



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
17ª VARA CÍVEL
PRAÇA JOÃO MENDES S/Nº, São Paulo - SP - CEP 01501-900
Horário de Atendimento ao Público: das 12h30min às 19h00min

SENTENÇA

Processo Físico nº: **0137784-69.2007.8.26.0100**
 Classe - Assunto **Procedimento Comum - Seguro**
 Requerente: **Mapfre Vera Cruz Seguradora S/A**
 Requerido: **L.r.c. Táxi Aéreo Ltda.**

Juiz(a) de Direito: Dr(a). **Andrea Coppola Brião**

Vistos.

MAPFRE VERA CRUZ SEGURADORA S.A., qualificada nos autos, ajuizou a presente "*ação de ressarcimento*" em face de L.R.C TÁXI AÉREO LTDA. Alega que celebrou com a empresa RQ Serviços Aéreos Especializados LTDA. contrato de seguro aeronáutico, tendo por objeto a garantia dos riscos relacionados ao helicóptero Robinson R22, prefixo Beta PT-YCZ (apólice nº. 35/351/4700/000509/01, emitida com vigência de 01 ano, pelo período de 29.07.2005 a 29.07.2006). Diz que no dia 11 de novembro de 2005 o helicóptero segurado sofreu um grave acidente, perdendo potência no motor e colidindo com o solo e com dois automóveis na Marginal do Rio Pinheiros, nesta Capital. Narra que, avisada do sinistro pela empresa seguradora, iniciou trabalhos preliminares para apurar as causas do acidente por meio da empresa AVIP – Assessoria LTDA. e descobriu que o sinistro ocorreu em virtude do rompimento da correia dianteira *V Belt Set*, tipo A190-2, o que interrompeu a transmissão de potência do motor para os rotores, provocando a queda da aeronave. Diz, ainda, que, durante os trabalhos conduzidos pela referida empresa de assessoria, descobriu que o helicóptero fora submetido à revisão geral de 2.200 horas exigidas pelo fabricante em 21.06.2005 – época em que o helicóptero contava com 2.153 horas de voo – e, posteriormente, à revisão periódica em 28.10.2005, quatorze dias antes do sinistro, ambas as revisões realizadas pela ré. Afirma que, de acordo com orientações do fabricante da aeronave, na revisão de 2.200 horas devem ser trocadas várias peças, dentre elas o conjunto de correias. Aduz que, na revisão geral de 2.200 horas, a ré deveria ter efetuado a troca do conjunto de correias, peças estas que,

0137784-69.2007.8.26.0100 - lauda 1



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
17ª VARA CÍVEL
PRAÇA JOÃO MENDES S/Nº, São Paulo - SP - CEP 01501-900
Horário de Atendimento ao Público: das 12h30min às 19h00min

segundo diz a autora, foram adquiridas pela segurada RQ Serviços Aéreos Especializados LTDA. e entregues à ré. Assevera, ainda, que a troca do conjunto de correias da aeronave foi atestada pela ré na Ficha de Inspeção Anual da Aeronave – FIAM. Relata, ademais, que, ainda durante as investigações da causa do acidente, contratou a empresa WAERO Engenharia LTDA. que, após completa e criteriosa análise de todo o conjunto de correias do helicóptero sinistrado, constatou que o rompimento da correia dianteira deu-se em razão de “*fadiga do serviço*”. Alega que a mencionada empresa WAERO também comparou a correia encontrada no helicóptero sinistrado com uma instalada em outra aeronave, do mesmo lote daquela que fora comprada pela empresa segurada e entregue à ré por ocasião da revisão geral de 2.200 horas de voo, e concluiu que a correia encontrada no helicóptero que se acidentou não era aquela do lote 272, entregue à ré pela segurada quando da revisão das 2.200 horas de voo. Argumenta que a responsabilidade da ré origina-se do fato de não ter substituído o conjunto de correias do helicóptero sinistrado por ocasião da revisão geral de 2.200 horas de voo da aeronave, apesar de ter recebido as peças novas da proprietária do helicóptero, qual seja, a empresa segurada RQ Serviços Aéreos Especializados Ltda. Aduz que, após a regulação do sinistro, pagou à segurada, proprietária da aeronave acidentada, indenização na quantia de R\$380.000,00, em 20 de dezembro de 2005, bem como, para a apuração do acidente, despendeu os valores informados na página 06 de sua petição inicial, o que alcança o montante total de R\$397.209,68, valor este que pretende seja a ré condenada a ressarcir-lhe, atualizado monetariamente desde a data de cada desembolso e acrescido de juros moratórios desde a data da citação (fls. 02/11). Instruem a petição inicial procuração, documentos constitutivos e outros documentos (fls. 12/212).

A ré foi citada (fl. 223) e apresentou contestação (fls. 226/282). Alega, em preliminar, falta de interesse processual, por não ter demonstrado a autora ser hipótese de sub-rogação nos direitos da empresa segurada, bem como ilegitimidade passiva *ad causam*, visto que o novo conjunto de correias não havia sido fornecido pela ré, mas pela própria empresa segurada. No mérito, alega que houve prescrição do direito da autora de propor ação regressiva, nos termos do art. 206, §1º, II, "a" do Código Civil; ressalta a



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
17ª VARA CÍVEL
PRAÇA JOÃO MENDES S/Nº, São Paulo - SP - CEP 01501-900
Horário de Atendimento ao Público: das 12h30min às 19h00min

idoneidade e a competência técnica da empresa ré para manutenção e revisão de helicópteros; afirma que o próprio proprietário do helicóptero declarou ter presenciado a substituição do conjunto de correias; sustenta a inaplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor ao caso, de modo a afastar a aplicação da responsabilidade civil objetiva e a inversão do ônus da prova, argumentando que a autora não trouxe provas que demonstrem a culpa da ré; defende que não há comprovante de que o piloto, até o momento do acidente, possuía o número de horas de voo exigidas na apólice de seguro e, tendo o pagamento da indenização sido feito por mera liberalidade da seguradora, não seria cabível ação regressiva contra a ré; alega que não houve defeito ou vício, culpa ou dolo na prestação de serviços, afirmando haver documentos que atestam que a aeronave estava em perfeito estado quando o acidente ocorreu; e, por fim, impugna o laudo de fls. 136/207 e os demais documentos acostados à inicial. Requer, assim, o acolhimento das preliminares, com extinção do feito sem julgamento do mérito ou a improcedência da ação. Com a peça de defesa vieram procuração, documentos constitutivos e outros documentos (fls. 283/550).

Houve réplica (fls. 568/608).

O processo foi saneado, ocasião em que foram analisadas e afastadas as defesas preliminares ao mérito suscitadas na contestação, bem como a alegada ocorrência de prescrição. Ainda, foi determinada a produção de prova pericial e prova oral (fls. 635/637).

As partes apresentaram quesitos e indicaram assistentes técnicos (fls. 648/653 e fls. 661/664). Veio aos autos o laudo da prova pericial produzida (fls. 810/972), sobre o qual se manifestaram as partes (fls. 986/1007 e 1009/1029).

As partes arrolaram testemunhas (fls. 1105/1106 e fl. 1148).

Designada audiência de instrução, debates e julgamento, foi colhido o depoimento pessoal do representante legal da empresa ré (fls. 1142/1143).

Por meio de carta precatória foi inquirida uma testemunha arrolada pela autora (fls. 1306/1307).

Também por carta precatória foi inquirida outra testemunha



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
17ª VARA CÍVEL
PRAÇA JOÃO MENDES S/Nº, São Paulo - SP - CEP 01501-900
Horário de Atendimento ao Público: das 12h30min às 19h00min

arrolada pela autora (fls. 1395/1396).

Foi juntado aos autos o relatório final de investigação do acidente elaborado pelo CENIPA – Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (fls. 1397/1408).

Em audiência em continuação, foram inquiridas duas testemunhas arroladas pela ré. No mesmo ato, foi encerrada a instrução processual e os debates orais em audiência foram convertidos em memoriais escritos (fls. 1484/1489).

Em sua peça, a autora pediu a procedência do pedido indenizatório formulado na inicial, argumentando estar provado que o acidente aeronáutico ocorreu por falha no serviço de revisão prestado pela ré, que, entre outros, não substituiu a correia dianteira V Belt Set A 190 do helicóptero Robinson modelo R22, por ocasião da revisão geral de 2.200 horas de voo da aeronave (fls. 1493/1504). A ré, por sua vez, bradou pela improcedência do pedido inicial, argumentando que a autora não se desincumbiu de seu ônus de provar que o acidente aéreo relatado na exordial teve como causa determinante a falha no serviço prestado pela ré (fls. 1507/1523).

É o relatório.

FUNDAMENTO e DECIDO.

Observo que as defesas preliminares ao mérito e de mérito suscitadas pela ré já foram analisadas e afastadas por este Juízo na decisão de saneamento do processo, lançada a fls. 635/637, à qual me reporto.

No mérito, a pretensão deduzida pela autora é parcialmente procedente.

Por primeiro, entendo inaplicável ao caso o microsistema protetivo do Código de Defesa do Consumidor, instituído pela Lei 8.078/90.

Isto porque a autora – que é sociedade seguradora, celebrou com a pessoa jurídica RQ Serviços Aéreos Especializados LTDA. contrato de seguro da aeronave Robinson, modelo R22, prefixo PT-YCZ, e, diante do sinistro (acidente aéreo) envolvendo o bem segurado, pagou a indenização estabelecida no contrato de seguro e se sub-rogou nos direitos que a empresa seguradora teria em face do causador do dano, no caso, a empresa ré.

Ocorre que entre a empresa seguradora – RQ Serviços Aéreos



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
17ª VARA CÍVEL
PRAÇA JOÃO MENDES S/Nº, São Paulo - SP - CEP 01501-900
Horário de Atendimento ao Público: das 12h30min às 19h00min

Especializados e a ré existiu relação jurídica de direito empresarial não gerida pelo Código de Defesa do Consumidor, haja vista que a primeira, que tem por atividade fim a prestação de serviços de táxi aéreo, ao contratar a ré, pessoa jurídica especializada na prestação de serviços de manutenção de aeronaves, o fez para viabilizar sua própria atividade fim, incluindo, certamente, o custo com a manutenção da aeronave, no preço final de seus serviço de táxi aéreo, não se enquadrando, por isso, no conceito de destinatário final dos serviços prestados pela ré, de que trata o art. 2º da Lei 8.078/90.

Sobre o tema, leciona Cláudia Lima Marques ao cuidar do conceito de consumidor que: *"destinatário final seria aquele destinatário fático e econômico do bem ou serviço, seja ele pessoa jurídica ou física. Logo, segundo esta interpretação teleológica, não basta ser destinatário fático do produto, retirá-lo da cadeia de produção, levá-lo para o escritório ou residência – é necessário ser destinatário final econômico do bem, não adquiri-lo para revenda, não adquiri-lo para uso profissional, pois o bem seria novamente um instrumento de produção cujo preço será incluído no preço final do profissional que o adquiriu. Neste caso, não haveria a exigida "destinação final" do produto ou do serviço, ou, como afirma o STJ, haveria consumo intermediário, ainda dentro das cadeias de produção e de distribuição."* (Manual de Direito do Consumidor, Antônio Herman V. Benjamin, Cláudia Lima Marques e Leonardo Roscoe Bessa, Ed. Revista dos Tribunais, 3ª edição, p. 84/85) (grifei).

Ademais, tampouco se trata, a segurada RQ, de pessoa jurídica vulnerável em face da ré, haja vista que, além de ter por objeto atividade-fim similar àquela desempenhada pela ré, possui capacidade econômica e técnica para relacionar-se com a ré em igualdade de condições.

Logo, inaplicável, no meu sentir, o Código de Defesa do Consumidor à relação jurídica havida entre a empresa segurada e a possível causadora do dano, no caso, a ré, inviável a aplicação do referido diploma legal aos direitos aos quais se sub-rogou a seguradora ao pagar a indenização prevista no contrato de seguro.

Portanto, a relação havida entre as partes litigantes rege-se pelas normas postas no Código Civil, sendo inaplicável, repito, ao caso o



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
17ª VARA CÍVEL
PRAÇA JOÃO MENDES S/Nº, São Paulo - SP - CEP 01501-900
Horário de Atendimento ao Público: das 12h30min às 19h00min

microsistema protetivo instituído pela Lei 8.078/90.

Superada esta questão, a pretensão de ressarcimento formulada pela autora encontra guarida no art. 786, *caput*, do diploma civil material, nos termos do qual “*Paga a indenização, o segurador sub-roga-se, nos limites do valor respectivo, nos direitos e ações que competirem ao segurado contra o autor do dano*”.

E, na hipótese *sub judice*, procede em parte a pretensão de ressarcimento formulada pela autora, porque o conjunto probatório formado demonstra que o acidente aéreo do qual advieram os danos materiais suportados pela autora, consistentes no pagamento de indenização à segurada, teve como causa determinante a falha no serviço de manutenção da aeronave sinistrada, prestado pela ré.

Logo, é objetiva e decorre do risco de sua atividade, a responsabilidade da ré, que, no ordenamento jurídico pátrio, encontra fundamento na regra posta no art. 927, parágrafo único, do Código Civil, nos termos do qual “*Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.*”

Com efeito, alega a autora em sua petição inicial, como causa de pedir do pleito indenizatório, que a ré, ao efetuar a revisão geral de 2.200 horas de voo (“*overhaul*”) do helicóptero modelo Robinson R22, Prefixo PT-YCZ, não substituiu por uma peça nova a correia dianteira “*V Belt Set A 190*” da aeronave, o que fez com que a referida peça se rompesse durante o voo iniciado na manhã do dia 11 de novembro de 2005, exigindo que o piloto efetuasse um pouso de emergência na Marginal Pinheiros, nesta cidade de São Paulo, o que causou inúmeras avarias no helicóptero.

Logo, por alegar um “*não fato*” como causa de pedir, não se deve impor à autora a sua prova, sob pena de tornar-se diabólica, sendo o caso, ao revés, de exigir-se da ré, empresa especializada na manutenção de aeronaves e, ao que consta, autorizada pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, para atuar nessa atividade, a demonstração de que substituiu por peças novas a correia dianteira “*V Belt Set A 190*” do helicóptero Robinson R22, prefixo PT-



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
17ª VARA CÍVEL
PRAÇA JOÃO MENDES S/Nº, São Paulo - SP - CEP 01501-900
Horário de Atendimento ao Público: das 12h30min às 19h00min

YCZ, quando efetuou na aeronave a revisão geral de 2.200 horas de voo.

Encerrada a larga fase de instrução deste processo, a ré não logrou êxito em demonstrar que substituiu a correia dianteira do helicóptero sinistrado.

Ao contrário, o conjunto probatório formado constitui fundados indícios de que não houve a referida substituição e que esta falha na prestação dos serviços de manutenção desempenhados pela ré foi a causa determinante do acidente narrado na exordial, haja vista que levou ao rompimento da correia dianteira do helicóptero em pleno voo, exigindo do piloto a realização do pouso forçado.

De fato, produzida a prova pericial, concluiu o *expert* de confiança deste Juízo que “*O acidente ocorrido em 11 de novembro de 2005 com o helicóptero Robinson, modelo R-22 Beta, número de série 1900, prefixo PT-YCZ, o qual realizou um pouso de emergência após o procedimento de auto rotação teve, como causa determinante, avaria no sistema de transmissão*”, avaria esta que tem como causas possíveis “*rompimento das correias, deslocamento das correias para fora das polias por diversos motivos, inclusive desalinhamento, ou avaria (engripamento) nos rolamentos do sistema de transmissão*”.

Portanto, na abalizada opinião do perito de confiança deste Juízo, o rompimento das correias é uma das causas possíveis para a falha no sistema de transmissão da aeronave, que ocasionou o acidente aéreo.

Além disso, identificou, o perito oficial, uma série de falhas no serviço de manutenção da aeronave sinistrada prestado pela ré, que variavam desde a ausência de registro da inspeção da correia dianteira supostamente instalada na aeronave na revisão geral de 2.200 horas de voo, até a instalação de peça usada e sua descrição como nova, procedimentos estes que estavam em evidente desconformidade com Instruções Normativas emitidas pelo órgão regulador da aviação civil.

Nesse sentido, esclareceu o *expert* de confiança do Juízo que “*durante os trabalhos, foram observadas as seguintes deficiências em relação aos procedimentos obrigatórios: 4.1.1. Não foram observados os procedimentos de registro referentes à inspeção de recebimento das correias*



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
17ª VARA CÍVEL
PRAÇA JOÃO MENDES S/Nº, São Paulo - SP - CEP 01501-900
Horário de Atendimento ao Público: das 12h30min às 19h00min

instaladas, conforme previsão regulamentar (IAC 3132/145/0793 de 07/07/93 – Efetivada em 21/07/93, IAC 145-1001, seção 4.2.7.2., alínea a e MPR-200, volume 2, seção 2-47, alínea a, inciso 2).; 4.1.2. Não foi encontrado registro de inspeção das correias, conforme determina a seção 2.507 do Manual de Manutenção da aeronave; (...) 4.1.6. Foi solicitado o documento Registro da Inspeção de Recebimento do Material (correias), conforme previsto no Manual de Procedimentos de Inspeção da ré, o qual não foi apresentado, sob a justificativa que é desnecessário (mensagem datada de 4 de agosto de 2010 da Sra. Regina Oliveira da LRC).”

Seguiu informando, ainda, que “Foram constatadas e/ou informadas diversas desconformidades em relação ao procedimento obrigatório por ocasião da revisão geral das 2.200 horas (“overhaul”) realizada 124,1 horas de voo antes do sinistro, devendo ser destacadas as seguintes:

5.5.1. Não há registro da forma de armazenamento das correias no período entre a aquisição e a instalação na aeronave.

(...)

5.5.4. Não foi emitido o termo de “Inspeção de Recebimento” referente às correias.

5.5.5. A substituição de mangueira apenas 1,8 horas após a liberação da aeronave por término da revisão geral (“overhaul”) das 2.200 horas não é um procedimento usual.

5.5.6. A instalação de um rolamento usado, já com 1.838,2 horas de uso, proveniente de outra aeronave (prefixo PT-YRQ), é um procedimento absolutamente condenável e não recomendado pelo fabricante da aeronave.”

E, especificamente quanto à correia dianteira, concluiu o Sr. Perito Oficial que “não se pode afirmar que a correia adquirida é a mesma que foi instalada ou mesmo se foi estocada adequadamente no período em que ficou sob a posse da empresa adquirente e operadora da aeronave. Como já observado anteriormente, a oficina responsável pela instalação de qualquer componente tem, por obrigação, realizar uma “Inspeção de Recebimento” e garantir a qualidade dos produtos a serem instalados. Dessa forma, há um



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
17ª VARA CÍVEL
PRAÇA JOÃO MENDES S/Nº, São Paulo - SP - CEP 01501-900
Horário de Atendimento ao Público: das 12h30min às 19h00min

procedimento, devidamente aceito pela ANAC que rege o recebimento de peças por parte das oficinas. Tal procedimento deveria ter sido observado pelos colaboradores técnicos da ré para recebimento dos produtos objeto desta perícia.”

Logo, apesar de a ré ter juntado aos autos nota fiscal de aquisição da correia dianteira do helicóptero modelo Robinson R22 por parte da empresa que operava a aeronave, isto é, a empresa segurada RQ Serviços Aéreos Especializados Ltda. (fl. 40), tal documento não comprova que a peça foi realmente instalada na aeronave durante a revisão geral de 2.200 horas de voo, haja vista que, ao contrário do que exigiam as normas emitidas pelo órgão regulador da aviação civil (IAC 3132, de julho de 1993), a ré não elaborou um termo, registrando que inspecionou a peça supostamente recebida da empresa segurada, nem, tampouco, registrou adequadamente a substituição do equipamento, havendo registro, apenas, da troca do conjunto maior composto por polia e “clutch”.

Exatamente nesse sentido, informou o perito de confiança do Juízo que, durante a perícia, *“foi solicitada a presença do Sr. Robson (CTM – Controle Técnico da Manutenção) para mostrar os documentos originais do registro dos serviços efetuados na aeronave quando da substituição da correia imediatamente antes do sinistro. Este mostrou o documento original com o registro da troca do conjunto maior composto por polia e “clutch” e esclareceu que o CTM da LRC só registra a instalação do conjunto maior”*.

É verdade que a ré juntou aos autos declaração do sócio proprietário da empresa segurada que operava o helicóptero sinistrado, Sr. Ronaldo Quattrucci, afirmando que presenciou a substituição da correia durante a revisão geral de 2.200 horas de voo, efetuada pela ré (fl. 314).

Tal documento, no entanto, deve ser recebido com reservas e não faz prova segura da regular substituição da correia, quer porque é pouco crível que o proprietário de uma empresa de táxi aéreo, que, seguramente, possui uma frota de aeronaves, tenha pessoalmente acompanhado a revisão geral do helicóptero, procedimento complexo e que, segundo informações prestadas pelas próprias testemunhas da ré, pode durar até dois dias inteiros, quer porque é evidente que o declarante Ronaldo Quattrucci tem interesse em



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
17ª VARA CÍVEL
PRAÇA JOÃO MENDES S/Nº, São Paulo - SP - CEP 01501-900
Horário de Atendimento ao Público: das 12h30min às 19h00min

favorecer a empresa ré, haja vista que eventual falha nos serviços de manutenção das aeronaves prestados por esta macula, ainda que indiretamente, a imagem da pessoa jurídica RQ Serviços Aéreos Especializados Ltda., da qual ele é sócio.

Nem se alegue que, após a revisão geral de 2.200 horas, o helicóptero sinistrado fora inspecionado pelo Comando da Aeronáutica, que considerou a aeronave aeronavegável (fl. 322). Esse documento não exime a responsabilidade da ré, nem faz prova segura de que a correia dianteira fora regularmente substituída por uma peça nova, porque, segundo enfatizou o perito oficial, em resposta a quesito formulado pela requerida, *“não cabe aos Inspectores de Aviação Civil – INSPAC acompanharem as realizações dos serviços pelas oficinas de manutenção, tão pouco acompanharem a substituição de partes ou peças. Cabem a eles, quando da realização de vistorias técnicas em aeronaves, sejam elas iniciais ou especiais (VTI ou VTE), verificarem as condições gerais de aeronavegabilidade da aeronave, baseados nos registros de manutenção assentados pela oficina executora, em face das determinações contidas nos programas de manutenção dos fabricantes do motor e da célula da aeronave, bem como da verificação da conformidade com os quesitos técnicos contidos na legislação aeronáutica em vigor no momento da realização da vistoria. A verificação das condições físicas da aeronave não ultrapassa o limite de uma verificação visual e a conferência dos componentes instalados, de acordo com as declarações da oficina executora, sempre quando possível. Ressalte-se que a garantia da qualidade pelos serviços prestados recai sobre a oficina executora, visto que a Autoridade de Aviação Civil é responsável pela certificação da empresa para que essa tenha condições mínimas para realizar serviços de manutenção em aeronaves. É também responsável pela manutenção dessa certificação.”* (grifei).

Como se não bastasse, para colocar uma pá de cal na questão objeto da lide, elaborado relatório final sobre o acidente aeronáutico narrado na exordial pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos – CENIPA, da Aeronáutica (fls. 1397/1408), informaram os estudiosos que *“o conjunto de correia foi submetido a exame de laboratório no Instituto de Aeronáutica e Espaço, a fim de ser comprovada a procedência da correia e de*



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
17ª VARA CÍVEL
PRAÇA JOÃO MENDES S/Nº, São Paulo - SP - CEP 01501-900
Horário de Atendimento ao Público: das 12h30min às 19h00min

ser verificado se o conjunto tinha a quantidade de horas registradas. Nos exames, ficou constatado que a corrente dianteira deslocou-se para fora da polia, tendo sido ainda encontrados pedaços da correia traseira. O conjunto falhou em razão da delaminação ocorrida na região de contato das fibras de reforço com a cinta externa de borracha. As evidências da separação apontam para uma falha provocada por fadiga de material. Além disso, as correias apresentavam desgaste acentuado, indicando um longo tempo de utilização”. (grifei).

E concluiu o CENIPA que “conforme o relatório da análise do motor, ocorreu uma falha de transmissão de potência do motor para os rotores, causada por ruptura das correias de transmissão. As correias apresentaram desgastes que não eram coerentes com o tempo de utilização, conforme os registros de manutenção. As correias registradas foram instaladas durante a realização de revisão geral e a aeronave tinha voado pouco mais de 124 horas, após essa revisão, tendo esses componentes uma vida útil de 2.200 horas. É possível que as correias instaladas na aeronave não tenham sido as mesmas registradas nos documentos apresentados pelo operador.” (grifei).

Consta, ademais, do que relatório que “como não possuíam comprovação de suas origens, devido à falta de registros de manutenção adequados, esses componentes poderiam ser considerados partes não aprovadas, levando a aeronave à condição de não aeronavegável. Da análise, verificou-se que as correias instaladas na aeronave não pertenciam ao lote de correias descritas nos registros de manutenção e possuíam indícios de elevada utilização (...)”. (grifei).

Por fim, acrescenta o CENIPA que “a supervisão das atividades de manutenção não estava sendo exercida adequadamente, pois não verificou as deficiências nos serviços de manutenção e no registro destes.”, sendo recomendado, ao final, a realização de vistoria na ré.

Assim, restou suficientemente demonstrado que o acidente aéreo do qual resultou dano material para a autora seguradora, consistente no pagamento para a empresa segurada da indenização prevista no contrato de seguro, teve como causa determinante a ruptura, em pleno voo, da correia dianteira da aeronave, o que fez cessar a transmissão da potência do motor para



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
17ª VARA CÍVEL
PRAÇA JOÃO MENDES S/Nº, São Paulo - SP - CEP 01501-900
Horário de Atendimento ao Público: das 12h30min às 19h00min

os rotores e exigiu que o piloto realizasse um pouso de emergência em via da Capital paulista de grande circulação de veículos (Marginal Pinheiros), causando graves avarias no helicóptero. Também provado que a correia encontrada no helicóptero sinistrado não pertencia ao mesmo lote da correia descrita no registro de manutenção elaborado pela ré (adquirida pela empresa seguradora RQ Serviços Aéreos Especializados Ltda.) e tinha desgaste próprio de elevada utilização, incompatível com 124 horas de voo, caso tivesse sido, de fato, substituída na revisão geral de 2.200 horas de voo da aeronave, realizada pela ré. Demonstrado, por fim, que não havia comprovação da origem da peça instalada no helicóptero sinistrado, em razão da ausência de registros de manutenção adequados.

Portanto, não tendo a ré demonstrado a contento que substituiu por uma peça nova a correia dianteira da aeronave sinistrada durante a revisão geral de 2.200 horas de voo por ela realizada, porque não procedia aos adequados registros de manutenção, não elaborando, por exemplo, o termo de inspeção da peça recebida, e provado que a correia encontrada no helicóptero acidentado não era do mesmo lote da correia informada nos registros de manutenção da aeronave e apresentava desgaste elevado, incompatível com uma peça nova, caracterizada está a falha no serviço de manutenção prestado da ré, a fazer surgir a sua obrigação indenizatória, nos termos do art. 927, parágrafo único, e do art. 786, *caput*, ambos do Código Civil.

Logo, é de rigor a condenação da ré a pagar à autora o valor da indenização que a seguradora comprovadamente pagou à empresa seguradora em razão do acidente aéreo (fl. 45).

Contudo, a pretensão deduzida na inicial procede em parte, porque, em se tratando de ação de regresso da empresa seguradora em face do causador do dano, a sub-rogação limita-se ao montante da indenização paga em razão do contrato de seguro, conforme texto expresso do art. 786, *caput*, do diploma material civil, não se estendendo para os demais valores despendidos pela autora com a regulação do sinistro, os quais, no meu entender, relacionam-se diretamente à atividade fim da seguradora autora, devendo, por isso, serem por ela suportados.

Ante o exposto, JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTE a



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
17ª VARA CÍVEL
PRAÇA JOÃO MENDES S/Nº, São Paulo - SP - CEP 01501-900
Horário de Atendimento ao Público: das 12h30min às 19h00min

pretensão deduzida na petição inicial desta ação ajuizada por MAPFRE VERA CRUZ SEGURADORA S.A., qualificada nos autos, em face de L.R.C TÁXI AÉREO LTDA., igualmente qualificada, para condenar a ré a pagar à autora a quantia de R\$380.000,00, a ser atualizada monetariamente pelos índices previstos na Tabela Prática divulgada pelo E. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo desde a data do desembolso (20 de dezembro de 2005) e acrescida de juros de mora de 1% ao mês, incidentes desde a data da citação. Nesses termos, resolvo o mérito da causa, o que faço com fundamento no art. 487, inciso I, do Código de Processo Civil.

Considerando que a autora decaiu de parte ínfima de seu pedido, condeno a ré ao reembolso das custas e despesas processuais por ela suportadas, bem como ao pagamento de honorários advocatícios no montante correspondente a 15% do valor condenação, o que faço com fundamento no art. 86, parágrafo único, do Código de Processo Civil.

Publique-se. Intime-se. Cumpra-se.

São Paulo, 12 de abril de 2017.

**DOCUMENTO ASSINADO DIGITALMENTE NOS TERMOS DA LEI 11.419/2006,
 CONFORME IMPRESSÃO À MARGEM DIREITA**