brasileira de Infra Estrutura Aeroportuária INFRAERO
ADV : NARA MATILDE NEMMEN
APDO : OS MESMOS
REMTTE : JUIZO FEDERAL DA 17 VARA SAO PAULO Sec Jud SP
RELATOR : JUIZ FEDERAL CONV. VALDECI DOS SANTOS / TURMA SUPLEMENTAR DA
SEGUNDA SEÇÃO

R E L A T Ó R I O

Trata-se de apelações, em ação ordinária ajuizada, visando os autores o pagamento de indenização por danos que teriam sofrido em decorrência da morte, em acidente aéreo ocorrido na cidade de Rio Branco, Estado do Acre, no dia 3 de setembro de 1982, do filho dos dois primeiros autores e do marido e pai, respectivamente, da terceira e da quarta autoras.

A r. sentença julgou improcedentes os pedidos deduzidos em face da INFRAERO e, com relação à União Federal, julgou improcedente o pedido deduzido pela autora Junia de Aquino Wittitz e parcialmente procedente o pedido de indenização feito pelos demais autores.

Apelaram os autores (fls. 1913/1936) sustentando, em resumo, que a sentença recorrida merece parcial reforma, pois, apesar de seu esforço, o julgador a quo deixou de considerar relevantes elementos de prova acostados aos autos, o que implicou em equivocado julgamento da matéria, deixando de relevar provas indispensáveis para a segura apuração das responsabilidades.

Com efeito, o magistrado, na decisão recorrida, enumerou duas causas nas quais fundou a responsabilidade dos pilotos pela queda da aeronave, tipo Lear Jet, prefixo PT - JBQ, de propriedade da TAM - Transportes Aéreos Marília, à disposição das Centrais Elétricas do Norte - ELETRONORTE, em voo fretado para transportar funcionários da companhia, de



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

São Paulo para Tucuruí, Estado do Pará, e Porto Velho, Estado de Rondônia. Porém, a tripulação não cometeu nenhum erro.

A primeira causa apontada, diz respeito à elaboração do plano de voo, pelos pilotos da aeronave, sem conhecimento das condições de funcionamento do Aeroporto de Rio Branco, todavia, o mesmo foi elaborado, para o trecho da viagem compreendido entre Tucuruí e Porto Velho, obedecendo a todas as instruções regulamentares, ou seja, horário previsto para decolagem, horário previsto para chegada ao destino, número previsto de 10 (dez) passageiros e previsão de pouso alternativo no referido aeroporto.

Referido plano de voo foi entregue, pelos pilotos, ao funcionário do Departamento de Aviação Civil, no aeródromo de Tucuruí, que o recebeu e o encaminhou, via radiograma, para o Centro de Controle de Belém, tendo este último recebido e, supostamente, avaliado, conferido e autorizado o voo. Aliás, a decolagem já fora autorizada pelo preposto do DAC e tudo transcorreria normalmente não fossem os erros cometidos por estes servidores e as falhas dos órgãos de controle de voo, conquanto, na Sala de Tráfego do aeródromo de Tucuruí, não estava à disposição dos pilotos os NOTAM, que apresentam informes relevantes sobre o aeroporto, condição ou modificação de quaisquer instalações, serviços, procedimentos ou perigos aeronáuticos, tendo o próprio funcionário do DAC declarado que os mesmos foram remetidos apenas alguns dias após o acidente. Os NOTAM, por obrigação legal, devem estar disponíveis aos pilotos nas salas de tráfego dos aeroportos e sua elaboração e distribuição era de responsabilidade da Diretoria de Cartografia e Informações Aeronáuticas, órgão da estrutura do Ministério da Aeronáutica, bem como da TASA - Telecomunicações Aeronáuticas S.A., mais tarde incorporada pela INFRAERO, sendo certo que a falta dos mesmos, por negligência desses órgãos, prejudicou a elaboração do plano de voo.

Ademais, não pode prosperar o argumento de que Tucuruí, por ser apenas aeródromo, não tinha mesmo que contar com os NOTAM, pois, na verdade, o contrato firmado entre a ELETRONORTE e a TASA, para a operação de uma Estação Privada de Telecomunicações, comprova, de forma indubitável, que se trata de um aeroporto, contando com os equipamentos apropriados, como sistema Vasis de aproximação completo, estação meteorológica de superfície tipo SEM-2, DME duplo (sistema de aproximação) rádio-farol, sala de tráfego e infra-estrutura para embarque e desembarque de passageiros.

A segunda causa apontada diz respeito ao abandono, pelos pilotos, do nível de voo sem autorização, porém, isso não ocorreu. Na verdade, a aeronave aproximou-se de seu destino, que era a cidade de Porto Velho, com nível de voo 390, o que significa altitude de 39.000 pés, quando às 21:30 horas Zulu, a tripulação se comunicou com o centro de controle do aeroporto informando que se encontrava na região de informação de voo de Porto Velho, estimando seu pouso aos 10 (dez) da próxima, ou seja, às 22:10 horas Zulu e o centro de controle, às 21:50 horas Zulu, informou estar na escuta, aguardando o informe sobre a descida da aeronave que, por sua vez, às 21:51 horas Zulu, informou que iniciaria o procedimento de descida em 2 (dois) minutos, ou seja, às 21:53 horas Zulu, e o centro de controle confirmou estar ciente disso, mas informou sobre a tendência de fechar o aeroporto, dentro de 4 (quatro) minutos, para pousos por instrumento, não podendo a aeronave pousar com o auxílio de instrumentos de navegação e, muito menos, por aproximação visual da pista, solicitando fosse confirmado o prosseguimento do voo para o aeroporto de alternativa, ou seja, o da cidade de Rio Branco, tendo a tripulação informado que prosseguiriam até o bloqueio (região mais próxima do aeroporto para tentativa de pouso) de Porto Velho e, caso perdurasse a chuva, aí sim prosseguiriam para Rio Branco. O centro de controle respondeu que tinha ciência da intenção da tripulação, quando todos foram surpreendidos pela interrupção das comunicações por 21 (vinte e um) minutos entre referida base e a aeronave,



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

em razão de *blackout* ocorrido na cidade, sendo certo que os geradores do aeroporto e grupo de baterias que deveriam estabelecer a comunicação e iluminar a pista para o pouso não funcionaram.

Com a interrupção nas comunicações, a tripulação tomou o destino de Rio Branco e aí falharam as autoridades responsáveis pelo controle aéreo, pois sabiam que o referido aeroporto de alternativa não funcionava à noite e não alertaram os pilotos, tanto por ocasião do processamento do plano de voo, quanto da ocasião em que fora estabelecida comunicação com a aeronave e, nesta oportunidade, ficaram cientes que os pilotos abandonariam o nível de voo de 390 para nível 120, ou 12.000 pés de altitude. Na verdade, em razão dessa e de outras falhas, foram punidos todos os militares da Aeronáutica que trabalhavam no dia do episódio nos Centros de Controle de Belém e Porto Velho.

Quanto à extinção do processo com relação à INFRAERO, também equivocada a decisão recorrida ao sustentar a inexistência denexo causal entre a conduta de seus prepostos, então empregados da TASA, e o acidente, pois as provas carreadas aos autos são patentes e inquestionáveis no que se refere à existência de sala de tráfego no Aeroporto de Tucuruí. Aliás, fazem menção à sua existência tanto o relatório do Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER, quanto o depoimento da testemunha Aluizio Silva, fiscal de aviação e responsável pela Sala de Tráfego de Tucuruí.

No que pertine à indenização a ser paga aos pais do co-piloto, também merece reparo a sentença, pois, certamente, se vivo fosse, ele colaboraria com a manutenção dos pais para muito além de seus 25 (vinte e cinco) anos de idade. Portanto, deve ser reformada a decisão para condenar as rés a pagarem aos pais do aeronauta indenização em *quantum* a ser fixado até a data em que este completaria 65 (sessenta e cinco) anos de idade.

Com relação à apelante Junia de Aquino Wittitz, filha do piloto morto, deve ser indenizada porque se trata de pessoa portadora de deficiência mental e a prova disso será feita através dos meios processuais cabíveis, provando-se o alegado por meio de provas documentais.

Por se tratar de prova relevante, colacionada aos autos, os apelantes desejam registrar que o perito judicial agiu com extrema parcialidade na elaboração de seu laudo, tendo respondido aos quesitos sem base e falha argumentação, pois, todas as questões que os autores levantaram encontram prova na documentação constante dos autos.

Por fim, requerem a revisão dos honorários advocatícios, de 10,5% (dez e meio por cento) para 20% (vinte por cento), em face do trabalho desenvolvido e da complexidade da matéria tratada nos autos.

Apelou a União Federal (fls. 1977/1989), alegando, em suma, que merece reforma a decisão recorrida quanto à responsabilidade que lhe foi imputada, pois os autos dão conta que os pilotos cometeram erro gravíssimo quando não consultaram e nem solicitaram os dados necessários e indispensáveis para a correta formulação do plano de voo, bem como não se informaram sobre as condições meteorológicas no aeroporto de destino, Porto Velho, ou no alternativo, Rio Branco. Ademais, foram imprudentes e negligentes durante o trecho Tucuruí - Porto Velho, pois, em nenhum momento solicitaram informações meteorológicas aos aeródromos referidos; foram imprudentes ao tentarem o pouso em Porto Velho, descumprindo as normas para a situação de interrupção de comunicação aeronave - torre; foram imprudentes ao escolherem fazer pouso alternativo no Aeroporto de Rio



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

Branco, embora desaconselhados a tal, por duas vezes, pois o ACC de Porto Velho sugeriu ao comandante o seu retorno ao aeródromo local.

No que concerne à aprovação do plano de vôo, a autoridade do Ministério da Aeronáutica apenas autorizou a realização da viagem, verificando a regularidade da documentação a que se restringe a sua competência. Portanto, a punição disciplinar aplicada a militares não implica, por si só, em relação de causalidade suficiente para a responsabilização da ora apelada, pois os seus prepostos limitaram-se a autorizar o vôo, sem apreciar os aspectos técnicos do plano apresentado, os quais eram de responsabilidade da tripulação.

Outrossim, houve atraso na partida do vôo, além do transporte adicional de mais dois passageiros e tais fatos foram determinantes para que ocorresse o acidente, pois se a aeronave tivesse decolado no horário previsto, teria alcançado o aeroporto de Rio Branco ainda no período diurno.

Quanto à alegada omissão da União na atualização e divulgação do NOTAM e do ROTAER a mesma não se sustenta, pois competia aos tripulantes examinarem os mencionados boletins, porém, não os consultaram no aeródromo de onde partiram que, apesar de não ter a obrigação de mantê-los, poderiam tê-los solicitado. Assim, descabe afirmar que o acidente teria sido causado pela ausência irregular dos funcionários do Aeroporto de Rio Branco, pois este não operava à noite, informação essa que constava dos boletins não consultados pela tripulação.

Em suma, inexistente nexos de causalidade entre o acidente e a conduta da União, pois o evento foi provocado pela conduta culposa dos tripulantes, como amplamente confirmado pela prova recolhida.

A União discorda, ainda, da enumeração efetuada pela sentença das causas do acidente e dos pesos atribuídos, pois entende que a elaboração errônea do plano de vôo, o atraso na decolagem, a falta de consulta aos centros de controle sobre as condições meteorológicas e os procedimentos equivocados que provocaram a falta de combustível, devem ser consideradas causas suficientes para imputação de culpa exclusiva à tripulação pela ocorrência do acidente, devendo ser o recurso acolhido para decretar a total improcedência dos pedidos formulados. Todavia, caso não acolhido o pleito, requer sejam reapreciadas as causas e seus pesos para reconhecer que a maior culpa pelo acidente foi da tripulação, bem como para reformar o valor da indenização, que se louvou em índices de correção monetária não oficiais, remetendo-se para a fase de liquidação de sentença a apuração do montante eventualmente devido.

Por último, merece reforma o arbitramento dos honorários advocatícios, mesmo que acolhido este recurso apenas parcialmente, mediante reconhecimento de maior culpa dos tripulantes na ocorrência do evento.

Foram apresentadas, pela União e pela INFRAERO, contra-razões (fls. 1950/1953 e 1966/1975) ao recurso interposto pelos autores e estes não apresentaram contra-razões (fls. 2003) ao recurso interposto pela União Federal.

À revisão, na forma regimental.

É o relatório.



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

VALDECI DOS SANTOS
Juiz Federal Convocado

Relator



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

PROC. : 2001.03.99.054349-5 AC 750253
ORIG. : 0006555675 17 Vr SAO PAULO/SP
APTE : LUIZ DE GONZAGA CHAPELA e outros
ADV : WILSON PIRES DE CAMARGO JUNIOR
APTE : Uniao Federal
ADV : ROGERIO EMILIO DE ANDRADE
APTE : PIEDADE ALVES DA SILVA CHAPELA
ADV : AFONSO CELSO LUPINACCI
APDO : Empresa Brasileira de Infra Estrutura Aeroportuária INFRAERO
ADV : NARA MATILDE NEMMEN
APDO : OS MESMOS
REMTE : JUIZO FEDERAL DA 17 VARA SAO PAULO Sec Jud SP
RELATOR : JUIZ FEDERAL CONV. VALDECI DOS SANTOS / TURMA SUPLEMENTAR DA
SEGUNDA SEÇÃO

V O T O

Senhores Julgadores, inicialmente, releva tratar de questão trazida à baila, nas razões de recurso dos apelantes (fls. 1931), relativa à alegada deficiência mental da autora Junia de Aquino Wittitz, filha do comandante da aeronave, morto no acidente alhures referido.

Anote-se que somente agora, na fase recursal, veio para os autos tal notícia, sustentando, os apelantes, que farão prova da deficiência mental da mencionada autora, mediante a utilização dos meios processuais cabíveis e da juntada de provas documentais.

Contudo, não passa, por ora, de mera alegação, pois, as prometidas providências processuais não foram adotadas e não há, nos autos, nenhum documento capaz de demonstrar, minimamente, a ocorrência de superveniente deficiência mental daquela parte. Ao contrário, as provas até então acostadas aos autos, demonstram que a autora estava no gozo pleno de suas faculdades quando subscreveu a procuração (fls. 26) para o ajuizamento da ação, quando firmou, juntamente com os demais autores, a notificação extrajudicial (fls. 1406/1408) de destituição do advogado que ajuizara a demanda, ou quando outorgou (fls. 1412) nova procuração para que outro causídico passasse a atuar nos autos.

Na verdade, a União Federal contestou (fls. 328/329) o pedido de indenização de Junia de Aquino sustentando que, tendo a autora nascido em 1953, na data do acidente já contava com 29 anos de idade e não teria mais qualquer dependência econômica do pai. Por sua vez, a autora respondeu (fls. 350) que, sendo solteira e não possuindo título universitário, restaria configurada a dependência econômica em relação ao seu genitor. O juízo ressaltou, no despacho saneador (fls. 353/354), que essa questão seria resolvida na sentença e, de fato, o magistrado sentenciante concluiu que a herdeira do piloto tinha legitimidade ativa *ad causam*, ou seja, era parte legítima, com interesse processual, para propor ação pleiteando indenização pela morte do pai, não objetando, pois, a presença da autora no pólo ativo da demanda, conquanto reunia os requisitos para tal fim, ainda que no mérito tenha rejeitado o seu pedido.

Ora, não pode agora, em sede de recurso, pretender referida apelante alterar, por via indireta, o pedido, conquanto, se de fato tratar-



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

se de portadora de deficiência mental, o pedido seria de pensão e não de indenização, conforme deduzido. Aliás, o pedido de pensão, provada a deficiência mental, poderá vir a ser feito, em nova ação, por meio de seu representante legal.

Com efeito, a regra inscrita no parágrafo único do artigo 264, do Código de Processo Civil, expressamente dispõe que "a alteração do pedido ou da causa de pedir em nenhuma hipótese será permitida após o saneamento do processo". O objetivo da regra é o da estabilização do processo com a finalidade de permitir segurança o bastante para o juiz proferir uma decisão de mérito, porém, isso não significa que o pedido não poderá ser feito em nova ação.

A propósito do tema, colho, da jurisprudência do Egrégio Superior Tribunal de Justiça, o seguinte excerto: "Modificação de decisão proferida a requerimento da parte. Não há como, em grau de recurso, modificar-se, a seu pedido, decisão conseqüente de provocação do recorrente, pois isso importaria em admitir-se a possibilidade de alteração do pedido" (REsp nº 2.829/GO, rel. Min. Armando Rollemberg, DJU, 20.08.1990, p. 7.958).

Em razão do exposto, rejeita-se o pleito de modificação do pedido deduzido nesta sede recursal.

Adentrando a apreciação do mérito, cumpre, de início, proceder a breve estudo da responsabilidade do Estado no direito brasileiro, com o objetivo único de radicar a questão tratada nos autos nos lindes que lhes são mais próprios e para expungir dela contornos que não se amoldam ao caso e, como observação primeira, deve restar registrado que, à luz do nosso ordenamento jurídico, a tese da responsabilidade estatal sempre se impôs.

Com efeito, a Constituição do Império, de 1824, em seu artigo 178, n. 29, já asseverava que "os empregados públicos são estritamente responsáveis pelos abusos e omissões praticados no exercício de suas funções e, por não fazerem efetivamente responsáveis aos seus subalternos". Idêntico dispositivo constava do artigo 82 da Constituição Republicana de 1891 e os especialistas da época entendiam que referidos dispositivos consagravam mais do que a responsabilidade pessoal do agente, estabelecendo, na verdade, solidariedade entre este e o Estado.

O Código Civil de 1916, cuja vigência se deu a partir de 1917, dispunha, no seu artigo 15, que "as pessoas jurídicas de direito público são civilmente responsáveis por atos de seus representantes que nessa qualidade causem danos a terceiros, procedendo de modo contrário ao direito ou faltando a dever prescrito em lei, salvo o direito regressivo contra os causadores do dano", estabelecendo, pois, responsabilidade estatal de perfil subjetivo, em que pese a doutrina já defender a adoção da responsabilidade objetiva.

A Constituição de 1934, por sua vez, inscreveu, no artigo 171, que "os funcionários públicos são responsáveis solidariamente com a Fazenda Nacional, Estadual ou Municipal, por quaisquer prejuízos decorrentes de negligência, omissão ou abuso no exercício dos seus cargos", sendo certo que esta norma foi inscrita no artigo 158 da Constituição de 1937, restando clara a responsabilidade solidária do servidor nos casos de culpa ou dolo.

Contudo, foi a Constituição Federal de 1946 que estabeleceu a



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

responsabilidade objetiva do Estado ao exarar, no artigo 194, que "as pessoas jurídicas de direito público interno são civilmente responsáveis pelos danos que os seus funcionários, nessa qualidade, causem a terceiros. Parágrafo único. Caber-lhes-á ação regressiva contra os funcionários causadores do dano, quando tiver havido culpa destes". As Constituições de 1967 e de 1969, com a redação da Emenda 1, veiculavam idênticos dispositivos, porém, estenderam o direito de regresso também para as hipóteses de condutas dolosas do servidor.

Finalmente, a Constituição Federal de 1988, veio a lume e consagrou a teoria da responsabilidade objetiva do Estado no § 6º, do artigo 37, que dispõe: "as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa". Portanto, inovou a atual Carta Política ao estender o dever de indenizar às empresas privadas concessionárias ou permissionárias de serviços públicos.

Feito este ligeiro esboço histórico, resta evidente que no direito brasileiro o Estado sempre respondeu, de alguma forma, pelo resultado de sua atuação ou de sua omissão, sendo certo que esta responsabilidade quase sempre é objetiva, com base na simples relação de causa e efeito entre a conduta da Administração e o evento danoso, restando consagrada no ordenamento a teoria do risco administrativo.

A propósito, colho da jurisprudência do Colendo Supremo Tribunal Federal, o seguinte julgado: "Constitucional. Civil. Responsabilidade civil do Estado. CF, 1967, art. 107. CF/88, art. 37, § 6º. I - A responsabilidade civil do Estado, responsabilidade objetiva, com base no risco administrativo, que admite pesquisa em torno da culpa do particular, para o fim de abrandar ou mesmo excluir a responsabilidade estatal, ocorre, em síntese, diante dos seguintes requisitos: a) do dano; b) da ação administrativa; c) e desde que haja nexos causal entre o dano e a ação administrativa. A consideração no sentido da licitude da ação administrativa é irrelevante, pois o que interessa é isto: sofrendo o particular um prejuízo, em razão da atuação estatal, regular ou irregular, no interesse da coletividade, é devida a indenização, que se assenta no princípio da igualdade dos ônus e encargos sociais". (RE nº 113.587/SP, rel. Min. Carlos Velloso, RTJ, v. 140-02, p. 636).

Contudo, ao lado da responsabilidade objetiva, como esta, por evidente, não cobre todas as ocorrências da vida, é possível a incidência da responsabilidade subjetiva, que se configura em face de dano causado ao administrado por ilícito culposo ou danoso.

Como preleciona Celso Antônio Bandeira de Mello (Curso de Direito Administrativo, Malheiros, São Paulo, 8ª.ed., 1996, p. 587), "se o Estado, devendo agir, por imposição legal, não agiu ou o fez deficientemente, comportando-se abaixo dos padrões legais que normalmente deveriam caracterizá-lo, responde por esta incúria, negligência ou deficiência que traduzem um ilícito ensejador do dano não evitado quando, de direito, devia sê-lo. Também não o socorre eventual incúria em ajustar-se aos padrões devidos". Portanto, nessas hipóteses, o dever de indenizar decorre de omissão, pois o serviço prestado pela Administração não funcionou, funcionou tardiamente ou de forma deficiente, caracterizando o que na doutrina francesa se denomina de *faute du service*, ou seja, a culpa do serviço, ou a falta do serviço.

Insta, pois, verificar se, no caso dos autos, ocorreu, de alguma forma, omissão das rés que acabou por implicar em danos aos autores.



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

Os autos dão conta que, no mencionado acidente aéreo, morreram funcionários da Construtora Norberto Odebrecht e da ELETRONORTE, bem como toda a tripulação, composta pelo comandante da aeronave, piloto Wanderlyr Arnuss, esposo de Zulma de Aquino Wittitz e pai de Junia de Aquino Wittitz, co-autoras nesta ação, e pelo 1º Oficial, co-piloto José Luiz da Silva Chapela, filho de Luiz de Gonzaga Chapela e de Piedade Alves da Silva Chapela, os primeiros co-autores nesta demanda.

Passo, agora, a analisar as circunstâncias do acidente para verificar quanto à responsabilidade das rés e observo que, de fato, a primeira etapa da viagem, entre as cidades de São Paulo e Tucuruí, transcorreu normalmente e não tem, em razão disso, nenhuma importância para o deslinde da causa, merecendo, pois, simples lembrança. Contudo, a segunda etapa da viagem, entre Tucuruí, no Estado do Pará, e Porto Velho, Estado de Rondônia, e desta para Rio Branco, Estado do Acre, mostrou-se trágica, ceifando a vida de oito passageiros e de dois tripulantes da aeronave, e marcando, definitivamente, de forma dolorosa, a vida de dezenas de pessoas, dentre as quais, as dos autores. Porém, cuida-se, aqui, de analisar, objetivamente, quanto à responsabilidade das rés nos eventos que levaram ao acidente, cujo desfecho foi profundamente lamentável e de triste memória.

Para a correta perquirição da responsabilidade da empresa Telecomunicações Aeronáuticas S.A. - TASA, releva compreender o seu papel no contexto dos fatos e, para tanto, cabe analisar o incluso contrato (fls. 249/266), firmado com a ELETRONORTE, onde aquela se propõe a prestar serviços relacionados com o Aeroporto da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, consistentes na operação e manutenção da Estação de Rádio nas posições referentes à proteção de vôo e à regularidade; operação e manutenção dos sistemas de auxílio à navegação aérea, envolvendo VOR, DME, NDB 1 KW, NDB 200 W, VASIS e balisamento de pista; operações e manutenção de Estação Meteorológica, envolvendo os equipamentos de farol de teto, anemômetro, altímetro e instrumentos meteorológicos; e operação e manutenção dos equipamentos de geração de energia secundária (cláusula primeira). Na execução dos serviços objeto do contrato, a TASA se comprometeu a obedecer aos padrões recomendados pela Diretoria de Eletrônica e Proteção de Vôo - DIREPV, órgão do Ministério da Aeronáutica, bem como à programação elaborada pela ELETRONORTE (cláusula quarta). A fiscalização dos serviços contratados era de responsabilidade da ELETRONORTE, por meio de seu engenheiro residente (cláusula sétima), podendo este recusar qualquer equipamento ou serviço que não estivesse de acordo com as especificações técnicas do contrato (cláusula oitava). Ademais, comprometeu-se a TASA a executar os serviços diariamente das 05:00 às 19:00 horas, ou em horários diversos, em casos julgados necessários pela ELETRONORTE (cláusula nona).

Ora, como se vê, a TASA operava, por força de contrato, um aeródromo de empresa privada, a ELETRONORTE, e neste, era responsável pela operação e manutenção de estação de rádio, de sistemas de auxílio à navegação aérea e da manutenção de estação meteorológica, além da manutenção dos equipamentos de geração de energia secundária, ou seja, geradores de energia elétrica. Portanto, ainda que equipado com estrutura e recursos próprios de aeroportos, se tratava de aeródromo, aliás, como tal homologado pelo Departamento de Aviação Civil para operação de aeronaves de até 125.000 libras, como informa o perito do juízo (fls. 616).

Com efeito, na adequada definição do perito judicial (fls. 616), aeroporto é todo aeródromo público, dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de passageiros e cargas. E nestes existem, necessariamente, uma sala de tráfego (AIS), onde os pilotos encontram as informações dos manuais ROTAER, que contém os dados relativos à operacionalidade, tipo de peso, resistência, freqüência para comunicações, reabastecimento, horário de funcionamento, portanto, informações de caráter permanente. Além desse manual, existem os NOTAM's (*notice to air man*), ou seja, boletins avulsos



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

que atualizam as informações mais suscetíveis de mudanças, como, por exemplo, mudança de horário de funcionamento do aeroporto, suspensão temporária da prestação de algum serviço, problemas de pista, dentre outros.

Tratava-se, pois, Tucuruí, de aeródromo privado, operado como uma Estação Privada de Telecomunicações Aeronáuticas - EPTA, para uma empresa privada e, ainda que contasse com infra-estrutura própria de um aeroporto, não se tratava de aeródromo de caráter público, como pretende fazer crer o laudo divergente (fls. 1.149). Acrescente-se, por oportuno, que o fato de referido aeródromo ter sido homologado pelo DAC, para operar com aeronaves de até certo peso, não lhe outorga, absolutamente, natureza de equipamento público, pois este ato apenas expressa que a fiscalização da autoridade competente constatou no local as condições mínimas necessárias para tais operações.

Assim sendo, por não se tratar de aeroporto, não contava o aeródromo de Tucuruí com sala de tráfego aéreo e, portanto, não tinha a obrigação de divulgar ou distribuir o ROTAER ou os NOTAM's.

Em Juízo, a testemunha Aluizio Silva, funcionário da TASA, no aeródromo de Tucuruí, afirmou (fls. 450) que o plano de vôo foi elaborado no DAC do local e mediante chancela do respectivo plano autorizou sua realização, posto que dito pela base de Belém que estava apta para proteger o vôo e, quanto aos NOTAM's e ROTAER, não havia obrigação legal de mantê-los no local, "tendo o Piloto consultado a sua pasta de navegação, existente à bordo". Também a testemunha José Milton Trindade confirmou (fls. 450-v) que de fato não recebiam, naquela época, os boletins NOTAM's, porém, teria condições de obter as informações por meio de rádio junto ao Centro competente, assim como as informações meteorológicas e condições de vôo e do destino da aeronave, isso dentro do prazo de quinze minutos, mas "o depoente reafirma porém que nada disso lhe foi solicitado".

Verifico que o plano de vôo (fls. 123/124) foi elaborado, por delegação do comandante, pelo co-piloto José Luiz Chapela e tudo indica que tanto ele quanto o piloto da aeronave desconheciam o NOTAM 429, de 29.10.1981, que informava a inoperância do balizamento noturno do Aeroporto de Rio Branco, indicado como alternativa que, aliás, não estava disponível no aeródromo de Tucuruí (fls. 460). Ademais, conta o plano de vôo com a chancela do DAC de Tucuruí, confirmando, pois, as declarações da testemunha Aluizio Silva de que recebeu o plano e autorizou o vôo, após fazer comunicação com o Centro de Controle de Belém.

Em face do quanto exposto, impõe-se concluir que de fato o aeródromo de Tucuruí não contava com sala de tráfego aéreo e não tinha disponíveis tanto o ROTAER quanto os NOTAM's. Porém, o plano de vôo foi elaborado, entregue e recepcionado pelo órgão local do DAC e esta possibilidade é expressamente prevista no item 1-2 da IMA 63-2 (instruções do Ministério da Aeronáutica), que dispõe: "O local adequado para preenchimento e entrega do plano de vôo é a sala de tráfego do aeródromo, onde estão disponíveis todas as informações relativas a aeródromos e rotas. Caso não haja sala de tráfego, a apresentação poderá ser feita ao órgão ATS local, ou transmitida por teletipo, por telefone ou, em último caso, através de radiotelefonia, da aeronave diretamente ao órgão ATS envolvido".

No caso, por se tratar de aeródromo privado, ainda que homologado para operação de aeronaves de até 125.000 libras e contar com alguns equipamentos próprios de aeroporto, não contava com sala de tráfego aéreo e não tinha a obrigação legal de tornar disponíveis as informações



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

constantes do ROTAER, dos NOTAM's e do METAR, o boletim com informações meteorológicas. Porém, os funcionários da TASA receberam o plano e transmitiram para o Centro de Controle de Belém e este asseverou que estava apto para acompanhar e proteger o voo e, não bastasse, ainda que não disponíveis as informações, a TASA, por seus prepostos, de fato encontrava-se habilitada a oferecê-las ou a obtê-las, por meio de rádio, porém não houve solicitação dos pilotos.

Em resumo, a responsabilidade da INFRAERO, sucessora da TASA, resta afastada, conquanto demonstrado que os seus prepostos não se conduziram com omissão, não tendo como imputar-lhes falta no serviço capaz de radicar responsabilidade na empresa, pois, como anota o laudo do assistente técnico da União, a TASA "não teve nenhuma participação direta ou indireta no evento" (fls. 647). Deveras, de um lado, quanto às informações, se não estavam disponíveis, os seus prepostos tinham como obtê-las e transmitir aos tripulantes da aeronave, contudo, estes elaboraram o plano de voo prescindindo das mesmas, já que não há a menor evidência de que as solicitaram aos funcionários da TASA e, na verdade, referido plano foi entregue ao responsável local pelo DAC, órgão que se incumbia da fiscalização de vôos na região.

Nesse sentido, colho da jurisprudência julgado com a seguinte ementa: "PROCESSUAL CIVIL - COMPETÊNCIA FISCALIZADORA DO AEROPORTO SANTOS DUMONT - ILEGITIMIDADE PASSIVA "AD CAUSAM" DA INFRAERO. 1 - Não cabe à INFRAERO, a responsabilidade fiscalizadora no Aeroporto Santos Dumont. 2 - Portaria do Ministério da Aeronáutica GM-5/73 atribui ao Departamento de Aviação Civil as atividades de planejamento, orientação, controle e fiscalização. 3 - Apelação a que se nega provimento para manter a sentença". (TRF - 2ª Região, AC nº 9402000976/RJ, rel. Juiz Fernando Marques, DJ, 17.01.1995).

Para a adequada perquirição da responsabilidade da União Federal, insta estabelecer correta cronologia dos fatos, a partir dos documentos acostados aos autos, conquanto necessária para precisar a conduta dos vários agentes envolvidos na série de eventos que culminou com a queda da aeronave, e, nesse ponto, o documento mais incisivo, colacionado aos autos, é o relatório final (fls. 456/464) do Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER, órgão do Estado-Maior do então Ministério de Aeronáutica.

O relatório mencionado, no item relativo ao histórico do acidente, afirma que o piloto fez plano de voo para decolar de Tucuruí às 19:30 Z, com destino a Porto Velho, no nível 390 e com velocidade de 450 nós, tendo declarado tempo de voo de 2:05 (duas horas e cinco minutos) e autonomia de 3:30 (três horas e trinta minutos), sendo certo, ainda, que o plano informava que a aeronave transportaria 8 (oito) pessoas a bordo, sendo dois pilotos e seis passageiros. A decolagem ocorreu de fato às 19:56 Z e, ao passar a vertical de Santarém, informou, via TASA, sua nova estimada em Porto Velho às 22:10 Z, nove minutos além do tempo previsto no plano de voo. Às 21:24 Z, chamou o Centro Porto Velho, conseguindo contato às 21:30 Z, informando estimar Porto Velho às 22:10 Z e seu ponto ideal de descida às 21:53 Z, tendo o Centro tido ciência e solicitado nova chamada para o início da descida.

O contato da aeronave com Porto Velho foi feito às 21:49 Z, solicitando confirmar se o aeródromo operava em condições visuais com tendência a fechamento visual, passando a operar por instrumentos. O Centro solicitou que se mantivesse em escuta e, às 21:50 Z, voltou a informar que Porto Velho já fechara para pouso visual, com tendência a fechar para pousos por instrumentos. A aeronave deu o ciente e indagou se se tratava de chuva forte, tendo o Centro respondido: "Chuva fraca, com CB", ao que a



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

aeronave respondeu que manteria escuta para qualquer modificação das condições. O Centro acusou "na escuta" para o início da descida ao que a aeronave respondeu "dentro de dois minutos". Porém, às 21:51 Z, o Centro fez contato para informar que o aeródromo apresentava tendência de fechar também para pousos por instrumentos, dentro de quatro minutos, e solicitou que a aeronave informasse se prosseguiria para o aeroporto de alternativa de pouso e esta informou que, no caso de fechamento de Porto Velho por chuva local, prosseguiria até o bloqueio, aguardando melhoria e se a situação perdurasse, se deslocaria para a alternativa, em Rio Branco, ao que o Centro informou estar ciente, tendo solicitado à aeronave que mantivesse o nível 390, mantendo escuta até o bloqueio e voltasse a chamar o Controle Porto Velho, tendo aquela respondido "afirmativo".

Porém, às 21:56 Z, faltou energia elétrica em Porto Velho e o gerador de emergência foi acionado, mas, por falha em uma das fases, a energia gerada não foi fornecida aos equipamentos de comunicação e ao VOR, por cerca de 17 (dezesete) minutos, quando, após a troca de fusíveis, o fornecimento foi estabelecido. Às 22:13 Z, a aeronave chamou o Controle Porto Velho, informando ter atingido o nível 120 e indagando se o aeródromo permanecia fechado, se havia previsão de não fechamento do aeroporto e, dando ciência, indagou sobre o vento e a visibilidade predominantes. Às 22:18 Z, a aeronave informou que iria abandonar o pouso em Porto Velho e prosseguir para Rio Branco, solicitando imediato METAR daquele aeroporto, tendo informado, às 22:24 Z, que cancelara o pouso em Porto Velho, prosseguindo para Rio Branco, cruzando nível 250 e na escuta para METAR Rio Branco, informando, por solicitação do Centro, que o estimado Rio Branco era 22:47 Z. O Centro solicitou então que a aeronave mantivesse o nível 240 e acusasse o início da descida para Rio Branco.

A aeronave voltou a solicitar o METAR de Rio Branco às 22:28 Z, tendo o Centro informado ainda não possuir as informações e que estava tentando contato com aquele aeroporto. Às 22:34 Z, o Centro indagou se a aeronave tinha autonomia para regressar a Porto Velho, agora aberto para pousos por instrumentos, ao que lhe foi respondido "negativo", indagando se já tinham o METAR Rio Branco e, diante da resposta negativa, "os primeiros sinais de nervosismo do piloto se manifestaram no pedido de urgência desse contato e a afirmação de que a aeronave já estava com problemas de autonomia" (fls. 458).

O Centro Porto Velho, às 22:37 Z, informou à aeronave que não conseguira contato com Rio Branco e indagou se havia possibilidade de retorno para este aeroporto, sendo certo que a resposta foi um "negativo, pouca autonomia" e indagada respondeu que lhe restava 20 (vinte) minutos de autonomia. Às 22:41 Z, a aeronave fez ponte para outra aeronave que pousara em Mutum Paraná. Às 22:43 Z, a aeronave chamou Rio Branco na frequência do Controle de Porto Velho, que a alertou do engano informando que a frequência de Rio Branco era 126.7. Às 22:45 Z, "a aeronave fez nova chamada para o Centro Porto Velho, já demonstrando grande nervosismo, solicitando chamar Rio Branco por telefone afim de que aquela Rádio atendesse às suas chamadas. O Centro informou já estar providenciando via INFRAERO e outras pessoas, solicitando tranqüilidade ao piloto. Às 22:48 Z, a aeronave indagou se o Centro conseguira contato com Rio Branco ao que o Centro informou "negativo mas continuar tentando". Às 22:49 Z, a aeronave informou estar iniciando a descida para Rio Branco, abandonando o nível 240.

Anota o relatório que, das 22:51 Z às 22:55 Z, o Centro Porto Velho fez várias chamadas para a aeronave PT-JBQ, sem resposta.

Nesse ponto, convém que a transcrição do mencionado relatório seja feita *ipsis litteris*: "Em Rio Branco o Chefe de Operações da INFRAERO



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

realizava uma reunião com seu pessoal quando ouviu tocar o telefone na sala ao lado. Mandou um seu auxiliar atender e este, voltando apressado, informou que era um telefonema de Porto Velho avisando que uma aeronave, com apenas cinco minutos de autonomia, vinha tentar o pouso em Rio Branco.

O Chefe de Operações rapidamente distribuiu tarefas, determinando a um auxiliar que fosse chamar em casa um Controlador da Torre, a outro que cuidasse do portão do aeroporto e correu para a Seção de Bombeiros para acionar um dispositivo de emergência que orientasse o pouso da aeronave, visto Rio Branco estar sem balizamento noturno, postando um carro de Bombeiros em cada cabeceira da pista com todas as luzes ligadas e, uma kombi em ângulo 90° com o carro para iluminar o número da pista em uma cabeceira e um jeep em posição similar na outra cabeceira.

A primeira passagem da aeronave ocorreu quando essas providências estavam sendo tomadas, às 23:02 Z, completamente fora da pista. Nesse ínterim chegou à torre um sargento mantenedor de rádio e ligou os equipamentos para orientar via rádio, a aeronave.

A aeronave fez uma segunda passagem, já sobre a pista, porém fazendo a aproximação para o final da pista. Arremetou no ar e fez 3ª nova tomada para o final da pista.

Nessa passagem a aeronave baixou tanto que deu a impressão a observadores no solo de que havia pousado no final da pista e ia chocar-se com o carro de Bombeiros lá postado. A aeronave arremeteu, ainda no ar, e então entendeu as instruções da torre, estendendo a arremetida com ligeira curva a direita para fazer a reversão e pousar na pista oposta.

Dessa vez o enquadramento foi correto e a impressão dos observadores no solo foi a de que o pouso seria realizado com segurança.

Na reta final, ambas as turbinas pararam por falta de combustível e a aeronave, depois de acusar a parada das turbinas, chocou-se com uma árvore, a cerca de 1 quilômetro da cabeceira, tombou de lado, destroçando-se. Os dez ocupantes da aeronave faleceram no choque." (fls. 458/459).

Releva, agora, obedecendo à ordem cronológica dos fatos, tratar da verificação da conduta dos agentes neles envolvidos para concluirmos quanto à responsabilidade de cada um nos episódios aqui reportados.

Nessa cronologia dos fatos, deve, novamente, ser objeto de algumas outras considerações o plano de vôo elaborado para o trecho da viagem entre Tucuruí e Porto Velho, tendo como alternativa de pouso o aeroporto de Rio Branco.

Como dito alhures, o plano de vôo foi elaborado pelo co-piloto José Luiz Chapela, por delegação do comandante Wanderlyr Arnuss, e, frise-se, novamente, tudo indica que ambos desconheciam o NOTAM 429, de 29.10.1981, que informava a inoperância do balizamento noturno do Aeroporto de Rio Branco, indicado como alternativa de pouso. Ainda assim, o plano foi elaborado e entregue ao órgão local do DAC em Tucuruí que o recebeu e autorizou o vôo, após fazer comunicação com o Centro de Controle de Belém.



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

Porém, o plano de vôo fora elaborado sem que os pilotos tivessem conhecimento das condições de operação do aeroporto indicado como alternativa de pouso, impondo-se a conclusão de que não foram observadas as condições de segurança de vôo na sua elaboração, pois, como informa o perito do juízo, "não foram solicitadas informações sobre boletim meteorológico de Porto Velho e Rio Branco (METAR), boletim de previsão meteorológico (TAF), notificações aeronáuticas de última hora sobre infra-estrutura (NOTAM) e cartas de vento em altitude. Embora a estação da TASA em Tucuruí não dispusesse destas informações atualizadas, elas poderiam ser obtidas via fonia com o Centro Belém. Desta forma, a tripulação não observou as normas de segurança de vôo básicas" (fls. 612).

Respondendo a quesito dos autores, questionando sobre se a tripulação planejou adequadamente o vôo, o perito do juízo asseverou (fls. 612) que "o planejamento de um vôo, além da navegação e de muitos outros itens, inclui também os citados na resposta anterior, isto é, verificação de METAR, TAF, NOTAM, ROTAER etc. Desta forma o planejamento global não foi correto. Caso fosse consultado o NOTAM de Rio Branco e verificada a inoperância do balizamento, o planejamento seria outro. Decolagem mais cedo de Tucuruí, de modo a permitir uma possível chegada a alternativa no período diurno, ou, um pouso intermediário em Santarém ou Manaus para reabastecimento seriam alternativas mais seguras. O plano apresentado, fazendo direto TUCURUI - PORTO VELHO não permitia nenhuma outra alternativa a não ser RIO BRANCO. Seguramente podemos afirmar que o planejamento foi deficiente e a execução conturbada pelos fatores que se somaram".

Não bastasse, anota o perito que a tripulação descumpriu normas de segurança quando abandonou o nível 390, baixando para o nível 120, sem autorização do Centro, a quem havia confirmado que manteria o nível e chamaria o Controle de Porto Velho na vertical do aeródromo, pois, assim agindo, durante a descida, cruzaram vários níveis sem fazer comunicação, correndo risco de colisão com outras aeronaves que eventualmente trafegassem em níveis mais baixos. E arremata o perito (fls. 613): "A partir da decolagem (19:56 ZULU - que é a hora GMT) e com a sucessão de eventos conhecidos, a descida ao nível 390 (39.000 pés) para o 120 (12.000 pés) sem a certeza do pouso em Porto Velho foi sem dúvida o fator que mais contribuiu para o acidente. Bastaria ter sido mantido o nível (39.000 pés) e, da vertical de Porto Velho ter seguido direto para alternativa, chegaria com combustível de no mínimo para voar + 00:50 m".

O perito assistente, apesar de afirmar (fls. 636) que o planejamento teórico do vôo estava correto, assevera que a sua execução foi viciada pelo retardamento na hora da decolagem e pelo acréscimo de peso imposto à aeronave, com mais dois passageiros, considerando esses eventos os desencadeadores da tragédia, aliados à falta de energia elétrica em Porto Velho. Ademais, "a descida do nível 390 para o 120 e posterior subida, constituem mais um fator determinante do acidente - consumo não planejado - associado a um peso acima do previsto no plano de vôo apresentado em Tucuruí".

Nesse ponto, também o laudo elaborado pelo perito dos autores anota (fls. 1.160/1.161) que "houve desobediência a uma regra, entretanto, a aeronave atingiu o FL 120, cruzou os vários níveis, tornou-se um tráfego essencial, para os demais, sem nenhum dos órgãos responsáveis pelo controle, o terem interpelado a respeito ou terem sido notificados por outras aeronaves a respeito de cruzamento com o referido tráfego, ou que tenham tido sua segurança posta em risco (ameaçada)".

Impõe-se concluir, em face das provas acostadas aos autos e da opinião dos peritos, que os pilotos cometeram erro grave ao não consultarem



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

os manuais relativos às condições de operação do aeroporto de destino - Porto Velho - e do aeroporto de alternativa de pouso, na cidade de Rio Branco. Não importa, se tais informações não se encontravam disponíveis no aeródromo de Tucuruí, pois, de fato, poderiam ser obtidas, pelos funcionários da TASA, junto ao Centro de Controle de Belém, ou mesmo junto aos aeroportos das referidas capitais, porém, solicitação nesse sentido realmente deveria partir da tripulação da aeronave e, como não o fez, correu o risco de preparar plano de voo que, além das imprecisões de concepção formal, na sua execução operacional mostrou-se falho e temerário.

Outrossim, a NOTAM que informava sobre o fechamento do Aeroporto de Rio Branco para pousos noturnos foi publicada em 29.10.1981, onze meses antes do trágico acidente, não sendo razoável que os pilotos não tivessem, ainda, atualizado a pasta de navegação da aeronave.

Acrescente-se a tudo isso outro evento que contribuiu sobremaneira para a ocorrência do infausto acontecimento, qual seja, o atraso na hora da partida, pois, realmente, se a aeronave tivesse chegado ao aeroporto de destino, ou ao de alternativa de pouso, antes do pôr do sol, a tripulação não teria necessitado de quatro tentativas de pouso e a aeronave não teria ficado sem os poucos minutos de autonomia para atingir a pista com segurança.

Quanto à agregação de mais dois passageiros, com aumento do peso da aeronave e, via de consequência, com o aumento de consumo de combustível, de fato, o perito do juízo considerou - sem contestação séria - que o consumo, em condições normais de voo, seria mínimo, não devendo ser atribuído ao evento importância maior que aos demais fatores circundantes do caso.

Nesse ponto, cabe analisar o papel desempenhado pelos diversos órgãos de controle de voo, por meio de seus respectivos agentes, nos fatos que desaguaram no acidente aéreo.

Como visto alhures, preposto do DAC, no aeródromo de Tucuruí, recebeu o plano de voo elaborado pelo co-piloto Chapela e o transmitiu para o Centro de Controle de Belém e foi nesta unidade que aquele foi aprovado, tendo, em face disso, o voo sido liberado pelo agente que operava em Tucuruí, sendo certo que a aeronave decolou às 19:56 Z, como 26 minutos de atraso, e fez o último contato com Tucuruí quando passava pela vertical de Santarém, para informar que a hora prevista para pouso em Porto Velho era 22:10 Z. Portanto, nesse momento encerrou a participação nos fatos dos agentes do aeródromo de Tucuruí, não se podendo atribuir-lhes culpa pelos eventos até então ocorridos, conquanto executaram de forma razoável as suas atividades.

Com relação ao Centro de Controle de Área de Belém, tratava-se de unidade com a atribuição de controlar o tráfego aéreo na região. Contudo, em verdade, à época dos fatos, aquela área não era controlada, constituindo-se em região chamada de informação de voo, ou seja, área onde o comandante da aeronave assume a responsabilidade pelo voo em face da impossibilidade técnica do controle do mesmo pelos centros de controle em terra. Assim sendo, não tinha a autoridade obrigação legal de aprovar o plano de voo apresentado em Tucuruí pela tripulação da aeronave.

Ocorre que a autoridade acabou aprovando o plano de voo e, nesse caso, assumiu a responsabilidade de monitorá-lo ou, pelo menos, de informar à tripulação da aeronave que o aeroporto de alternativa de voo não operava à noite.



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

Como bem observa o perito do juízo, "a partir do momento em que a aeronave informou o abandono de Porto Velho com destino a Rio Branco teria que ser alertada para a inoperância do balizamento, principalmente depois do próprio controlador ter perguntado à aeronave o seu estimado de chegada a Rio Branco, que seria já a esta altura 19 (dezenove) minutos após o pôr do sol" (fls. 614).

Com efeito, o relatório final da investigação procedida pelo SIPAER, órgão do Estado-Maior da Aeronáutica, confirmou (fls. 457) que a aeronave informou o abandono do pouso no aeroporto de Porto Velho e o prosseguimento para o aeroporto alternativo na cidade de Rio Branco e o fez com base no resultado da transcrição da fita magnética gravada pelo Serviço Regional de Proteção ao Vôo de Belém (fls. 315). Aliás, em decorrência da sindicância levada a efeito, no âmbito do Comando Aéreo Regional - I COMAR, foi punido o 3º Sargento Theones Aragão Duarte, do Serviço Regional de Proteção ao Vôo de Belém, "por ter quando de serviço no ACCBE, no dia 03 set 82, trabalhado mal, não processando corretamente um plano de vôo, aprovando indevidamente e deixando de tomar, posteriormente, as providências subseqüentes que o caso requeria, faltas estas que iniciaram todo o processo que culminou com o grave acidente ocorrido com a aeronave PT - JBQ, (...)" (fls. 1.767-v).

Portanto, o Centro de Controle de Belém funcionou mal e, com a sua atuação insuficiente, contribuiu para a ocorrência do acidente.

Quanto ao Centro de Controle de Porto Velho, o primeiro contato da aeronave com a base foi obtido às 21:30 Z, informando que estimava chegar à cidade às 22:10 Z, com ponto ideal de descida às 21:53 Z, tendo este órgão tomado ciência e solicitado novo contato para as operações de descida do avião. Este contato foi feito às 21:49 Z, tendo os pilotos solicitado confirmação das condições de operação do aeródromo e, às 21:50 Z, o Centro de Controle de Porto Velho informou que o aeroporto já fechara para pouso visual, ao que a aeronave deu ciência e indagou quanto à chuva, sendo informada que se tratava de chuva fraca com CB, e, em razão disso, a tripulação decidiu que manteria escuta. Porém, às 21:51 Z, a aeronave foi informada que o aeroporto apresentava tendência de fechar também para pousos por instrumentos, dentro de quatro minutos, mas, como se tratava de chuva local, os pilotos decidiram prosseguir até a chamada área de bloqueio, onde aguardariam a melhoria das condições do tempo.

Todavia, as condições do tempo pioraram e, às 21:56 Z, em razão da tempestade que agora atingia Porto Velho, houve um blecaute, com queda da energia elétrica em toda a cidade, inclusive na região do aeroporto e, quando os prepostos da ré tentaram acionar o gerador de emergência, houve falha numa das fases e a energia gerada não alimentou os equipamentos de comunicação e o VOR, por cerca de 17 (dezessete) minutos, tempo necessário para a troca de fusíveis, que, uma vez feita, permitiu o restabelecimento da energia e o contato com a aeronave, isso às 22:13 Z, quando esta informou ter atingido o nível 120 para tentar o pouso e solicitou ao centro de controle informações quanto à reabertura do aeroporto e, em face da ausência de informações, a tripulação decidiu, às 22:18 Z, abandonar o pouso em Porto Velho.

Ora, inaceitável que os equipamentos de emergência do aeródromo não tenham funcionado durante 17 (dezessete) minutos porque os fusíveis estavam queimados, ou queimaram quando foi acionado o gerador, pois, se já estavam queimados, houve negligência dos responsáveis na correta manutenção desses equipamentos, que devem ser testados com a periodicidade recomendada e, se queimaram quando do acionamento do gerador, a troca de peça tão elementar decididamente não poderia ter demandado tanto tempo, mormente quando o centro de controle sabia que uma aeronave aguardava para iniciar o



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

procedimento de pouso.

Não bastasse, houve ainda, imperícia do militar que operava o equipamento de rádio VHF de emergência, pois este poderia ter sido utilizado, apesar da falta de energia elétrica. O Boletim Interno 184, do 1º COMAR, publicou a punição aplicada ao 3º Sargento Raimundo Nonato Matos, registrando que "por ter quando de serviço no ACCPV, no dia 03 de setembro de 1982, trabalhado mal, deixando de fazer as comunicações necessárias a uma aeronave sob sua responsabilidade, apesar de desconhecer a existência de equipamento VHF de emergência, por ocasião da falta de energia primária e secundária (*sic*) no DPVPV, o que entretanto não descaracteriza sua falta de iniciativa e interesse no serviço, sendo que tais faltas contribuíram para o grave acidente ocorrido com a aeronave PT - JBQ, (...)" (fls. 1.767-v).

Em sendo assim, houve falha grave do serviço prestado pelos operadores do Centro de Controle de Porto Velho, sendo esta uma das causas do acidente.

O Centro de Controle de Porto Velho, como anota a sentença recorrida, cometeu outra negligência que concorreu para o acidente, pois, quando foi informado que a aeronave prosseguiria para o aeroporto de pouso alternativo, localizado na cidade de Rio Branco, sabia que esta não chegaria ao novo destino antes do pôr do sol e, portanto, deveria ter alertado os pilotos que referido aeródromo não operava à noite. Aqui, o serviço funcionou mal, por negligência do 3º Sargento Renato Sérgio Lentini, que desconhecia, por falta de iniciativa, as condições de operação do aeródromo de Rio Branco (fls. 1.767).

Contudo, cabe rememorar que os pilotos baixaram a aeronave do nível 390 para o nível 120, cruzando vários níveis com sério risco de colisão, isso sem autorização do Centro de Controle de Porto Velho, constituindo tal evento em conduta grave da tripulação.

Quanto ao Centro de Controle de Rio Branco, a omissão dos militares que lá trabalhavam contribuiu para o acidente de forma definitiva e teve início antes mesmo que a aeronave ingressasse no espaço aéreo que deveria estar sob seus cuidados no dia do trágico acidente.

Com efeito, a tripulação da aeronave confirmou, ao Centro de Controle de Porto Velho, às 22:24 Z, que abandonara o pouso neste aeródromo e prosseguiria para Rio Branco, onde deveria chegar em torno de 22:47 Z, tendo solicitado o METAR deste aeroporto. Porém, apesar de várias tentativas, o Controle de Porto Velho não logrou êxito no contato com o Centro de Controle de Rio Branco para obter as informações meteorológicas desta cidade e, percebendo o nervosismo dos pilotos, indagou, em duas oportunidades, às 22:34 Z e às 22:37 Z, se não havia possibilidade de retorno ao aeródromo de Porto Velho, que voltara a operar, ao que a tripulação respondeu que não era mais possível, pois restava à aeronave autonomia de apenas 20 (vinte) minutos. Novamente, às 22:45 Z, a aeronave chamou o Controle de Porto Velho, com a tripulação demonstrando grande nervosismo, solicitando que tentassem contato por telefone com o Centro de Controle de Rio Branco, solicitando que este atendesse às suas chamadas, mas isso não foi possível, sendo certo que a aeronave, às 22:49 Z, abandonou o nível 240, onde se encontrava, e iniciou o procedimento para tentar o pouso no aeródromo de Rio Branco.

Nesse ínterim, finalmente o Centro de Controle de Porto Velho conseguiu contato por telefone com a INFRAERO, em Rio Branco, onde o Chefe



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

de Operações desta empresa encontrava-se reunido com outros funcionários e um deles atendeu à chamada recebendo o aviso de que um avião, com apenas 5 (cinco) minutos de autonomia, tentaria o pouso naquele aeródromo. Em seguida, foi chamado em casa um controlador de voo e o referido chefe de operações coordenou, junto à Seção de Bombeiros, as providências necessárias para a adoção das medidas de emergência para orientar o pouso da aeronave, pois, como dito alhures, o aeroporto de Rio Branco não funcionava à noite, pois o balizamento de pistas não se encontrava em operação, sendo certo que foram postados um carro de bombeiros em cada cabeceira de pista, com todas as luzes ligadas, e uma perua *kombi* em ângulo de 90° com um carro para iluminar o número da pista numa das cabeceiras e um *jeep* em posição similar noutra cabeceira.

Referido Chefe de Operações, evitou que particulares tivessem acesso, com os seus respectivos veículos, às pistas do aeroporto para iluminá-las, no que agiu corretamente, pois, como bem pondera a sentença recorrida, ainda que o intuito dessas pessoas fosse dos mais nobres, a verdade é que o funcionário agiu com o objetivo de proteger as suas vidas, pois o risco da aeronave colidir com os carros era muito alto.

O desfecho trágico já foi narrado alhures, com a transcrição de trecho do relatório do SIPAER, bastando lembrar que às 23:02 Z, ocorreu a primeira passagem da aeronave sobre o aeroporto, porém, completamente fora da pista; na segunda passagem, a aeronave já se encontrava sobre a pista, porém, na parte final desta, o que obrigou a tripulação a arremetê-la; na terceira passagem, todos aqueles que se encontravam em terra ficaram com a impressão de que a aeronave teria pousado, porém se chocaria com o carro de bombeiros, mas, uma vez mais, os pilotos a arremeteram; na quarta vez, quando aproximaram da pista, o enquadramento da aeronave estava correto, deixando a impressão de que o pouso seria feito com segurança. Porém, na reta final, as turbinas pararam de funcionar por falta de combustível e a aeronave chocou-se com uma árvore a mais ou menos 1 (um) quilometro da pista, destruindo-se, completamente, e causando a morte dos dois tripulantes e dos oito passageiros que a ocupavam, em razão do choque com o solo.

Ora, desde às 22:24 Z, do dia do acidente, o Centro de Controle de Porto Velho tentou, por várias vezes, contato com o Centro de Controle de Rio Branco e não logrou fazê-lo, pois o mesmo havia sido fechado antes do horário previsto. Quem atestou este fato foi o Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, do Estado-Maior da Aeronáutica, no relatório final do inquérito instaurado para apuração da responsabilidade dos militares envolvidos (fls. 456/465), que deixou asseverado o seguinte: "os controladores de Rio Branco fecharam a estação antes do horário previsto (23:00 Z) não recebendo assim a comunicação do tráfego do PT - JBQ, tentada via fonia por Porto Velho" (fls. 462).

Em razão disso, como bem anotou (fls. 615) o perito do juízo, "os controladores fecharam a estação antes do horário previsto, deixando assim de receber as chamadas do JBQ e as sucessivas chamadas de Porto Velho".

Deveras, o Centro de Controle de Porto Velho conseguiu contato, por telefone, com a INFRAERO, no aeródromo de Rio Branco, mais ou menos às 22:50 Z, portanto, em pleno horário de trabalho dos militares encarregados do controle neste último aeroporto e estivessem estes nos seus respectivos postos, quando o Chefe de Operações da INFRAERO recebeu a notícia do pouso da aeronave, poderiam, perfeitamente, ter orientado o piloto para que este obtivesse um pouso seguro.



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

Esta falta do serviço contribuiu decisivamente para a ocorrência do acidente e, por essa razão, os militares envolvidos foram punidos, no âmbito disciplinar, por negligência e imprudência e por abandono de seus postos (fls. 1.767-v e 1.768).

Após a análise das causas que levaram ao acidente, insta organizá-las de forma a apontar o grau de culpa de cada uma das pessoas nele envolvidas. Para tanto, acolho aqui o critério adotado pela sentença, conquanto razoável, divergindo, no entanto, quanto à identificação de uma causa e o peso atribuído às demais.

Quanto às causas que concorreram para a ocorrência do grave acidente aéreo, releva apreciá-las na ordem cronológica dos fatos, e tenho para mim que, nessa ordem, a primeira causa decisiva foi a elaboração do plano de vôo sem que os pilotos soubessem que o aeroporto de pouso alternativo, sediado em Rio Branco, não operava à noite e esta era uma informação disponível há quase ano antes do acidente, tanto em São Paulo quanto nos Centros de Controle de Belém, Porto Velho e Rio Branco, caracterizando, pois, erro grave da tripulação, que não buscaram todas as informações necessárias para a elaboração de um plano de vôo seguro.

A segunda causa que concorreu para a ocorrência do acidente foi a conduta negligente dos prepostos da ré no Centro de Controle de Belém, pois, de fato não estavam obrigados a aprovar o plano de vôo que fora apresentado em Tucuruí, porém, uma vez que o aprovaram, indevidamente, assumiram sim a responsabilidade de alertar os pilotos que o aeroporto de alternativa de pouso, ou seja, o aeródromo de Rio Branco, não operava à noite por falta de iluminação que permitisse o balizamento da pista.

A terceira causa que concorreu para a ocorrência do acidente foi a imprudência dos pilotos na condução da aeronave, já que a baixaram, sem autorização dos centros de controle, do nível 390 para o nível 120, preparando pouso que restou inviável em face das chuvas que caíam sobre o aeroporto de Porto Velho, e, com isso, consumindo, desnecessariamente, combustível que veio a faltar nos momentos finais do vôo.

A quarta causa que concorreu para a ocorrência do acidente foi a falta de manutenção dos geradores e equipamentos de emergência do aeródromo de Porto Velho, pois, quando aqueles foram acionados, houve falha numa das fases e a energia gerada não alimentou os equipamentos de comunicação e o VOR, por cerca de 17 (dezesete) minutos. Como dito alhures, inaceitável que os equipamentos de emergência do aeroporto não tenham funcionado durante tanto tempo em razão de uma operação de simples troca de fusíveis, restando evidente a negligência dos responsáveis na correta manutenção dos referidos equipamentos.

A quinta causa que concorreu para a ocorrência do acidente foi a falha do Centro de Controle de Porto Velho em não informar aos pilotos que o aeroporto de alternativa de pouso não operava à noite, pois detinham a informação e quando a aeronave abandonou este aeródromo, com destino a Rio Branco, os controladores sabiam que ela atingiria esta cidade após o pôr do sol.

A sexta causa que concorreu para a ocorrência do acidente foi a imperícia do militar que operava o equipamento de rádio VHF de emergência, pois este poderia ter sido utilizado, apesar da falta de energia elétrica, porém, por desconhecimento do operador, comunicações importantes não foram feitas para a tripulação da aeronave.



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

A sétima e última causa que concorreu, decisivamente, para a ocorrência do acidente foi o abandono do serviço por parte dos militares encarregados de operar o Centro de Controle de Rio Branco, que encerraram as operações antes do horário regulamentar, como restou provado pelo Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, do Estado-Maior da Aeronáutica, que, no relatório final do inquérito instaurado para apuração das responsabilidades devidas deixou anotado que os controladores de Rio Branco fecharam a estação antes do horário previsto (23:00 Z) não recebendo assim a comunicação do tráfego da aeronave que o Centro de Controle de Porto Velho insistentemente tentava.

Quanto à oitava causa, apontada pela sentença, de ausência de um controlador experiente no Centro de Controle de Rio Branco, as provas colacionadas aos autos demonstram (fls. 459) que o sargento operador chegou, às pressas, no centro de controle, ligou os equipamentos e fez contato com a aeronave quando esta realizava a terceira arremetida e "então entendeu as instruções da torre, estendendo (*sic*) a arremetida com ligeira curva a direita para fazer a reversão e pousar na pista oposta". Portanto, pelo menos neste episódio, não faltou experiência ao controlador; porém, o erro grave que ele cometeu foi o de não encontrar-se no seu posto de trabalho, pois foi chamado em casa, nas imediações do aeroporto, conquanto deixara o trabalho mais cedo, ficando a torre desguarnecida.

Identificadas as causas decisivas para a ocorrência do acidente, é possível concordar com a sentença que "ambas as partes concorreram culposamente para o evento danoso, sendo que restou demonstrado o nexo causal entre as ações ou omissões dos agentes e das vítimas e o dano sofrido, ensejando a obrigação de repará-lo" (fls. 1.901).

Assim sendo, insta atribuir peso às sete causas que concorreram de forma decisiva para a ocorrência do evento.

Verifico que à primeira, à quarta e à sétima causas, o peso deve ser atribuído em dobro, pois são as causas que definiram o desenrolar dos fatos que culminaram com a tragédia e, quanto às demais causas, atribuo peso 1 (um) para cada uma delas, totalizando, assim, 10 (dez) o somatório dos pesos. A cada peso, atribuo o percentual de 10% (dez por cento), decorrendo daí que os pilotos concorreram com 20% (vinte por cento) e os prepostos da União Federal com 80% (oitenta por cento) da culpa pelo acidente.

Trata-se, pois, de culpa concorrente, pois existe culpa das vítimas em concorrência com a culpa dos prepostos da União Federal para a ocorrência do acidente. Nestas hipóteses, como ensina Sílvio Rodrigues (Direito Civil, Saraiva, São Paulo, vol. 4, 9ª. ed., 1985, p. 180), "o evento danoso decorreu tanto do comportamento culposo daquela, quanto do comportamento culposo deste. Por conseguinte, se houver algo a indenizar, a indenização será repartida entre os dois responsáveis, na proporção que for justa".

Ainda em sede de doutrina civilista, Aguiar Dias (*apud* Sílvio Rodrigues, *opus cit*, p. 182) assevera que "a culpa da vítima, quando concorre para a produção do dano, influi na indenização, contribuindo para a repartição proporcional dos prejuízos".

No âmbito da doutrina administrativista, Maria Sylvania Zanella di Petro (Direito Administrativo, Atlas, São Paulo, 10ª ed., 1999, p. 425), ensina que "quando houver culpa da vítima, há que se distinguir se é sua culpa exclusiva ou concorrente com a do poder público; no primeiro caso, o



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

Estado não responde; no segundo, atenua-se a sua responsabilidade, que se reparte com a vítima (RTJ 55/50, RT 447/82 e 518/99)". Por sua vez, Diógenes Gasparini (Direito Administrativo, Saraiva, São Paulo, 4ª ed., 1995, p. 592), assevera que "provado, pois, que a vítima participou, de algum modo, para o resultado gravoso, exime-se o Estado da obrigação de indenizar, na mesma proporção; sua responsabilidade será parcial ou total conforme tenha sido numa ou noutra dessas direções, a colaboração das vítimas no evento (RJTJS, 85:140; RT, 550:106 e REsp 13.369-MS, Boletim de Direito Administrativo, mar. 1993)".

A propósito da responsabilidade concorrente, a jurisprudência do Colendo Supremo Tribunal Federal assim se posiciona: **1.** "RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO. ATO OMISSIVO. DETENTO MORTO. COMPANHEIRO DE CELA. A teoria hoje dominante é a que baseia a responsabilidade do Estado objetivamente, no mau funcionamento do serviço, independentemente de culpa do agente administrativo. Culpa provada dos agentes da Administração por omissão concorrente para a consumação do evento danoso. Recurso extraordinário do Estado não conhecido". (RE nº 84.072/BA, rel. Min. Cunha Peixoto, DJ, 13.05.1977) **2.** "RESPONSABILIDADE CIVIL DE PESSOA JURÍDICA DE DIREITO PÚBLICO (AUTARQUIA) (DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE SÃO PAULO) (ART. 107, DA C.F.), LITISDENUNCIADA PELA RÉ, EM AÇÃO INDENIZATÓRIA POR COLISÃO DE VEÍCULOS EM RODOVIA ESTADUAL. A responsabilidade objetiva de pessoa jurídica de direito público (no caso litisdenunciada) pode e deve ser reduzida, se houve culpa concorrente da demandante (ré - litisdenunciante), na hipótese. Acórdão que assim decide, com base na prova dos autos (Súmula 279), não viola o art. 107 da C.F. Precedentes da Corte. Recurso Extraordinário não admitido na instância de origem. Agravo Instrumental com seguimento negado pelo relator no S.T.F. Agravo Regimental improvido". (AI-AgR nº 113.722/SP, rel. Min. Sydney Sanches, DJ, 20.03.1987). **3.** "RESPONSABILIDADE CIVIL DE MUNICÍPIO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. - Inexistência de ofensa ao artigo 37, § 6º, da Constituição, uma vez que o acórdão recorrido, embora aludindo à responsabilidade objetiva do Estado nos moldes da teoria do risco integral, em verdade se oriente pela teoria do risco administrativo, sustentando a inexistência de culpa exclusiva da vítima, e sendo certo que, no caso, não havia caso fortuito ou de força maior. E, foi além, afirmando, em face da prova, a culpabilidade concorrente do Município. Recurso extraordinário não conhecido". (RE nº 238.453/SC, rel. Min. Moreira Alves, DJ, 19.12.2002, p. 92).

Por seu turno, o Egrégio Superior Tribunal de Justiça, tem firmado a sua jurisprudência no mesmo sentido acima, como se verifica nos seguintes excertos: **1.** "ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. RISCO ADMINISTRATIVO. Reconhecido o nexa causal, a prova de que houve culpa concorrente ou exclusiva da vítima no evento cabe à pessoa jurídica de direito público. (...). Recurso conhecido e provido em parte". (REsp nº 60.255/DF, rel. Min. Peçanha Martins, DJ, 23.06.1997, p. 29.074). **2.** "RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO. LEGITIMIDADE ATIVA DO CONDUTOR DO VEÍCULO. OMISSÃO DO ESTADO. RESPONSABILIDADE SUBJETIVA. CULPA DEMONSTRADA NA ESPÉCIE. ACIDENTE DE VEÍCULO NO CRUZAMENTO. SEMÁFORO DEFEITUOSO. CULPA CONCORRENTE DO MUNICÍPIO. MOTORISTA QUE TRAFEGAVA NA VIA EM QUE O SINAL ESTAVA INOPERANTE. AUSÊNCIA DE CULPA DO CONDUTOR DO VEÍCULO QUE TRANSITAVA PELA RUA QUE O SEMÁFORO ESTAVA VERDE. (...). No campo da responsabilidade civil do Estado, se o prejuízo adveio de uma omissão do Estado, ou seja, pelo não-funcionamento do serviço, ou seu funcionamento tardio, deficiente ou insuficiente, invoca-se a teoria da responsabilidade subjetiva. (...). Dessa forma, quanto a esse recorrente, deve ser mantido o raciocínio da Corte Estadual de que "há concorrência de culpas: a do motorista por atravessar o cruzamento simplesmente ignorando a ausência da sinalização que ali deveria existir, a da Municipalidade em decorrência de omissão que permitiu e contribuiu para um tal proceder". (REsp nº 716.250/RS, rel. Min. Franciulli Netto, DJ, 12.09.2005, p. 298).

Nesse ponto, releva analisar as pretensões de cada um dos autores quanto aos respectivos pedidos de indenização.



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

Com relação aos pais do co-piloto José Luiz da Silva Chapella, os autos dão notícia da sua colaboração efetiva na manutenção da casa dos pais, com quem morava, sendo certo que a sua morte fez cessar a contribuição que efetivamente prestava na manutenção dos pais.

Da mesma forma, com relação à mulher do piloto Wanderlyr Arnuss, a presunção da dependência econômica decorria e decorre de lei. Porém, com relação à sua filha, com 29 (vinte e nove) anos de idade na época do acidente, não há prova da alegada dependência econômica, quer em razão de debilidade física ou mental, ou qualquer outra incapacidade para o trabalho, hipótese em que faria jus a uma pensão, contudo, o pleito deduzido é de indenização por dano material e, quanto a este, também não há prova de qualquer prejuízo que tenha sofrido com a morte de seu pai, sendo, de fato, improcedente o pedido. Evidente que não se refere à dor moral, esta, certamente, todos sofreram, mas os autos não veiculam pedido próprio quanto a este.

Passo à verificação dos valores das indenizações fixados pela decisão recorrida, confirmando, quanto a esse ponto, o critério adotado pela sentença, de calculá-los a partir do último salário percebido pelos *de cujus*, deduzido deste um terço do valor do líquido, em face da presunção de que este o montante que corresponderia aos gastos pessoais, segundo a jurisprudência consolidada dos tribunais pátrios.

Todavia, a sentença expressamente menciona que os cálculos foram elaborados utilizando-se como base para a atualização monetária a tabela adotada pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Porém, esta tabela de fato veicula índices de correção monetária não oficiais e acaba, na prática, majorando para além do devido os valores objeto de atualização, não podendo ser admitida a sua aplicação porque adota critérios distintos daqueles adotados no âmbito desta Corte Regional, onde, aliás, desde o Provimento nº 24, da Corregedoria-Geral, e diplomas posteriores, como o Provimento 64, dispõem sobre a tabela de evolução mensal dos índices de correção monetária que serão aplicadas nos processos que tramitam na Justiça Federal.

Com relação aos pais do co-piloto, merecem indenização relativa ao período compreendido entre a data do acidente e aquela na qual o aeronauta completaria 25 (vinte e cinco) anos de idade, pois, atingida esta, a jurisprudência entende que o filho, via de regra, constitui a sua própria família, cessando a contribuição para as despesas da casa dos pais. Ademais, não tem como prosperar a pretensão de se calcular o valor da indenização até a data em que o *de cujus* completasse 65 (sessenta e cinco) anos de idade, porquanto isso tem sido admitido pela jurisprudência apenas nos casos de vítimas menores, que integrassem família de baixa renda.

Nesse sentido o norte da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, como se vê nos seguintes julgados: 1. "INDENIZAÇÃO. ACIDENTE NO TRABALHO. MORTE. VÍTIMA COM VINTE E DOIS ANOS DE IDADE. LIMITE TEMPORAL DA PENSÃO. - Segundo orientação do STJ, a pensão arbitrada deve ser integral até os 25 (vinte e cinco) anos, idade em que, pela ordem natural dos fatos da vida, a vítima constituiria família, reduzindo-se, a partir de então, essa pensão à metade, até a data em que, também por presunção, o ofendido atingiria os 65 (sessenta e cinco) anos. Recurso especial conhecido, em parte, e provido parcialmente". (RESP nº 434.857/PR, rel. Min. Barros Monteiro, DJ, 16.05.2005, p. 352). 2. "INDENIZAÇÃO. DANO MATERIAL. MENOR DE TENRA IDADE. PRECEDENTES DA CORTE. 1. Cabível a indenização por danos materiais quando se trate de menor de tenra idade, integrando família de baixa renda, a partir da idade em que poderia ingressar no mercado de trabalho à data em que completaria 70 anos, reduzida pela metade a partir da data em que completaria 25 anos. 2. Recurso especial conhecido e



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

provido, em parte". (REsp nº 646.482/DF, rel. Min. Carlos Alberto Menezes Direito, DJ, 08.05.2006, p. 200). 3. "ADMINISTRATIVO - RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO - DANOS - INDENIZAÇÃO. 1. A jurisprudência do STJ sedimentou-se no sentido de fixar a indenização por perda de filho menor, com a pensão integral até a data em que a vítima completaria 25 (vinte e cinco) anos e, a partir daí, a pensão será reduzida para 1/3 (um terço) do seu valor, até a idade provável da vítima, 65 (sessenta e cinco) anos. 2. Recurso provido". (REsp nº 686.710/AP, rel. Min. Eliana Calmon, DJ, 03.10.2005, p. 203).

No que pertine à viúva do piloto Wanderlyr Arnuss, Zulma de Aquino Arnuss, merece ser indenizada pelo período compreendido entre a data do acidente e aquela em que o mesmo completaria 65 (sessenta e cinco) anos, dentro da expectativa média de vida dos brasileiros, conforme posição firme da jurisprudência.

Nesse sentido tem se posicionado a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, como anoto nos seguintes excertos: 1. "PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO. INDENIZAÇÃO POR MORTE. HIPÓTESE EXCEPCIONAL RECONHECIDA PELO TRIBUNAL DE ORIGEM. PENSÃO À FILHA MENOR. TERMO FINAL. 65 ANOS DA VÍTIMA. REEXAME DA MATÉRIA FÁTICO-PROBATÓRIA. IMPOSSIBILIDADE. SÚMULA 7/STJ. RECURSO ESPECIAL NÃO CONHECIDO. 1. O Tribunal de origem, ao analisar a hipótese dos autos, defendeu a particularidade do caso dos autos para determinar o pagamento de pensão à filha menor, fixada em 2/3 (dois terços) de um salário mínimo, até a data em que a vítima completaria 65 anos. 2. A análise da pretensão recursal exige, necessariamente, o reexame de matéria fático-probatória, o que é vedado em sede de recurso especial, conforme a orientação da Súmula 7/STJ. 3. Ademais, o Superior Tribunal de Justiça, excepcionalmente, tem admitido que, quando a vítima pertencer a família de baixa renda, é possível presumir que a ajuda recíproca entre os integrantes do núcleo familiar permaneça em limites superiores aos reconhecidos pela jurisprudência. 4. Não-conhecimento do recurso especial". (REsp nº 434.940/PR, rel. Min. Denise Arruda, DJ, 09.10.2006, p. 259). 2. "DIREITO CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAL E MATERIAL. (...). Pedido de dano material formulado por valor fixo, calculado com base na remuneração que a autora receberia se permanecesse trabalhando até os 65 anos de idade. Deferimento da indenização pelo Tribunal mediante pensão vitalícia, em valor menor que o pleiteado. Alegação de decisão extra petita. Inexistência. (...). Tendo a autora requerido a condenação da ré em valor fixo pelos danos materiais causados, não é extra-petita a decisão do Tribunal de conceder pensão vitalícia, uma vez que os valores a serem despendidos, somados, jamais alcançarão o montante pleiteado na inicial". (REsp nº 762.367/ES, rel. Min. Nancy Andrighi, DJ, 27.11.2006, p. 282).

Os cálculos das indenizações devidas, observados os critérios adotados pela sentença recorrida e aqui mencionados, serão elaborados na fase própria de liquidação de sentença.

Outrossim, sobre os valores da indenização deverão incidir correção monetária, segundo os índices previstos nos provimentos próprios, desde a data do acidente até a do efetivo pagamento, juros moratórios, nos termos da Súmula 54, do Superior Tribunal de Justiça, e juros de 6% (seis por cento) ao ano, nos termos do artigo 1.062, do Código Civil vigente à época do evento.

Com relação ao pleito de revisão dos honorários advocatícios fixados, têm razão os autores, ora apelantes e apelados, pois, de fato, o trabalho desenvolvido deve ser bem remunerado em face da complexidade da matéria tratada nos autos. Portanto, não olvidando que vencida é a Fazenda Pública, majoro a verba honorária para 15% (quinze por cento) do valor da



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

condenação. Responderá, ainda, a União Federal, pelas despesas processuais, na proporção de 80% (oitenta por cento) dos valores desembolsados.

Em suma, entendo que, no caso dos autos, restou demonstrado o nexo causal entre os alegados danos e a atuação dos prepostos da União Federal capaz de radicar-lhe a obrigação de indenizar, devendo a sentença ser confirmada com relação à INFRAERO e à co-autora Junia de Aquino Wittitz e reformada, na forma alhures, com relação aos demais co-autores.

Ante o exposto, dou parcial provimento às apelações e à remessa oficial dos autores e da União Federal para reformar a sentença recorrida.

É como voto.

VALDECI DOS SANTOS
Juiz Federal Convocado
Relator



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

PROC. : 2001.03.99.054349-5 AC 750253
ORIG. : 0006555675 17 Vr SAO PAULO/SP
APTE : LUIZ DE GONZAGA CHAPELA e outros
ADV : WILSON PIRES DE CAMARGO JUNIOR
APTE : Uniao Federal
ADV : ROGERIO EMILIO DE ANDRADE
APTE : PIEDADE ALVES DA SILVA CHAPELA
ADV : AFONSO CELSO LUPINACCI
APDO : Empresa Brasileira de Infra Estrutura Aeroportuária INFRAERO
ADV : NARA MATILDE NEMMEN
APDO : OS MESMOS
REMTE : JUIZO FEDERAL DA 17 VARA SAO PAULO Sec Jud SP
RELATOR : JUIZ FEDERAL CONV. VALDECI DOS SANTOS / TURMA SUPLEMENTAR DA
SEGUNDA SEÇÃO

E M E N T A

DIREITO CONSTITUCIONAL. ADMINISTRATIVO. PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO ORDINÁRIA DE INDENIZAÇÃO. ACIDENTE AÉREO. IRRESPONSABILIDADE DA TASA. RESPONSABILIDADE DA UNIÃO DA FEDERAL. OCORRÊNCIA. CULPA CONCORRENTE.

1. Para a correta perquirição da responsabilidade da empresa Telecomunicações Aeronáuticas S.A. - TASA é relevante compreender que a mesma apenas operava, por força de contrato, um aeródromo de empresa privada, a ELETRONORTE, e neste, era responsável pela operação e manutenção de estação de rádio, de sistemas de auxílio à navegação aérea e da manutenção de estação meteorológica, além da manutenção dos equipamentos de geração de energia secundária, ou seja, geradores de energia elétrica. Portanto, ainda que equipado com estrutura e recursos próprios de aeroportos, se tratava de aeródromo, aliás, como tal homologado pelo Departamento de Aviação Civil para operação de aeronaves de até 125.000 libras, como informa o perito do juízo (fls. 616). De fato, Tucuruí era um aeródromo privado, operado como uma Estação Privada de Telecomunicações Aeronáuticas - EPTA, para uma empresa privada e, ainda que contasse com infra-estrutura própria de um aeroporto, não se tratava de aeródromo de caráter público e o fato de ser homologado pelo DAC, para operar com aeronaves de até certo peso, não lhe outorgava, absolutamente, natureza de equipamento público, pois este ato apenas expressa que a fiscalização da autoridade competente constatou no local as condições mínimas necessárias para tais operações.

2. Na fase recursal, veio para os autos notícia de que uma co-autora sofreria de deficiência mental. Contudo, não passou de mera alegação, pois, ao contrário do alegado, as provas acostadas demonstram que a autora encontrava-se no gozo pleno de suas faculdades quando subscreveu a procuração para o ajuizamento da ação, quando firmou, juntamente com os demais autores, a notificação extrajudicial de destituição do advogado que ajuizara a demanda, ou quando outorgou nova procuração para que outro causídico passasse a atuar nos autos.

3. Ora, não pode agora, em sede de recurso, pretender alterar, por via indireta, o pedido, conquanto, se de fato tratar-se de portadora de deficiência mental, o pedido seria de pensão e não de indenização, conforme deduzido. Aliás, o pedido de pensão, provada a deficiência mental, poderá vir a ser feito, em nova ação, por meio de seu representante legal.



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

4. A Constituição Federal de 1988 consagra a teoria da responsabilidade objetiva do Estado no § 6º, do artigo 37, dispondo que as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa, inovando, a atual Carta Política ao estender o dever de indenizar às empresas privadas concessionárias ou permissionárias de serviços públicos.

5. Contudo, ao lado da responsabilidade objetiva, como esta, por evidente, não cobre todas as ocorrências da vida, é possível a incidência da responsabilidade subjetiva, que se configura em face de dano causado ao administrado por ilícito culposos ou danoso.

6. Nessas hipóteses, o dever de indenizar decorre de omissão, pois o serviço prestado pela Administração não funcionou, funcionou tardiamente ou de forma deficiente, caracterizando o que na doutrina francesa se denomina de *faute du service*, ou seja, a culpa do serviço, ou a falta do serviço.

7. No caso dos autos, o conjunto probatório confirma que, em acidente aéreo, morreram os passageiros e a tripulação da aeronave, restando provado que o evento danoso ocorreu por culpa concorrente dos pilotos da aeronave e dos prepostos da União Federal.

8. Os pilotos elaboraram plano de vôo sem que soubessem que o aeroporto de pouso alternativo não operava à noite, por ausência de iluminação na pista de pouso, caracterizando, pois, erro grave, pois não buscaram obter todas as informações necessárias para a elaboração de um plano de vôo seguro. Foram, ainda, imprudentes na condução da aeronave, conquanto baixaram-na de nível, sem autorização do centro de controle, preparando pouso que restou inviável em razão de forte chuva que caía sobre o aeroporto.

9. Com relação aos prepostos da União, militares da Aeronáutica, agiram com negligência quando aprovaram o plano de vôo e, mesmo sendo sabedores, não informaram aos pilotos que o aeroporto de pouso alternativo não operava à noite; agiram, também, com negligência, pois os geradores e equipamentos de emergência não funcionaram quando acionados, por falta de correta manutenção; houve, ainda, imperícia do militar que operava o equipamento de rádio VHF de emergência, pois este poderia ter sido utilizado mesmo no caso de blecaute ocorrido no aeroporto de destino da aeronave; e, mais grave, houve abandono do serviço por parte dos militares encarregados de operar o Centro de Controle de Rio Branco, que encerraram as operações do aeroporto antes do horário regulamentar, quando a aeronave já se deslocara para este aeródromo para pouso alternativo.

10. Assim sendo, em se tratando de responsabilidade concorrente, deve a União Federal responder na medida da participação efetiva de seus agentes nos eventos danosos que causaram prejuízo aos ora apelantes.

11. Apelações e remessa oficial a que se dão parciais provimentos.

A C Ó R D ã O



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª. REGIÃO

Vistos e relatados estes autos em que são partes as acima indicadas, decide a Turma Suplementar da 2ª Seção do Tribunal Regional Federal da 3ª Região, por unanimidade, dar parciais provimentos às apelações e à remessa oficial, nos termos do relatório e do voto, que ficam fazendo parte integrante do processo julgado.

São Paulo, 14 de junho de 2007.

VALDECI DOS SANTOS
Juiz Federal Convocado

Relator