



# Tribunal de Justiça de Minas Gerais

**Número do** 1.0000.22.195357-3/001 **Númeração** 0151041-  
**Relator:** Des.(a) Fernando Caldeira Brant  
**Relator do Acórdão:** Des.(a) Fernando Caldeira Brant  
**Data do Julgamento:** 01/02/2023  
**Data da Publicação:** 02/02/2023

**EMENTA:** APELAÇÃO CÍVEL - REPARAÇÃO DE DANOS MORAIS E MATERIAIS - ACIDENTE AÉREO - QUEDA DE AERONAVE - MORTE DO PILOTO - RESPONSABILIDADE DO FABRICANTE - FALHA MECÂNICA - NEXO DE CAUSALIDADE AFASTADO POR MEIO DE PERÍCIA TÉCNICA. I - Comprovado por meio de perícia técnica não ter sido a suposta pane elétrica que deu causa ao acidente aéreo, não há como ser acolhido o pleito autoral. II- Compete à parte que questiona a validade do laudo pericial o ônus de comprovar o defeito nele existente, bem como a inveracidade de suas conclusões.

APELAÇÃO CÍVEL Nº 1.0000.22.195357-3/001 - COMARCA DE GOVERNADOR VALADARES - APELANTE(S): DOUGLAS AGUILAR CASTRO MOURA, LAURA ANDRADE MOURA, PAULO ANDRE PEREIRA MOURA - APELADO(A)(S): EDRA AERONAUTICA LTDA

## A C Ó R D ã O

Vistos etc., acorda, em Turma, a 20ª CÂMARA CÍVEL do Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais, na conformidade da ata dos julgamentos, em NEGAR PROVIMENTO AO RECURSO.

DES. FERNANDO CALDEIRA BRANT

RELATOR



# Tribunal de Justiça de Minas Gerais

DES. FERNANDO CALDEIRA BRANT (RELATOR)

## VOTO

Trata-se de recurso de apelação interposto por DOUGLAS AGUILAR CASTRO MOURA, LAURA ANDRADE MOURA e PAULO ANDRE PEREIRA MOURA contra a r. sentença que, nos autos da ação indenizatória proposta por eles em desfavor de EDRA AERONAUTICA LTDA, julgou improcedente o pedido inicial, condenando os autores ao pagamento das custas processuais, honorários periciais e honorários advocatícios de 10% do valor da causa (documento de ordem nº 129).

Em suas razões, os apelantes sustentam que sentença é contrária as provas produzidas nos autos. Asseveram que Fabrício, testemunha que se encontrava dentro da aeronave no momento do sinistro, foi preciso ao atribuir a causa do acidente a uma inesperada pane elétrica ocasionada por defeito no sistema do avião, gerando uma grande e intensa fumaça tóxica que retirou os seus sentidos. Ressaltam que Fabrício também é piloto, inclusive, já pilotou a aeronave acidentada, porém, no dia dos fatos, não pode fazê-lo pela enorme intoxicação que lhe acometeu ao ponto de desmaiar, perdendo os sentidos dentro da aeronave.

Os recorrentes alegam, em contrapartida, que a perícia técnica, produzida dez anos após o acidente, não chega a uma conclusão precisa e objetiva quanto à causa do acidente, trazendo apenas considerações teóricas sobre a "causa provável do acidente". Arrazoam que o perito não vistoriou a aeronave do acidente, mas apenas realizou fez simulações em outro avião em perfeito estado de conservação, sem ao menos provocar a situação ocorrida de fumaça tóxica dentro da cabine. Argumentam que, nos termos do no art.464, § 1º, III do CPC, prova pericial seria impraticável, pois não se tem o objeto para periciar. Além disso, ponderam que a testemunha Edilson Secco, empregada da ré, foi categórica quanto à impossibilidade de realizar perícia na aeronave.



# Tribunal de Justiça de Minas Gerais

Neste passo, os apelantes defendem que a única causa do acidente foi o defeito de fábrica da aeronave que, embora recém-adquirida, apresentou sério problema elétrico que causou a queda da aeronave, culminando na morte de Paulo César.

Comprovante do preparo no documento de ordem nº 136.

Nas contrarrazões, a parte apelada rechaça as alegações da apelante, pugnano pelo desprovimento do recurso aviado (documento de ordem nº 138).

É o relatório.

## TEMPESTIVIDADE E PREPARO

Conheço do recurso, eis que presentes os pressupostos de admissibilidade, sendo ele tempestivo frente ao prazo decorrido entre a intimação da sentença e a interposição do apelo, e devidamente preparado.

Sem preliminares ou questões impeditivas a seu exame, passo apreciar o objeto principal do recurso.

## MÉRITO

Na inicial, os autores relatam que o seu pai, Paulo César Castro Moura, piloto experiente e regularmente habilitado, adquiriu da ré uma aeronave que, no dia 17/05/2011, no meio de um costumeiro

deslocamento aéreo, apresentou problemas técnicos, ocasionando o acidente que ceifou a vida do pai dos requerentes. Diante tais fatos, os autores ajuizaram a presente ação, pretendo a condenação da ré ao pagamento de indenização por danos morais e materiais.

A parte requerida sustenta, em síntese, que o acidente não foi causado por defeito na aeronave, mas, sim, por imperícia do piloto.

Pois bem.

Em relação à dinâmica do acidente, descreve o Boletim de Ocorrência lavrado à época dos fatos:

"(...) DESLOCAMOS ATÉ AO CORREGO SÃO JOSE, MUNICIPIO DE TEOFILÓ OTONI, ONDE DEPARAMOS COM A AERONAVE MARCA PU-PPC, NUMERO DE SERIE K34, NUMERO DE CERTIFICADO 110102, CATEGORIA PET. TIPO ULAC-ULTRALEVE, EM DESTROÇOS NO ALTO DE UMA MONTANHA, A VITIMA FABRÍCIO ONÓRIO VIEIRA FOI RESGATADO PEÇA EQUIPE DO CORPO DE BOMBEIROS DE TEOFILÓ OTONI E ENCAMINHADO PARA O HOSPITAL SANTA ROSÁLIA. O PILOTO PAULO CESAR CASTRO MOURA, NÃO RESISTIU AOS FERIMENTOS E FALECEU NO LOCAL DO FATO. A ANAC (AGENCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL) FOI ACIONADA PELO CENTRO DE OPERAÇÕES DO 19 BATALHÃO DA POLÍCIA MILITAR, TODAVIA, DISSE QUE NÃO COMPARECERIA NO LOCAL DO FATO. O PERITO JULIERMY SENNA, COMPARECEU NO LOCAL E REALIZOU OS TRABALHOS DE PRAXE, LIBERANDO O CORPO PARA O IML. A VÍTIMA FABRÍCIO ONÓRIO RELATOU QUE AERONAVE TEVE UMA PANE." (documento de ordem nº 5, f. 28).

FABRÍCIO ONÓRIO VIEIRA, testemunha que estava a bordo da aeronave no momento do acidente, informou perante a autoridade policial:

"(...) Que estavam a bordo da aeronave apenas o DECLARANTE e também o proprietário da aeronave PAULO CESAR DE CASTRO MOURA que também era piloto experiente; Que no momento do acidente o piloto e proprietário PAULO CESAR pilotava o avião; QUE ao sobrevoar o município de Teófilo Otoni, chegou a avistar a pista de aterrissagem do aeroporto; Que a aeronave ficaria aqui, e seus tripulantes seguiram de veículo para a propriedade rural de PAULO há cerca de 10 km do distrito de Topázio; Que os comandos do avião não respondiam, sendo esses os primeiros sinais de problemas técnicos; Que o nariz do avião não levantava nem abaixava e o mesmo começou a sobrevoar em círculos, girar em "parafuso", perdendo altitude; Que não teve tempo sequer de comunicar a situação com outra aeronave ou com os aeroportos próximos; que não se recorda de mais nada (...)" (documento de ordem nº 5, f. 31).

Em juízo, a referida testemunha relatou:

"(...) que viajava de passageiro no avião acidentado, que o avião era pilotado pela Sr. Paulo Cezar, pai dos autores, que viajava no avião somente o piloto e um passageiro, que é o depoente, que o piloto era experiente e habilitado; que o piloto conduzia a aeronave seguindo os parâmetros normais; que a aeronave saiu de Gov. Valadares e pretendia pousar no aeroporto de Teófilo Otoni; que cinco minutos de proximidade daquele aeroporto uma grande fumaça tóxica tomou conta da cabine da cabine do avião e não se podia visualizar a parte externa; que como o avião já estava em baixa altitude e diante daquela situação de dificuldade, o piloto resolveu aterrissar ali mesmo, quando a aeronave começou a voar em círculos ate atingir o solo; que o piloto faleceu na queda da aeronave, e o passageiro ora depoente teve fraturas diversas; que a grande quantidade de fumaça que invadiu a cabine do avião, impedindo a visibilidade, foi a causa

eficiente do acidente, que a fumaça saía do lado direito do painel; que se tratava de uma aeronave experimental (...)" (documento de ordem nº 35, f. 2).

A perícia realizada nos autos, por sua vez, concluiu:

"1) O Relatório do Acidente Aeronave PU-PPC acostado nos autos do processo (ID 1095895044, Pág. 34 a 42) não é um documento oficial de investigação SIPAER e que suas análises não têm validade técnica para a elucidação das questões desse processo judicial.

2) Os indícios encontrados na aeronave PU-PPC demonstram que não houve uma pane elétrica em voo, mas sim um curto-circuito no interruptor "Aviônicos" em solo, após o acidente, provavelmente devido ao contato do suporte metálico de algum dos equipamentos elétricos ou eletrônicos com os fios desse interruptor; logo, não possui qualquer nexos causal com o acidente.

3) Não houve troca de tanque de combustível durante o voo que culminou no acidente e, mesmo se houvesse, não haveria a necessidade de se tirar o cinto de segurança para realizar tal procedimento no modelo da aeronave PU-PPC.

4) A causa provável do acidente ocorrido com a aeronave PU-PPC foi a PERDA DE CONTROLE EM VOO, em virtude de a aeronave ter entrado em ATITUDE ANORMAL durante o voo em curva à baixa altura que estava realizando sobre superfície acidentada.

5) O fato de a aeronave estar voando em curva à baixa altura sobre superfície acidentada e o de o piloto ter pouca experiência de voo podem ter contribuído para a consumação do acidente; e o fato de o piloto estar sem o cinto de segurança agravou as consequências do acidente." (documento de ordem nº 102).

Ao que se nota, a perícia judicial, elaborada por profissional de confiança do juízo, especialista em aeronáutica, foi objetiva e conclusiva no sentido de que "não houve uma pane elétrica em voo", não sendo este o motivo que deu causa ao acidente, diferentemente do que alegam os autores e do que consta no relatório do acidente juntado com a exordial, relatório este que, conforme informa o expert, "não têm validade técnica para a elucidação das questões desse processo judicial".

Importante deixar claro, sobre a importância do trabalho pericial, que não dispondo o juiz de conhecimentos técnicos ou científicos inerentes a outros ramos do conhecimento, deve lançar mão da colaboração de um terceiro: o perito. Não se trata o perito, porém, de um terceiro qualquer, mas de um terceiro qualificado, cuja legitimidade advém exatamente da sua condição de terceiro, equidistante dos interesses das partes e possuidor de conhecimento indispensável à solução da controvérsia.

Quanto à perícia o art. 473, IV, do Código de Processo Civil, é expresso ao cobrar do perito "respostas conclusivas", não se admitindo que quesitos sejam respondidos sem a devida fundamentação. Em todas as etapas do laudo, inclusive ao responder quesitos, "o perito deve apresentar sua fundamentação em linguagem simples e com coerência lógica, indicando como alcançou suas conclusões" (art. 473, §1º, CPC), o que fora feito na hipótese.

Sendo assim, embora o juiz não esteja adstrito ao laudo pericial e nem obrigado a decidir de acordo com as conclusões nele expostas, podendo analisar os elementos fáticos e formar a sua convicção de forma diversa do expert, entendo que apenas não deve aceitar essas conclusões quando o trabalho é inaproveitável, mal fundamentado ou desmotivado, o que, definitivamente, não ocorre no caso dos autos.

Ora, o expert efetuou um estudo detalhado em relação ao acidente

e, a despeito de não chegar a uma efetiva conclusão sobre a origem do acidente, informando que a provável causa foi à imperícia do piloto, afastou, de forma categórica, a tese de que o acidente ocorreu em decorrência de uma pane elétrica.

A perícia tomou o cuidado de formular um tópico inteiro apenas para analisar a possível ocorrência de pane elétrica em voo (item 6.2), oportunidade em que elucidou:

"Analisando-se a Figura 5, percebe-se que, com o impacto, houve a quebra de algumas partes do painel e, conseqüentemente, uma movimentação irregular dos equipamentos elétricos e eletrônicos que se encontravam acima dos interruptores. E, ao se assistir ao vídeo da TV Imigrantes (ID 1095895088, Pág. 07), verifica-se que, no momento 02:23 (Figura 6), uma pessoa aponta para o local onde se inicia um curto-circuito, justamente na direção da parte traseira do painel da aeronave PU-PPC. Levando-se em conta os fatos supracitados e considerando-se que os equipamentos elétricos e eletrônicos são fixados no painel por suportes metálicos, constata-se que o curto-circuito não ocorreu em voo, mas sim em solo, após o acidente, provavelmente devido ao contato do suporte de algum desses equipamentos com os fios do interruptor."

Especificamente quanto à alegada "fumaça tóxica" que teria invadido a cabine do avião, dando causa ao acidente, impera destacar que, apesar de Fabrício Onório alegar este fato em juízo, quando de seu depoimento extrajudicial, nada informou sobre a referida fumaça, mostrando-se notória a contradição existente em seus depoimentos.

Ademais, não há nos autos qualquer elemento que corrobore a tese de existência de fumaça tóxica dentro da cabine da aeronave, pelo contrário, o parecer técnico descreve que:



"No Lado A da Figura 4, verifica-se que o dano causado pelo curto-circuito do referido interruptor foi muito pequeno, evidenciando um rápido curto-circuito que se extinguiu imediatamente, devido ao rompimento do Fusível Geral, que serve de proteção para o sistema elétrico da aeronave como um todo. Corroborando com este entendimento, pode-se verificar na Figura 5 abaixo que o painel da aeronave ficou todo deformado após o acidente, mas não apresentou nenhuma evidência de ter ocorrido fogo na cabine da aeronave. Tais fatos nos leva a constatar que os indícios encontrados na aeronave eliminam qualquer chance de ter ocorrido grande quantidade de fumaça na cabine, segundo informa o Relatório do Acidente Aeronave PU-PPC acostado nos autos."

Neste sentido, em resposta aos quesitos, o profissional expõe:

"a. O laudo do IML do Sr. Paulo menciona que o mesmo tenha inalado gases tóxicos ou apresentava queimaduras nas vias respiratórias em virtude de um possível fogo/fumaça na cabine?

Resp. Não. O Relatório de Necropsia da Polícia Civil de Minas Gerais (ID 1095895044, Pág. 44 a 46) conclui que "a morte ocorreu em consequência de politrauma (traumatismo crânio encefálico + traumatismo raquimedular + trauma torácico fechado).

b. O prontuário médico do Sr. Fabrício menciona que o mesmo tenha inalado gases tóxicos ou apresentava queimaduras em virtude de um possível fogo/fumaça na cabine?

Resp. Quesito prejudicado pelo fato de este Perito não ter identificado o prontuário médico do Sr. Fabrício nos autos do processo, nem ter acesso ao mesmo.

c. O Boletim de Ocorrência cita queimaduras ou marcas de fogo nas vestes dos ocupantes?

Resp. O Boletim de Ocorrência (ID 1095895044, Pág. 22 a 33) não faz qualquer referência a queimaduras ou marcas de fogo nas vestes dos ocupantes.".

Neste passo, inexistindo elementos que corroborem à referida tese, o depoimento isolado e contraditório de Fabrício não pode prevalecer, ante a fragilidade da prova testemunhal.

Frise-se, por derradeiro, que a ausência da aeronave acidentada não interferiu ou impediu a elaboração do laudo, o qual contou com elementos suficientes à sua construção, quais sejam: i) relatório do acidente juntado na exordial; ii) entrevistas com o subscritor do laudo e com a testemunha Sr. Fabrício; iii) fotos e vídeos do acidente; iv) simulação e estudos em aeronave de modelo idêntico; e v) manual da aeronave, não havendo que se falar em impossibilidade de perícia.

Diante tais fundamentos, não tendo sido comprovada a deficiência do laudo pericial, que afastou de forma contundente a tese de que a causa do acidente foi uma pane elétrica durante o voo, bem como não tendo a parte autora desincumbido do seu ônus de comprovar a inveracidade das conclusões do laudo, não há como ser julgado procedente o pleito autoral.

Pelo exposto, **NEGO PROVIMENTO AO RECURSO.**

Condeno a parte recorrente ao pagamento das custas recursais e majoro em 2% o valor fixado na sentença a título de honorários advocatícios, por força do §11 do art. 85 do CPC.



# Tribunal de Justiça de Minas Gerais

DES. MANOEL DOS REIS MORAIS - De acordo com o(a) Relator(a).

DES. FERNANDO LINS - De acordo com o(a) Relator(a).

SÚMULA: "NEGARAM PROVIMENTO AO RECURSO."