

Responsabilidade Civil de Escolas de Aviação: O perigo de usar o Relatório do CENIPA em Juízo

Edmundo Lellis Filho*

Sumário

Principais conclusões.....	2
1. Introdução	3
2. Investigação de segurança e investigação judicial: Um encontro marcado.....	4
3. Legislação aplicável ao contrato de prestação de serviço de pilotagem	5
4. Risco da atividade empresarial aeronáutica	7
5. Princípio da Evitabilidade em tese do Acidente Aéreo	7
6. Serviços de formação e adestramento de pessoal de aviação civil.....	8
7. Aeroclubes	9
8. Entidades Afins.....	9
9. Queda em uma arremetida no ar: O caso concreto	10
10. Fatos (registrados no relatório final do CENIPA).....	11
11. Relatório Final do Cenipa do Sipaer e sua finalidade	11
12. Relatório Final do Cenipa e responsabilidade jurídica. Lei nº 12.970/2012 (Lei do Sipaer)	12
13. Relatório Final do CENIPA e Perícia	13
14. Petição inicial	14
15. Contestação.....	15
16. Meteorologia	16
17. Acidente Aéreo de Eduardo Campos em Santos	18
18. Fator contribuinte como fundamento da sentença.....	20
19. Relatório Final: <i>mistura de fatos conjecturados e fatos reais</i>	22
20. Conclusão destinada à segurança, não à culpa: Tesoura de vento	23
21. A Navalha de Ockham	24
22. O que as testemunhas viram e o que não viram	24
23. Análise do acidente pela perspectiva do julgamento de pilotagem.....	25
24. A trajetória de arremetida	26



25. Erro de julgamento de pilotagem como fundamento da responsabilidade civil (não o erro de avaliação meteorológica).....	29
26. Erro gravíssimo	29
27. Conclusão: Imprescindibilidade de perícia e impropriedade do relatório final ser fundamento da sentença.....	30

Principais conclusões

- A responsabilidade civil na contratação de cursos práticos de pilotagem é regulada pelo Código de Defesa do Consumidor, não pelo Código de Aeronáutica ou pelo Código Civil.
- Para acidentes em serviços de formação, a culpa é presumida, e o prestador de serviço deve provar sua força maior ou culpa da vítima (consumidor), que é o piloto-aluno.
- O relatório final do CENIPA analisa acidentes para segurança safety, de modo que a técnica analítica empregada é inapropriada para caracterização de responsabilidade jurídica ou atribuição de culpa.
- O uso do relatório final do CENIPA para julgamentos judiciais pode levar a erros de julgamento (*error in judicando*).
- No caso do acidente em Pará de Minas, fatores meteorológicos foram indevidamente considerados como causas de responsabilidade, desviando a atenção do erro de julgamento de pilotagem cometido pelo aluno sob a supervisão (deficiente do instrutor).
- É essencial realizar perícia direta, indireta ou mista em casos de responsabilidade civil para esclarecer os elementos de responsabilidade jurídica pelo acidente.
- Pode ser nula a sentença proferida sobre os fatos e análises do relatório final do CENIPA, por fundar-se o convencimento judicial em documento destinado a fins de segurança (artigo 88-H, CBA). Porém, a jurisprudência do Tribunal de Justiça de São Paulo tem aceito que o relatório final do CENIPA seja usado para fins de responsabilidade civil.



1. Introdução

Quando se trata da contratação de um curso prático de pilotagem (piloto privado, piloto comercial, multimotor, treinamento noturno, IFR, reciclagem, pré-checagem etc.), os interessados procuram um aeroclube ou uma escola de aviação civil.

O candidato a piloto (ou comissário) passa por exames médicos para obter a certificado de capacidade física e precisa estudar bastante para obter a certificado de capacidade técnica pela ANAC, o que é bem difícil e exige dedicação.

A pilotagem pode ser realizada paralelamente ao estudo para a prova da ANAC, sendo a aprovação no exame médico a primeira condição para as aulas práticas.

Evidentemente, a prática da pilotagem em um aeroclube, escola de aviação ou qualquer outra entidade afim implica uma **relação contratual** que gera direitos e obrigações. No curso dessa relação contratual podem surgir incidentes, desentendimentos, enfim, problemas.

A *responsabilidade civil* é o mais incandescente dos temas jurídicos pelas altas indagações técnicas que suscita, pela variedade de interpretações, pela imprevisibilidade dos fatos e, sobretudo, pelas consequências, muitas vezes drásticas, de sua aplicação às vidas das pessoas.

A responsabilidade civil é o direito penal do direito civil.

De todos os incidentes que podem ocorrer na execução da contratação de um curso de pilotagem, o acidente aéreo é o cenário mais grave, mais triste. E, de tempos em tempos, aqui ou acolá, ouvimos falar de um acidente envolvendo uma aeronave em serviço de instrução.

O acidente aéreo durante o curso de pilotagem é o tema desse post.

Tendo lido os autos da ação de indenização por danos materiais e morais movida pela família do piloto-aluno, analisarei um acidente ocorrido no **aeródromo de Pará de Minas**,



em **26/12/2012**, envolvendo uma aeronave de uma escola de pilotagem de Belo Horizonte.

Piloto-aluno e piloto-instrutor morreram carbonizados, a uma milha da pista, logo após uma arremetida no ar.

O objetivo do estudo não é focado na responsabilidade civil, mas no *error in judicando* consistente no convencimento judicial estar enraizado em um documento, o relatório final do **CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidente Aeronáutico)**, usando-o para **fins de responsabilidade** quando, **legalmente**, a **investigação SIPAER (Sistema de Investigação e de Prevenção de Acidente Aeronáutico)** **não pode servir à persecução jurídica, não só por determinação legal interna como também por injunção do direito internacional.**

No caso examinado (de Pará de Minas, Minas Gerais), o julgamento judicial foi correto, ainda que partindo de premissas inapropriadas (relativas ao fator meteorológico) extraídas do relatório final do CENIPA. Porém, em outro acidente fatal semelhante, em Santos (São Paulo), ocorrido também em 2012, protagonizado pelo aeroclube de Itanhaém, o relatório final do CENIPA foi posto de novo na mesa judicial como um documento qualquer, analisado como prova de responsabilidade jurídica, e a sentença, partindo das mesmas premissas inapropriadas extraídas do relatório final (ligadas ao fator meteorológico), foi equivocada.

4

2. Investigação de segurança e investigação judicial: Um encontro marcado

Para além da questão jurídica pacífica quanto à legislação aplicável à contratação de um curso de pilotagem, o problema do acidente aéreo, que pode surgir no curso de pilotagem, permanece a sombria encruzilhada onde a investigação doutrinária do Centro de Investigação e Prevenção de Acidente Aeronáutico e a investigação judicial têm um sempre suspeito encontro marcado.



Como vamos expor nesse post, deve ser **considerada nula a sentença judicial** que, na caracterização da responsabilidade civil (ou mesmo penal), se baseia no relatório final do Centro de Investigação e Prevenção de Acidente Aeronáutico – CENIPA, dado o flagrante desvirtuamento de seu conteúdo analítico.

O relatório final do CENIPA é expressamente protegido pela [Lei do Sipaer](#) (Sistema de Proteção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos). Essa proteção não é uma opção, mas uma determinação legal que garante a doutrina da segurança, acima das questões de responsabilidade civil que, de resto, estão bem amparadas pelo Código de Defesa do Consumidor.

O relatório final do CENIPA, em que fatos e fatores contribuintes são organizados pelos oficiais ou agentes de segurança de voo, é um documento público que segue uma lógica especial; essa publicidade é de interesse social e doutrinal; não pode servir de alavanca para desnaturar a teleologia da segurança aeronáutica, que é da essência daquele documento.

São, por exemplo, as testemunhas cardeais elementos de elucidação de acidentes, nomeadamente, nos casos da aviação geral. Elas são colaboradoras voluntárias, interessadas na segurança de voo. Ora, se sabem as testemunhas que, mais tarde, ainda que resguardado o sigilo das fontes, o que disseram (e que orientará os oficiais/agentes de segurança de voo na elaboração do relatório final) será usado judicialmente, é certo que as testemunhas hesitarão em colaborar.

3. Legislação aplicável ao contrato de prestação de serviço de pilotagem

O contrato de prestação de serviço de pilotagem é regulado pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC). O que é disciplinado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) não é o contrato, mas o serviço em si de *prestação de formação e adestramento de pessoal da*

aviação civil, ou seja, a formação e adestramento de futuros aeronautas (pilotos e comissários de bordo). Atualmente, não é necessária autorização para a prestação do serviço de pilotagem; todavia, a atividade se submete à supervisão da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), devendo cumprir requisitos de segurança.

A regência da responsabilidade sob o CDC assegura, de plano, que o prestador de serviço (aeroclube ou qualquer outra entidade afim) só não terá responsabilidade se **provar exclusão de responsabilidade ou a culpa pelo acidente**. Essa **presunção de culpa** decorre do **artigo 14, VIII, CDC**. Há **inversão do ônus da prova ope legis**, porque essa atribuição de ônus de prova *contra* o prestador de serviço aeronáutico *não* depende da análise de hipossuficiência ou de verossimilhança dos fatos do acidente aéreo (como é reiteradamente decidido por [todos os tribunais](#) e secundado pelo STJ).

6

Ao ser ajuizada a ação de responsabilidade civil contra o prestador de serviço, portanto, basta o autor provar o ato (acidente), o dano (perdas materiais, humanas e prejuízos morais) e o nexo de causalidade. Ao apresentar a sua defesa, caberá ao prestador de serviço provar que não houve culpa ou que a culpa é da vítima.

Em outras palavras, o prestador de serviço deve provar a raríssima hipótese de que o acidente era inevitável para ele.

A propósito, é preciso distinguir a *inevitabilidade teórica* da *inevitabilidade prática do acidente aéreo*.

Qualquer acidente aéreo é evitável, desde que as regras de segurança sejam observadas, o que nem sempre ocorre. Então, o prestador de serviços não deve, exatamente, provar que **o acidente era inevitável em tese, mas inevitável concretamente para ele**, ou seja, provar

que o acidente ocorreu por circunstâncias imprevisíveis para ele e que tais circunstâncias imprevisíveis também não faziam parte do “*risco de sua atividade empresarial*”.

4. Risco da atividade empresarial aeronáutica

A jurisprudência adota o binômio **fortuito interno e externo** para diferenciar, respectivamente, *risco inerente à atividade empresarial aeronáutica* e *risco não inerente à atividade empresarial*, sendo aquele sujeito à responsabilização e essa não. A distinção entre aqueles riscos é casuística, depende de critérios variáveis a serem verificados no caso a caso. Por exemplo, a pandemia do Covid-19 foi um fortuito externo, assim como também o é uma greve de aeronautas; por outro lado, as condições climáticas adversas e o defeito mecânico são considerados fortuito interno (não afastam a responsabilidade).

E o suicídio do piloto?

7

No caso da Germanwings, em que o copiloto Lubitz conduziu a aeronave para uma colisão com os Alpes, os tribunais na Alemanha e na França entenderam que o suicídio constitui caso de fortuito interno.

5. Princípio da Evitabilidade em tese do Acidente Aéreo

Apenas para ilustrar a premissa da evitabilidade do acidente aéreo, é bem ilustrativo o acidente do Japão 123.

Trata-se do maior acidente aéreo (envolvendo apenas uma aeronave), protagonizado por um Jumbo 747-146SR, em Ueno, Japão, em 12/08/1985, com 520 mortos e 4 sobreviventes. Nem o pouso do Airbus A320, no rio Hudson, Nova Iorque, em 15/01/2009, comandado por Sullenberger, supera o heroísmo dos pilotos japoneses, capitão Masami Takahama e seu



primeiro oficial, Yutaka Sasaki. Nenhum piloto conseguiu, nem mesmo em um simulador de voo, sob condições psicológicas infinitamente vantajosas, controlar um avião como Masami e Yutaka puderam. Se houve cinco sobreviventes, mesmo após a colisão com um morro, isso se deve aos esforços deles; e, se não houve mais sobreviventes, é porque morreram de frio na floresta, devido ao atraso na chegada do resgate.

Em que pese todo esse heroísmo, o acidente era evitável, não pelos pilotos, mas pelo serviço de controle de manutenção do avião acidentado, pois se apurou que foi feito um reparo indevido na cauda da aeronave algum tempo antes daquela tragédia.

Logo, a empresa aérea *Japan Airlines* teve responsabilidade.

6. Serviços de formação e adestramento de pessoal de aviação civil

8

A prestação de serviço de ensino (formação e adestramento) de pessoal da aviação civil é, no plano legal, disciplinada com muita simplicidade pelos artigos 97 a 99-A do CBA, com as alterações da Lei do Voo Simples.

No plano administrativo, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) editou regras minuciosas por meio do RBAC 141, que reuniu os revogados **RBHA 140** (sobre aeroclubes) e o **RBHA 141** (sobre escolas, antigas UIP – Unidades de Instrução Profissional).

Atualmente, o termo RBAC substituiu, por força da Lei Federal nº 11.182/2005, a nomenclatura “RBHA” utilizada no período do Departamento de Aviação Civil.

O CBA distingue (artigo 97, § 2º) entre **aeroclubes** e “*as demais entidades afins*” na prestação de serviço de ensino (formação e adestramento) de pessoal da aviação civil. Vejamos.



7. Aeroclubes

O aeroclube é uma entidade de aviação civil muito antiga, de origem francesa, de escopo mais genérico do que as demais “entidades afins” mencionadas pelo CBA. Sua regulação legal (pelo [Decreto-Lei nº 205/67](#)) é anterior ao CBA e ao próprio Código do Ar que o antecedeu.

O aeroclube perdeu muita importância nos últimos anos, especialmente após a extinção do Departamento de Aviação Civil, que marcou uma mudança na política de aviação civil, menos romântica, mais comercial e regulatória.

Os aeroclubes são considerados de utilidade pública desde 1916 ([**Decreto nº 3.141**](#)) e, antes disso, em 1913, já recebiam subvenção federal ([**Decreto nº 10.664**](#)).

Nessa postagem, o aeroclube será considerado apenas na perspectiva dos serviços de formação e adestramento de pessoal de aviação civil.

8. Entidades Afins

As “entidades afins” são os **Centros de Instrução de Aviação Civil**, que a ANAC define como “*entidade autorizada a atuar na formação de pilotos, mecânicos de voo, despachantes operacionais de voo e mecânicos de manutenção aeronáutica*”.

Para fins de responsabilidade civil, não há distinção entre aeroclubes e CIACs.



9. Queda em uma arremetida no ar: O caso concreto

O caso de responsabilidade civil de que agora trataré é relativo a um acidente ocorrido bem próximo ao aeródromo de Pará de Minas, em 26/12/2012, quando uma aeronave monomotora caiu durante um voo de instrução em navegação.

O avião era operado por uma escola de aviação de Belo Horizonte, ou seja, uma UIP (hoje, seria CIAC), mas era de propriedade de terceiro.

A escola de pilotagem tentou **denunciar à lide o proprietário arrendante da aeronave**, mas essa iniciativa foi barrada pelo julgador, pois a denuncia à lide é proibida pelo artigo 88 do CBA.

Verificamos que o processo ao qual pretendia a escola reunir a ação dos familiares do piloto-aluno falecido era o **Proc. 2351537-62.2013.8.13.0024**, que tramitou pela **34ª Vara Cível de Belo Horizonte**. Nessa ação, o proprietário da aeronave destruída buscou indenização por danos materiais contra a escola, com base no contrato de arrendamento.

A exemplo do que aconteceu na ação de indenização por danos materiais e morais proposta pelos familiares do piloto-aluno falecido (**Proc. nº 6095006-95.2015.8.13.0024** da **27ª Vara Cível de Belo Horizonte**), também naquela ação da empresa arrendante da aeronave acidentada, o relatório final do CENIPA foi colocado como a “*fonte da prova de culpa*” da escola arrendatária.



10. Fatos (registrados no relatório final do CENIPA)

Naquela fatídica tarde, os dois jovens aeronautas, instrutor e aluno, embarcaram no aparelho Archer II com a intenção de realizar um treinamento entre os aeródromos Carlos Prates (de onde decolaram), Pará de Minas (SNPA) e Curvelo.

O Relatório Final do CENIPA descreve que assim os instantes finais do fatídico voo:

“Durante uma arremetida no ar em SNPA, a aeronave iniciou curva à esquerda, perdendo altura, vindo a colidir contra o solo, próximo à pista, em um pasto da Fazenda Milena. Após o impacto, a aeronave foi consumida pelo fogo e ficou totalmente destruída. Os dois tripulantes sofreram lesões fatais.”

11. Relatório Final do Cenipa do Sipaer e sua finalidade

11

Como se tratou de um acidente envolvendo um avião, o CENIPA investigou o evento, produzindo o relatório final RF A-522/CENIPA/2016 (quatro anos depois).

O RF é produzido pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, que é o órgão central do *Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos* (SIPAER), previsto no Capítulo VI, do Título III, CBA, e aperfeiçoado pela Lei nº 12.970/2014 (conhecida como a Lei do Sipaer).

O RF não se destina a apurar responsabilidade civil ou culpa para qualquer efeito persecutório. Porém, os relatórios costumam ser juntados aos autos judiciais civis e criminais, onde são interpretados para efeitos jurídicos, o que é absolutamente desapropriado.

O RF é voltado exclusivamente à segurança de voo. Por isso, introdutoriamente, o relatório final adverte que:



“(...) o seu uso para qualquer outro propósito, que não o de prevenção de futuros acidentes, poderá induzir a interpretações e a conclusões errôneas.”

Não obstante a advertência, o RF foi juntado à ação de indenização movida pelos familiares do piloto-aluno contra a empresa contratada para o voo de instrução, e o juiz julgou o caso com base na interpretação daquele relatório que, inclusive, acabou sendo transscrito na sentença.

12. Relatório Final do Cenipa e responsabilidade jurídica. Lei nº 12.970/2012 (Lei do Sipaer)

Como é destinado à doutrina de segurança *safety*, inclusive, em atendimento ao Anexo 13 da OACI, o RF não deve ser usado para fins persecutórios, nem deve a investigação judicial (civil ou criminal), policial e administrativa (por exemplo, do DECEA ou da ANAC) interferir na apuração do CENIPA e seus agentes.

12

Com os acidentes da GOL de 2006 e, depois, da TAM, em 2007, sobreveio a crise aérea, em decorrência da qual foram criadas comissões parlamentares para investigar o setor de transporte aéreo.

A lei do Sipaer é fruto justamente daquele movimento político e visou a estabelecer limites mais claros entre a investigação persecutória (civil, penal ou administrativa) e a investigação de segurança do CENIPA, sobretudo, assegurando de forma mais expressa o respeito à independência da investigação aeronáutica, já que, até então, o sistema judiciário brasileiro, por sua influência romano-germânica, interferia na atividade doutrinária do CENIPA, fazendo-lhe requisições de provas do acidente aéreo, o que é ilegal de acordo com o direito internacional privado, internado pelo Decreto nº 21.713/46.



13. Relatório Final do CENIPA e Perícia

Se o relatório final do CENIPA é construído pela lógica da segurança, o respeito àquela investigação não pode ser apenas **formal**, no sentido de que autoridades persecutórias não interfiram na atividade técnica do CENIPA, mas também deve substantivamente acatar a doutrina de segurança, não permitindo que em qualquer arena (judicial ou administrativa) o RF seja usado para interpretar culpa ou responsabilidade.

O RF do CENIPA, ao ser publicado, não pode ser juntado aos processos e tratado como um documento técnico, de livre uso e franca interpretação. Mesmo depois de publicado, o RF continua umbilicalmente ligado ao SIPAER, de modo que o seu uso judicial deturpa aquele sistema a que o CENIPA visa a nutrir com ele.

Consequentemente, o RF do CENIPA não é uma “perícia”, e sim um documento técnico utilizado como meio de prova. Para efeitos de responsabilidade jurídica, o RF é fruto da árvore proibida.

O desvio da finalidade consistente no relatório final do CENIPA instruir ação de responsabilidade civil foi alegado no Processo [AC 1013297-11.2020.8.26.0114](#), mas o TJSP rejeitou o argumento sob o entendimento de que:

“(...) descabido o pedido de desentranhamento do “[Relatório Final A-070/CENIPA/2017](#)“, por quanto embora tenha por objetivo viabilizar a compreensão das circunstâncias que contribuíram para a ocorrência do acidente (e não se destine à apuração de responsabilidade civil, criminal ou administrativa), nada impede que as informações obtidas durante as investigações realizadas pelo órgão sejam utilizadas em conjunto com as demais provas produzidas nos autos, notando-se que se trata de prova lícita, submetida ao contraditório, e que o processo é informado pelo princípio do livre convencimento motivado.”

13



A mesma posição foi adotada no recurso apelativo [APL 0000314-07.2006.8.26.0334](#), da 20ª

Câmara de Direito Privado:

“(...) Embora as investigações realizadas pelo CENIPA não possuam o objetivo de delimitar ou apurar as responsabilidades civil e criminal dos envolvidos em acidente aéreo, não há óbice para que as informações obtidas durante as investigações realizadas pelo órgão sejam utilizadas em ação judicial para delimitar a responsabilidade dos envolvidos no acidente aéreo, ainda mais porque de acordo com o sistema da livre convicção, pode o Magistrado apreciar todas as provas juntadas aos autos, desde que lícitas.”

Sem atentar para os efeitos destrutivos que o uso judicial do RF causa no SIPAER, é corriqueiro que ações judiciais de responsabilidade civil decorrentes de acidente aeronáutico sejam instruídas com RF do CENIPA e, com base na interpretação desses relatórios, seja proferido julgamento sem perícia (direta, indireta ou mista).

14

14. Petição inicial

No processo relativo ao acidente de 2012 em Pará de Minas, **Proc. nº 6095006-95.2015.8.13.0024 do TJMG**, a partir das informações preliminares de que o acidente teria acontecido por questões meteorológicas, os autores da ação direcionaram o fundamento do pedido para aquele fenômeno:

“O que se percebe, é que o acidente ocorreu em virtude da negligência imprudência do instrutor de voo, preposto da Ré, configurando grave falha na prestação de serviços. Como se verá nos documentos anexos, mesmo com as condições adversas, o instrutor insistiu na decolagem, ignorando todas as regras e medidas de segurança. O avião com Diogo e o seu instrutor, decolou no aeroporto Carlos Prates por volta das 17:00 horas, no momento, chovia e trovejava, o céu estava nublado e havia poucas nuvens, com forte aumento na velocidade do

vento, mais adiante, V. Ex. verá como foram as variações climáticas durante algumas horas que antecederam a decolagem do voo.”

Consequentemente, os autores juntaram à inicial um “laudo” interpretativo das informações meteorológicas por ocasião do acidente, levando o julgador a considerar a “meteorologia” como causa do acidente e, assim, sustentando que a falha na prestação do serviço de pilotagem resultava de **erro na avaliação das condições meteorológicas pelo piloto-instrutor.**

15. Contestação

A contestação concordou que a meteorologia foi a causa do acidente, argumentando, porém, a inexistência de culpa do seu piloto-instrutor. A defesa juntou documentos para provar que, na **decolagem**, no aeródromo de Carlos Prates, o tempo meteorológico era propício ao voo, sendo que o acidente teria ocorrido algum tempo mais tarde, após a súbita deterioração meteorológica que surpreendeu o instrutor; assim, na tentativa de pouso em Pará de Minas (SNPA), foram os tripulantes vitimados por uma imprevisível e mortal tesoura de vento, *ipsis litteris*:

“Segundo informação de 02 testemunhas que presenciaram o acidente, (as quais deverão ser ouvidas em momento oportuno) foi relatado que o piloto, em tentativa de pouso no aeródromo de Pará de Minas (SNPA), antes de tocar o solo, não conseguiu concluir a manobra, visto um vento súbito que se aproximou do avião, motivo pelo qual foi preciso arremeter, voltando ao circuito de tráfego, em curva para esquerda5, quando foi surpreendido por uma Tesoura de Vento ou Windshear, TÃO FORTE QUE PRECIPITOU A AERONAVE AO SOLO, DETERMINANDO, ASSIM, A QUEDA DA MESMA. Portanto, o elemento desencadeador do acidente é chamado pelos estudiosos da ciência da aviação de “TESOURA DE VENTO” e consiste em uma rápida e brusca variação na direção ou na velocidade do vento ao longo de



uma distância. Esse evento, justamente por ser imprevisível, é extremamente perigoso, e torna-se mais perigoso ainda em baixas altitudes podendo exercer uma força vetorial vertical de cima para baixo, literalmente arremessando a aeronave contra o solo, o que foi o caso do Sr. Dumner.”

16. Meteorologia

O foco no aspecto mais evidente do relatório final do CENIPA, a meteorologia, canalizou a atenção processual para a meteorologia, um equívoco que colocou em risco a justiça do julgamento, o que teria sido evitado se houvesse uma perícia direta, indireta ou mista sobre o acidente. Como já apontamos, esse mesmo equívoco aconteceu no processo relativo ao acidente ocorrido em Santos, em 26/04/2012, quando o relatório final do CENIPA foi interpretado equivocadamente pelo Juiz da causa, levando-o a desresponsabilizar o aeroclube, deixando sem uma resposta legal um acidente em que o evidente erro de julgamento de pilotagem era mais claro que a luz do sol.

16

Como já anotamos, julgados do TJSP aceitam o sentenciamento de acidente aéreo com base no relatório final do CENIPA, repita-se, uma prática judicial que **distorce a finalidade legal para a qual é produzido o RF, ou seja, a segurança de voo, sob o fundamento do livre convencimento judicial**. Aqueles julgados não atentam, todavia, para o fato de que o acidente aéreo, assim como a queda de um prédio, **envolve questões técnicas altamente complexas e especializadas**, que demandam que o livre convencimento judicial não seja feito às escuras, no tatear dos fatos, e sim à luz de um laudo pericial.

É equivocada a crença de que o relatório final do CENIPA é um documento oficial no qual a Força Aérea Brasileira “traduz” o acidente, expondo seus fatos e fatores contribuintes de forma didática, de modo que ao juiz cabe apenas interpretá-lo para se convencer da existência



ou não da responsabilidade civil. A tradução didática do acidente pelos agentes e oficiais de segurança de voo, de fato, é feita no idioma aeronáutico, dirigido a aeronautas, na linguagem da segurança aeronáutica, e não para aplicadores da lei que tem uma percepção neurolinguística distinta e própria, inconfundível com a “língua falada no mundo jurídico”.

A respeito da importância de que um acidente aéreo seja judicialmente periciado foi lecionado no julgado, o qual estabeleceu que:

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.

17

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



Advocacia Especializada

ACIDENTES AÉREOS

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. (Tribunal de Justiça de Minas Gerais TJ-MG – Apelação Cível: AC 0151041-65.2014.8.13.0105)

17. Acidente Aéreo de Eduardo Campos em Santos

Uma vez que estamos analisando o acidente aéreo sob a perspectiva da caracterização da responsabilidade civil, que depende de perícia técnica que não pode ser substituída pelo relatório final do CENIPA, vem bem a calhar o acidente que vitimou o então candidato à presidência da República, Sr. Eduardo Campos, em 13/08/2017.

Quanto àquele acidente, tramita pela 4ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Santos (Proc. nº 5001663-02.2017.4.03.6104) uma ação cautelar (autônoma) de produção de prova, cujo objetivo é a realização de uma perícia para determinação jurídica das causas do acidente aéreo. Os requerentes da ação articularam que inicialmente que:

“Os autores são mãe e irmão do ex-governador Eduardo Campos, vítima de acidente aéreo, na cidade de Santos, quando candidato à Presidência da República, num acidente trágico, que poderia ter sido evitado, ocorrido no dia 13 de agosto de 2014, bem próximo da sede desta Seção Judiciária. Não se tem palavras para descrever a dor da perda de um filho e de um único irmão! Os autores têm o direito de saber a verdade e o direito à prova que esclarecerá as reais causas do acidente aéreo, inclusive para promoverem as ações cíveis cabíveis, que prescrevem no próximo dia 13 de agosto de 2017, a justificar a urgência desta medida e a cumulação com medida de interrupção de prescrição.”

A ação cautelar de produção de prova do artigo 381 do Código de Processo Civil, visa a permitir que os interessados obtenham, judicialmente, uma prova necessária ao ajuizamento de



uma ação ordinária (normalmente, condenatória), sem os riscos de iniciar aquela demanda precipitadamente, sem ter primeiro a prova necessária.

Assim, por meio da cautelar, os interessados, no caso, os familiares de Eduardo Campos, alegam deficiência no relatório final do CENIPA e sua inadequação aos fins de responsabilidade jurídica; ainda, apontam que a União e o fabricante da aeronave são responsáveis pelo acidente. Por consequência, pedem a realização de uma perícia judicial sobre o acidente aéreo, para não correrem o risco de propor, desde já, a ação condenatória contra a União e o fabricante do avião, sem aquela prova. Por isso, no articulado inicial, os requerentes pediram:

O deferimento da realização de perícia adequada para acidentes aéreos e a produção de outras provas, para que sejam posteriormente homologadas, permitindo a sua utilização em eventual ação de indenização por perdas e danos. (fls. 02)

19

O problema da família do político morto no acidente é que, à luz do relatório final do CENIPA (Relatório Final A-134/CENIPA/2014), uma interpretação da análise dos fatos e dos fatores contribuintes aponta para o acidente ocorrido por “*culpa dos pilotos*”, ao passo que a família de Eduardo Campos entende que a responsabilidade pelo acidente é da União (por deficiência da prestação de serviço de informação aeronáutica pelo operador da rádio Santos, que induziu os pilotos a erro na aproximação por instrumentos) e também do fabricante da aeronave, cujo estabilizador vertical teria apresentado uma pane elétrica.

A propósito, no julgamento do REsp 1785404 SP 2018/0302614-2, pelo STJ, consta mais de uma dúzia de ações condenatórias movidas por terceiros na superfície que sofreram danos decorrentes da queda da aeronave. Naquelas ações, não houve perícia, mas aplicação do preceito de responsabilidade objetiva do explorador da aeronave, No âmbito da Justiça do



Trabalho, também houve ação de familiares do piloto, Processo: [RRAg-426-70.2015.5.02.0045](#) (julgamento do TST que foi, logo depois, revogado pelo STF, nos autos da [Reclamação Rcl 61763 SP](#)).

Para efeito desse post, a grande relevância daquela ação cautelar proposta por familiares de Eduardo Campos contra a União e a CESSNA AIRCRAFT CORPORATION é que a Justiça Federal, acertadamente, determinou uma perícia judicial que, independentemente do relatório final já apresentado pelo CENIPA, examinará os fatos do acidente, os destroços e outros elementos de prova para apuração de suas causas, para fins exclusivamente de responsabilidade civil.

18. Fator contribuinte como fundamento da sentença

A ideia que juízes e advogados têm do fator contribuinte é que ele é a **causa** do acidente e, por isso, pode ser fundamento de responsabilidade jurídica por sua ocorrência.

Essa concepção, parcialmente correta, esbarra, todavia, na construção lógica do relatório final, que é orientado para a segurança, não para a responsabilidade.

Quando analisado sob o prisma da responsabilidade civil, o fator contribuinte é, por isso, distorcido, já que a caracterização da responsabilidade jurídica se assenta em um **juízo de valor acerca das causas**.

Não existe fator contribuinte no direito, de modo que o juízo de valor sobre o fator contribuinte pode levar a conclusões equivocadas.

Na ação de indenização a respeito do acidente ocorrido em 2012 em Pará de Minas, a sentença teve por pressupostos as condições meteorológicas, o que é errado, mas chegou a

20



uma conclusão correta (justa), que foi o reconhecimento da responsabilidade civil da escola de pilotagem.

Nota-se que a sentença transcreveu várias passagens do relatório final do CENIPA, inclusive, aceitando, indevidamente, as conjecturas do Oficial de Segurança de Voo quanto à presença de *windshear* (tesouras de vento) no momento do acidente.

No trecho adiante transcrito, a análise técnica do relatório final, destinada à segurança e proibida para a caracterização de culpa, porque é orientada para a segurança, não para a responsabilidade, foi convertida em fundamento de culpa pelo julgador:

Posteriormente, houve uma avaliação inadequada das condições de operação existentes, uma vez que o piloto/instrutor não dispunha das informações atualizadas acerca da meteorologia. E, durante o voo em rota, era possível a percepção da deterioração das condições meteorológicas, com o avistamento cada vez mais frequente de nuvens do tipo cumulonimbus, de modo que poderia ter abortado a missão de instrução para retornar ao aeródromo de partida ou realizar um pouso intermediário imediatamente, o que, todavia, não foi feito, conforme constou do relatório CENIPA, indicando mais uma vez, a negligência pela falta de cuidado, inação, omissão das precauções exigidas pela salvaguarda do dever. (GN)

21

Evidentemente, se o RF do CENIPA é elaborado para fins de segurança aeronáutica, seu uso para fins jurídicos não é mera questão de perspectiva ou de ótica na sua leitura, e sim de perigosa deturpação de seus fins para a própria Justiça, porque lê-lo sob o ângulo jurídico não altera sua concepção original de segurança de voo. Vale dizer, não é apenas uma questão de “*interpretação na leitura daquele documento*”, mas de sua constituição, orientada à segurança, não à responsabilidade jurídica.



Imagine-se um acidente aéreo que ocorre a meio da *noite escura* ou durante uma *tempestade*. Essas condições podem ser relevantes para a segurança de voo, mas secundárias para a responsabilidade jurídica. Na elaboração do RF do acidente envolvendo uma aeronave cujo piloto voa à noite sem o devido treinamento, pode-se ter a **noite** como elemento central; porém, juridicamente, a responsabilidade está ligada à **pilotagem**, não à noite. Ou, ainda, na elaboração do RF de um acidente com aeronave cujo piloto voa sob chuva sem o devido treinamento, a chuva pode ser o elemento essencial para a segurança; juridicamente, todavia, a responsabilidade estará voltada para a pilotagem sem o necessário adestramento.

Por isso, o RF do CENIPA pode ser usado judicialmente com parcimônia com relação aos fatos apenas, não se devendo atribuir importância aos fatores contribuintes em si mesmos como causas de responsabilidade civil.

Por isso, no processo judicial, a **perícia direta** (sobre os fatos e os objetos do acidente) ou a **indireta** sobre o RF do CENIPA é indispensável. Será uma perícia mista, quando produzida com base no RF e a partir de análise própria do perito sobre os elementos de prova do acidente.

19. Relatório Final: *mistura de fatos conjecturados e fatos reais*

O RF do CENIPA sobre o acidente de Pará de Minas foi judicialmente analisado como se espelhasse a **verdade dos fatos**, quando, na realidade, o relatório era um *mix* de **fatoss conjecturados** e de **fatoss reais** a serem interpretados tecnicamente. No seu item 3.2, o RF diz que:

“É possível que, no momento da aproximação em SNPA, a aeronave tenha encontrado formações meteorológicas que favoreceram a ocorrência de windshear.”



Assim, as partes e o Magistrado estiveram focados na questão menos relevante para a responsabilidade civil: a tesoura de vento, o que exigia saber se aquele evento (que era hipotético) é **fortuito externo** (excludente de responsabilidade) ou **interno** (inerente ao risco da atividade).

Na realidade, a questão jurídica relevante para efeito de responsabilidade civil repousava exclusivamente no **julgamento da pilotagem**, não nas **condições meteorológicas desfavoráveis**.

20. Conclusão destinada à segurança, não à culpa: Tesoura de vento

O fato real do acidente é que a aeronave sofreu uma **perda de controle em voo**.

O que causou essa perda de controle em voo? Essa questão pode ter uma resposta voltada à responsabilidade jurídica ou à doutrina da segurança.

23

O relatório final **conjecturou** (não afirmou taxativamente) que uma tesoura de vento (*windshear*) pode ter causado a perda de controle em voo do avião.

A tesoura de vento é uma probabilidade quando há nuvens do tipo CB (*cumulonimbus*) por perto.

No SPECI apresentado nos autos, nota-se que havia apenas previsão de CB (*cumulonimbus*). Não havia previsão de tesoura de vento naquela mensagem meteorológica. Consequentemente, a real existência de tesoura de vento perde consistência, tornando pouco provável a efetiva ocorrência desses ventos (súbitos e fortes na vertical). A suposição da tesoura de vento (decorrente do mau tempo) é, no contexto da doutrina de segurança de voo, plenamente aceitável em situação de perda de controle em voo e, assim, totalmente aceitável como resposta de segurança de voo à questão do que causou a queda do avião.

21. A Navalha de Ockham

Se era pouco provável que uma tesoura de vento estivesse presente e atuasse para que o piloto perdesse o controle do avião, por que o investigador apontou para aquele fenômeno como a suposta causa?

A suposição da ocorrência do *windshear* não foi nem uma opção aleatória nem de conveniência, mas de lógica de segurança de voo. Tal suposição se aplica a partir do princípio da *Navalha de Ockham*, ou *princípio da parcimônia*, pelo qual se busca a resposta mais simples para um problema complexo, por se crer que será a melhor solução para ele.

A suposição centrada nas condições meteorológicas desfavoráveis é mais importante para os fins da investigação, que é a segurança de voo, do que a especulação de outros fatores contribuintes, por exemplo, o julgamento de pilotagem.

24

Ao apontar para a meteorologia como fator contribuinte, o relatório final reitera uma doutrina elementar: evitar o voo em presença de nuvens *cumulonimbus*, *pois esses fenômenos representam sempre um perigo concreto para o voo.*

Essa afirmação satisfaz à investigação, por ser plausível e por apresentar uma lição prática de segurança que se coloca à frente da destreza (ou da falta dela) em voar em condições de mau tempo.

22. O que as testemunhas viram e o que não viram

Uma perícia sobre os fatos do acidente de 26/12/2012, em Pará de Minas, teria esclarecido um ponto importante: as testemunhas no aeródromo não presenciaram o acidente; elas presenciaram a arremetida no ar e, obviamente, não sabem a razão da arremetida.

As testemunhas estavam junto ao hangar de manutenção aeronáutica, próximo ao restaurante do aeródromo, na cabeceira 12. A queda da aeronave aconteceu do outro lado da pista, a 1.800 metros, no mínimo. Elas também não tinham uma linha de visada. Estavam no gradiente negativo da pista. O valor testemunhal, no caso, resume ao que viram: Ventava forte na pista, o que confirma o SPECI.



25

23. Análise do acidente pela perspectiva do julgamento de pilotagem

A imagem abaixo (linha vermelha) descreve a trajetória da arremetida em voo da aeronave segundo o relatório final, o qual não esclarece com base em quais elementos o investigador soube que foi aquela a linha da arremetida.

Na verdade, o relatório final, respeitosamente, foi um pouco preconcebido. A meteorologia foi pré-definido como o fator contribuinte principal do acidente.



A análise dos dados contidos no próprio relatório final mostra que a meteorologia foi um elemento complicador, não o determinante do acidente, de modo que, para efeito de segurança aeronáutica, a questão meteorológica pode ser colocada no plano principal; para fins de responsabilidade civil, não por uma razão essencial: Se colocarmos a meteorologia como a causa do acidente, abrimos para o prestador de serviço uma oportunidade de discutir, como aconteceu no processo, a ocorrência de fortuito externo. Todavia, se o erro de julgamento de pilotagem, que foi o que efetivamente aconteceu, é posto no centro da discussão, não existe escapatória argumentativa para sua defesa: Seu instrutor, infelizmente, errou.

24. A trajetória de arremetida

A aproximação para pouso em SNPA não foi um erro, mesmo sob condições meteorológicas difíceis. Os piloto-alunos devem praticar o voo sob condições meteorológicas pesadas, dentro dos limites de segurança e de capacidade da aeronave e do instrutor. Precisam aprender como se comporta o avião, como devem lidar com o vento de proa, través, cauda, de rajada etc. Quanto melhor o piloto-instrutor, menos ele põe a mão no avião, mais ele é capaz de deixar o aluno “errar” para ele sentir o erro e, sobretudo, aprender a sair dele.

26

Então, a aproximação abordada deve ser considerada regular. O problema acontece na arremetida.

Tomando-se a trajetória da arremetida em voo por verdadeira, essa trajetória revela grave erro de pilotagem, considerando que o avião arremeteu com **vento de cauda forte**, em um dia de **alta altitude densidade**, fatores que comprometiam sua sustentação e o ganho de altitude.

O correto era arremeter “**em frente**”, mantendo o eixo da pista, sem curvas (geram arrasto), no mínimo, até atingir **500 pés AGL** (acima do solo), inclusive, já com o



Advocacia Especializada

ACIDENTES AÉREOS

avião “*limpo*” (sem *flaps*). Nesse ponto, o aluno tinha de ser corrigido no ato: “Mantém a proa corrigindo a deriva no pedal”.

Não há informação sobre qual teria sido o estimado da altura da arremetida em voo, o que constitui mais uma lacuna que a perícia judicial deveria esclarecer.

Certamente, o ajuste de altímetro do avião estava desatualizado.

A altitude da pista (SNPA) é de **2.753 pés**.

Nesse contexto, a curva (de 90°) à esquerda para a perna do vento (proa 300) deveria ser feita, por segurança, considerando a baixa altitude, a turbulência e o vento de cauda forte, apenas quando houvesse **3.300 pés de indicação altimétrica (com o QNH obtido em Prates, de onde o avião tinha decolado)**, o que aconteceria (**estimadamente**) em **1 minuto e 43 segundos** da arremetida, a uma distância de **5 km** da pista, a **sudeste (mantendo a prova 120)**.

27

Nota-se, no entanto, que a aeronave caiu na lateral da pista, a **menos de 2 quilômetros dela**, no **setor nordeste**, colidindo na proa **025º**, o que aparentemente coloca o avião, nos segundos finais do voo, em uma indevida **curva de alta inclinação, muito provavelmente, como uma reação natural do piloto em face do rápido afastamento da pista em razão do forte vento de cauda**. Não deveria o piloto-instrutor, nesse segmento, permitir “erros” do aluno, porque estavam muito perto do solo.



Trajetória do PR-NAX, segundo o RF do CENIPA

Trajetória que o PR-NAX deveria seguir de acordo com as regras de voo

- * 1ª Curva à esquerda apenas acima de 500 pés AGL
- * VA de 78 nós
- * Local da queda: 1,850 metros da pista
- * Gradiente de subida: 350 pés/minuto
- * Vento de Cauda e Alta Altitude Densidade

28

A primeira colisão da aeronave com o solo foi com a asa esquerda, segundo o relatório final:

O primeiro impacto da aeronave no terreno ocorreu na proa 025°. A asa esquerda colidiu contra o solo, fazendo a aeronave rolar à esquerda, até ficar de dorso, ainda com deslocamento à frente (fls. 10).

O fato da perda de controle do avião está muito mais relacionado à **probabilidade do erro de julgamento de pilotagem** do que pela presença de *windshear*, até porque a tesoura de vento faria com que o piloto cabrasse o avião, de modo que a primeira colisão da aeronave com o solo seria “embarrigada”, não “de asa”.

25. Erro de julgamento de pilotagem como fundamento da responsabilidade civil (não o erro de avaliação meteorológica)

A responsabilidade jurídica pelo acidente não decorreu da falta de consideração das condições meteorológicas deterioradas pelo piloto-instrutor quando o piloto-aluno arremetia em SNPA.

Uma análise dos fatos do acidente, a partir **dos fatos contidos** no relatório final do CENIPA, leva à conclusão de que a **meteorologia** pode ter sido o aspecto relevante para a **segurança de voo**, mas não para a responsabilidade jurídica.

26. Erro gravíssimo

Em uma escala de 0 a 10, particularmente, considero 10 o erro do piloto-instrutor, porque as manobras erradas estavam acontecendo a baixa altura, em atmosfera turbulenta. Sem por a mão no avião, deveria ter ordenado ao aluno “manter o padrão de voo”.

29

Assim, a responsabilidade jurídica da escola, por ato de seu preposto, é gravíssima e emerge quando se constata que o piloto-instrutor, que tinha a **obrigação de supervisionar a pilotagem do piloto-aluno, corrigir-lhe os equívocos** (*verbalmente ou mesmo assumindo o controle dos comandos*) e, sem prejuízo da necessária instrução (que exige permitir o aluno “*errar dentro de certos limites de segurança*”), **manter o voo da aeronave seguro, falhou na prestação dos serviços técnicos de pilotagem de forma segura**.

A falta gravíssima do piloto-instrutor foi por omissão. Cruzou os braços. Agiu como “passageiro”, acompanhando, passivo, a sucessão de erros que levou ao desfecho fatal: Curva da arremetida fora do padrão, no meio da pista, à baixa altura, sem manter a prova 120 e sem aguardar os 500 pés de altura. Numa cadeia concatenada de erros, a curva no lugar errado e na altura errada, somada ao vento de cauda, levou ao último evento da cadeia de erros que



derrubou o avião: **Excessiva asa à esquerda** (provavelmente, para se manter mais perto da pista em face do vento de cauda, **aumentando a proa para incrível marca de 025**), sem considerar que voavam em uma **tarde de altas temperaturas, com elevada altitude densidade (AD) e turbulência de nuvens CB.**

Então, severas devem ser as consequências, inclusive, para a escola pela gravíssima falha na prestação de serviços.

27. Conclusão: Imprescindibilidade de perícia e impropriedade do relatório final ser fundamento da sentença

O julgamento foi justo porque nele se reconheceu a responsabilidade civil da escola de aviação por falha na prestação de serviço de pilotagem prática, em voo, do piloto-aluno vítima; todavia, indevidamente, a sentença partiu de uma premissa de segurança de voo (condições meteorológicas) e, ainda, fundou-se em um fato meteorológico meramente suposto (e pouco provável), a tesoura de vento.

Ademais, na fixação da indenização, a sentença não considerou ter sido gravíssima a falha na prestação de serviços.

É estranho que um problema de construção civil não seja julgado em uma ação judicial sem perícia, mas um acidente aéreo, que é um fato altamente complexo e que exige especial conhecimento técnico, possa ser julgado pela leitura do relatório final do CENIPA, sem uma perícia direta, indireta ou mista.

O artigo 88-H do CBA afirma que:

“a investigação Sipaer de acidente aeronáutico será concluída com a emissão do relatório final, documento que representa o pronunciamento da autoridade de investigação Sipaer sobre



os possíveis fatores contribuintes de determinado acidente aeronáutico e apresenta recomendações unicamente em proveito da segurança operacional da atividade aérea”

Em vista dessa afirmativa legal, fundamentar-se a sentença judicial exclusivamente no relatório final do CENIPA pode torná-la nula. Por outro lado, sem perícia direta, indireta ou mista, torna-se o julgamento nulo, à medida que, não tendo o julgador conhecimento técnico aeronáutico de investigação de acidente aeronáutico, ele estará juridicamente interpretando um documento que foi formulado para a segurança *safety*, de modo que suas conclusões podem levar ao desvirtuamento da responsabilidade jurídica.

* Advogado no Brasil e na União Europeia. Membro da *International Bar Association* (IBA) de Londres. Membro da *International Law Association* (ILA – Países Baixos). Membro Câmara Internacional do Comércio de Portugal. Mestrando (LL.M.) em Justiça Internacional pela Universidade de Londres. Juiz aposentado do Tribunal de Justiça de São Paulo (1991/2022). Oficial de Justiça do Tribunal de Justiça de São Paulo (1988/1991). Piloto Privado Avião. Investigador de Acidente Aeronáutico (FAB/CENIPA/2004). Membro honorário da Força Aérea Brasileira. Membro honorário do Aeroclube de São Paulo. Autor Livro: O Julgamento de Pônio Pilatos/Landmark. 2^a Ed. 2007.