



ESTADO DE SANTA CATARINA
PODER JUDICIÁRIO 2ª Vara Cível
da Comarca de Chapecó

Rua Augusta Muller Bohner, 300, D - Bairro: Passo dos Fortes - CEP: 89805-900 - Fone: (49)3321-4000 - www.tjsc.jus.br - Email: chapeco.civel2@tjsc.jus.br

PROCEDIMENTO COMUM CÍVEL Nº 0309561-82.2017.8.24.0018/SC

AUTOR: _____

AUTOR: _____

AUTOR: _____

RÉU: ASSOCIACAO CHAPECOENSE DE FUTEBOL EM RECUPERACAO JUDICIAL **RÉU:**

BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A.

RÉU: LÍNEA AÉREA MERIDEÑA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN - LAMIA

SENTENÇA

Vistos etc.

Trata-se de *Ação de Indenização por Danos Morais e Materiais* ajuizada _____, _____ e _____ contra a ASSOCIAÇÃO CHAPECOENSE DE FUTEBOL EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL, BISA SEGUROS Y REASEGUROS S/A e LÍNEA AÉREA MERIDEÑA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN - LAMIA, todos qualificados, demanda por meio da qual a companheira e genitores de Giovane Klein aduzem, em síntese, que o *de cuius* teria sido uma das 71 vítimas fatais do acidente aéreo, que culminou na queda da aeronave que realizava o voo charter 2933, na data de 28 de novembro de 2016, operado pela ré LaMia, a serviço da ré Associação Chapecoense de Futebol.

Conforme narrativa da inicial, a aeronave que transportava o *de cuius* havia decolado da cidade boliviana de Santa Cruz de la Sierra e tinha com destino final o Aeroporto Internacional José María Córdova, Rio Negro, Colômbia. Todavia, naquela noite, a aeronave caiu próximo ao local chamado Cerro El Gordo, enquanto se aproximava do referido aeroporto. Na ocasião, a Associação Chapecoense de Futebol disputaria a final da Copa Sul-Americana contra o Atlético Nacional de Medellín, na cidade colombiana de Medellín, para onde viajava.

Esclareceram que, inicialmente, os passageiros embarcariam em um voo fretado que partiria do aeroporto de Guarulhos (SP), o que não ocorreu por ter sido a rota alterada após a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) vetar o referido fretamento, uma vez que a LaMia não possuía representação no Brasil para a realização do voo contratado através do afretamento da aeronave envolvida no acidente. Para alcançar o destino, os passageiros tiveram de ir até Santa Cruz de la Sierra, Bolívia, com um voo de carreira da companhia boliviana BoA, de onde partiram para Medellín, no voo que não chegou ao destino previsto. O acidente aéreo, que culminou na queda da aeronave em que se encontrava o *de cuius*, foi amplamente divulgado pela imprensa. A divulgação também se estendeu acerca das circunstâncias que ocasionaram o acidente, dentre elas, uma possível incapacidade do condutor da aeronave e que o voo fora tentado com elevado risco, sem a observância das mais comensuráveis normas de segurança inerentes ao tráfego aéreo, sendo que restou apurado, posteriormente, que o combustível existente na aeronave afretada pela Chapecoense era insuficiente para o trajeto que se pretendia realizar.

Disseram ter tomado ciência do contrato de afretamento e transporte aéreo celebrado entre as rés Associação Chapecoense de Futebol e LaMia, instrumento que não deixa dúvidas sobre a responsabilidade solidária da Chapecoense pelo pagamento das indenizações resultantes do acidente em comento. Argumentaram que o *de cuius* não estava sendo transportado como caroneiro, mas sim tinha a ré Chapecoense interesse comercial, econômico e midiático, e que a escolha da Chapecoense pela LaMia se deu por opção mais barata e não mais segura, além de que é sabido que a empresa que afreta uma aeronave e oferece serviço de transporte aéreo responde solidariamente pelos danos causados aos transportados, uma vez que se estabeleceu uma relação de afretamento da aeronave, consumo e de contrato de transporte.

Ainda, relativamente à ré LaMia, disse que o dever de indenizar é presumido e de natureza contratual, existindo, pois, uma presunção de culpa da transportadora, só afastada se esta comprovar que o acidente ocorreu por fortuito externo ou culpa exclusiva da vítima (o que não ocorreu). No caso, arguiu estar presente a negligência quanto aos deveres de cuidado por parte do piloto, além de que as vítimas estariam sendo conduzidas pela afretada e fretador sob a égide da cláusula de incolumidade ínsita nos contratos de transportes de pessoas, cláusula esta que teria sido quebrada pelas rés Chapecoense e LaMia, devendo ser obrigadas a indenizar a quem sofreu um dano em decorrência do evento lesivo.

Quanto à ré Bisa Seguros Y Reaseguros S/A defenderam haver responsabilidade, porquanto havendo contrato de seguro firmado deve a seguradora dar cumprimento às obrigações contratadas pelo segurado, indenizando os prejuízos decorrentes dos danos por ele causados. Disseram, mais, que no contrato de transporte descabe a comprovação da culpa do transportador pelo acidente, sendo certo que basta ao lesado a prova do contrato de transporte, o dano causado e o seu liame.

Após discorrerem sobre o dano advindo com a perda inesperada do familiar e a responsabilidade das

rés no ocorrido, postularam sejam as demandadas condenadas a: a) no pensionamento devido à companheira do falecido, autora ____; b) indenizar-lhes pelos danos morais decorrentes do resultado lesivo, no importe não inferior da R\$ 937.000,00 para cada autor; e, c) reembolso das despesas pretéritas e pagamento das futuras em decorrência do evento, como médicos, psicólogos, psiquiatras, medicamentos, dentre outros. Pugnaram pela exibição de documentos e pela concessão dos benefícios da justiça gratuita.

Determinada a emenda à inicial a fim de comprovar serem merecedores da benesse da justiça gratuita postulada e para especificar o pedido de pensão mensal, além de quantificar as prestações já vencidas e o valor das despesas médicas, psicológicas e de aquisição de medicamentos já desembolsadas, além de retificar o valor da causa, a parte autora prestou as devidas especificações nos eventos 6 e 7, e, ainda, anexou nova documentação.

Pela decisão proferida no evento 10 foi indeferido o benefício da justiça gratuita postulados pelos autores e determinado o recolhimento das custas iniciais. Na mesma decisão foram intimados os autores para esclarecerem a causa de pedir fática e jurídica, afirmando quem efetuou o pagamento da passagem aérea e indicando os fundamentos da pretensão indenizatória.

Nova emenda à inicial acostada pelos autores no evento 18. Custas iniciais recolhidas no evento 20.

Determinada a citação da parte ré, sendo as rés LaMia e Bisa por carta rogatória. Na mesma decisão foi nomeada tradutora para atuar no feito (evento 27).

Citada, a ré Associação Chapecoense de Futebol, contestou no evento 64, inicialmente expondo considerações acerca do contrato de serviços de transporte aéreo firmado com a ré LaMia, contrato este que estabelecia inicialmente embarque no aeroporto de Guarulhos/SP, porém, em virtude de negativa de autorização da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, ao argumento de que a ré LaMia, por se empresa Boliviana, não poderia realizar voo charter diretamente do Brasil para a Colômbia, voaram de Guarulhos até Santa Cruz de La Sierra (Bolívia), pela empresa Boliviana de Aviación – BOA, embarcando, em seguida, para Rio Negro (Colômbia) em aeronave da LAMIA. Todavia, na noite de 29-11-2016, a aeronave chocou-se nas redondezas do aeroporto de José Maria Córdova, em Rio Negro, nas cercanias de Medellin, Colômbia, mais precisamente no morro denominado Cerro El Gordo, a 2.600 metros de altitude, vitimando fatalmente 71 do 77 passageiros. Argumentou que realizado procedimento investigativo preliminar foi divulgado que as possíveis causas do acidente seria a falta de combustível do avião, pois extraiu-se que o tempo de voo estimado no plano de voo era igual a autonomia de combustível da aeronave. Disse que o Ministério Público Federal, ao proceder as investigações que culminaram na instauração do Inquérito Civil nº 1.33.002.000432/2016-70 e do Procedimento Investigatório Criminal (PIC) nº 1.33.002.000075/2017-21, apontou a mesma conclusão a que já chegara o relatório preliminar emitido pelo GRIAA na Colômbia, indicando como causa do trágico acidente a falta de combustível. Defendeu não ter praticado ato ilícito para o resultado do evento danoso, não podendo, portanto, ser responsabilizada por um ato totalmente alheio à sua ingerência. Discorreu acerca da não configuração da responsabilidade objetiva, que se reveste de exceção do sistema, podendo ser aplicada apenas nas hipóteses prevista em lei, e que dada a conclusão provisória do informe preliminar elaborado pelo GRIAA, o acidente ocorreu em decorrência do esgotamento do combustível, o que significa falha humana, já que a responsabilidade pela análise e conferência do nível de combustível era exclusiva do piloto da aeronave, não podendo ser imputada à requerida Chapecoense a culpa pelo acidente, seja na modalidade subjetiva, seja na objetiva. Argumentou que o fato da requerida Chapecoense ter contratado o voo não faz com que a responsabilidade do infortúnio recaia sobre ela, seja por não se tratar de empresa de transporte aéreo, cujo risco seja inerente à sua própria atividade, seja por inexistir qualquer nexos de causalidade entre a alegada conduta antijurídica – não observância das normas de segurança aérea – e o dano causado. Sustentou que as normas do Código de Defesa do Consumidor não se aplicam à requerida Chapecoense, eis que não se está a tratar de um liame consumerista entre a requerida Chapecoense e o *de cuius*, Sr. Giovane Klein Victoria.

Continuando, disse que em se tratando de acidente aéreo internacional, faz-se necessário observar a Convenção de Montreal, que regula o transporte internacional de passageiros, além de trazer regras específicas ao transporte aéreo internacional, determinando que a responsabilidade pelos danos aos passageiros recai sobre o transportador. Asseverou que a responsabilidade da requerida Chapecoense não está configurada, eis que o falecido Giovane, companheiro e filho dos requerentes, embarcou de forma gratuita no voo contratado pela requerida Chapecoense e, ainda que assim não o fosse, o mero ato de contratação da LAMIA não enseja a sua responsabilização. Argumentou que os danos experimentados pelos autores são decorrentes de fato de terceiro. Frisou que o *de cuius*, na condição de funcionário da RBS TV, embarcou de forma gratuita no voo contratado pela requerida Chapecoense, como 'caroneiro', tendo seu acesso à aeronave franqueado através de simples cortesia oferecida pela requerida aos profissionais da imprensa, e que esta condição afasta qualquer responsabilidade civil da contratante, ora requerida, e o dever de indenizar, uma vez que inexistente contrato firmado entre a vítima do acidente e requerida Chapecoense. Também disse que a requerida não cometeu qualquer ato ilícito na contratação do voo, restando comprovado que o acidente ocorreu por fato diverso do seu controle e vontade, sendo culpa exclusiva de terceiro, motivo pelo qual devem ser julgados improcedentes os pedidos de condenação da requerida Chapecoense ao pagamento de danos morais.

A requerida salientou que a empresa aérea ré havia contratado, previamente ao acidente, uma apólice de seguro do voo, válida pelo período de 365 dias, com início da vigência a partir do dia 10/04/2016, e que a cobertura contratada abrangia a responsabilidade civil da companhia aérea, cujo montante segurado em caso de sinistro com a aeronave, em favor de seus ocupantes, era de US\$ 25.000.000,00 (vinte e cinco milhões de dólares americanos). Finalizou dizendo que resta derruída a argumentação de que o simples fretamento por parte da requerida Chapecoense conferiria a ela responsabilidade solidária pelas consequências do acidente aéreo.

Refutou a pretendida reparação moral, pensionamento e danos materiais. Requereu o julgamento do

feito pela improcedência e, alternativamente, caso seja julgado procedente o pedido de danos morais, sejam estes arbitrados respeitando-se os princípios constitucionais da razoabilidade e da proporcionalidade. Colacionaram ao feito documentação.

No evento 105 a requerida Chapecoense informou o ajuizamento e o deferimento do processamento de Ação de Recuperação Judicial, autuada sob o nº 5001625-18.2022.8.24.0018, em trâmite perante à 1ª Vara Cível desta Comarca de Chapecó/SC.

A carta rogatória expedida para citação das rés LaMia e Bisa retornou e foi acostada nos eventos 119 e 145.

Ciente, a parte autora requereu a desistência do feito em relação às rés LaMia e Bisa (ev. 126).

O pedido de desistência foi homologado pela decisão do evento 129, ocasião em que foi julgado extinto o feito pela desistência em relação às rés LaMia e Bisa.

Réplica à contestação da ré Chapecoense apresentada pela parte autora no evento 136.

A ré Chapecoense, instada acerca dos documentos acostados pela parte autora na réplica, manifestou-se no evento 142.

O tradutor nomeado pugnou pelo levantamento dos honorários arbitrados e depositados nos autos (ev. 150).

É o breve relato.

DECIDO.

FUNDAMENTAÇÃO

Antecipo o julgamento, porquanto as provas documentais são suficientes, na forma autorizada pelos arts. 370, 371, parágrafo único e 355, inciso I, todos do Código de Processo Civil.

Nessa direção, da Corte Catarinense:

"Não há cerceamento de defesa quando há nos autos elementos bastantes a formar o convencimento do magistrado, permitindo-lhe o julgamento antecipado da lide" (Apelação cível n.º 2004.010363-8, de Palmitos, Terceira Câmara de Direito Civil, Rel. Des. Marcus Tulio Sartorato, j. 24-9-2004).

E ainda:

"Não caracteriza cerceamento de defesa o julgamento antecipado da lide sem a produção das provas que a parte pretendia produzir - no caso, a oitiva de testemunhas - quando o Magistrado entender que o feito está adequadamente instruído com os elementos indispensáveis à formação de seu convencimento. Além disso, não cabe a prova exclusivamente testemunhal quando o fato que se pretendia demonstrar deveria ser corroborado por meio de prova documental, a teor do disposto no art. 443, II, do Diploma Processual [...]" (TJSC, Apelação Cível n. 030024628.2015.8.24.0009, de Bom Retiro, rel. Des. Robson Luz Varella, j. 28-03-2017)[...](Apelação Cível n. 000196642.2008.8.24.0141, de Presidente Getúlio, rel. Des. Vera Lúcia Ferreira Copetti, Quarta Câmara de Direito Público, j. 04-05-2017).

Da aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor

O instituto consumerista é aplicável às relações de consumo, inclusive em contratos de transporte, conforme entendimento pacificado pelo Superior Tribunal de Justiça - STJ.

A jurisprudência reconhece que o transporte aéreo, mesmo internacional, configura relação de consumo, sendo o passageiro considerado consumidor e a empresa aérea fornecedora de serviço. A respeito:

RESPONSABILIDADE CIVIL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO DECORRENTE DE ATO ILÍCITO. ACIDENTE AÉREO. COLISÃO DE AERONAVES DURANTE VOO. DIVERSAS MORTES. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO TRANSPORTADOR E DA ARRENDADORA. SINISTRO OCORRIDO DURANTE AS COMEMORAÇÕES DO 55º ANIVERSÁRIO DO AERoclube DE LAGES. NEXO CAUSAL NÃO CONFIGURADO. AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE.

1. Nos termos da jurisprudência do STJ, a responsabilidade do transportador aéreo é, em regra, objetiva.

2. Especificamente no que toca às colisões aéreas, previu o Código Brasileiro de Aeronáutica que "a responsabilidade pela reparação dos danos resultantes do abalroamento cabe ao explorador ou proprietário da aeronave causadora, quer a utilize pessoalmente, quer por preposto" (art. 274), tendo definido que "consideram-se provenientes de abalroamento os danos produzidos pela colisão de 2 (duas) ou mais aeronaves, em vôo ou em manobra na superfície, e os produzidos às pessoas ou coisas a bordo, por outra aeronave em vôo" (art. 273). [...]" (REsp n. 1.414.803/SC, relator Ministro Luis Felipe Salomão, Quarta Turma, julgado em 4/5/2021, DJe de 4/6/2021.)

Não há, pois, dúvidas de que se trata de um acidente de consumo. Inclusive, o TJSC, em caso idêntico, assim decidiu:

AGRAVO DE INSTRUMENTO E AGRAVO INTERNO. AÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANOS MATERIAIS E MORAIS. RESPONSABILIDADE CIVIL DECORRENTE DE ACIDENTE AÉREO ENVOLVENDO O AVIÃO DA CHAPECOENSE. [...] VÍTIMAS DO ACIDENTE DE CONSUMO QUE NÃO PARTICIPARAM DA PACTUAÇÃO. [...] (TJSC, Agravo de

No caso dos autos, embora a vítima (Giovane Klein Victoria) não tenha pago diretamente pela passagem, embarcou como *convidado* da ré Associação Chapecoense de Futebol (não como mero caroneiro, já que houve convite), que contratou o serviço de transporte junto à empresa LaMia. A jurisprudência do STJ admite a aplicação do CDC a terceiros vítimas de acidente de consumo, de modo que, nos termos do art. 17 do CDC, tornase consumidor por equiparação.

Portanto, mesmo sem vínculo contratual direto, a vítima é considerada consumidor por equiparação, sendo plenamente aplicável o CDC.

Da inversão do ônus da prova

O CDC prevê a possibilidade de inversão do ônus da prova em favor do consumidor, nos termos do art. 6º, VIII, especialmente quando verificada a verossimilhança das alegações ou a hipossuficiência técnica dos autores.

No caso, os autores são familiares da vítima, sem acesso direto às informações técnicas sobre o contrato de afretamento, operação do voo, apólice de seguro e demais elementos que envolvem a responsabilidade da ré, de modo que resta mais do que clara a sua hipossuficiência técnica.

A verossimilhança das alegações está demonstrada pelos documentos juntados e pela ampla repercussão do acidente, motivo pelo qual é inarredável a inversão do ônus probatório.

Da aplicação da Convenção de Varsóvia e Convenção de Montreal

A Convenção de Varsóvia (Decreto n. 20.704/1931) e sua sucessora (atualmente mais utilizada, porque mais recente e abrangente), a Convenção de Montreal (Decreto n. 5.910/2006), regulam o transporte aéreo internacional de passageiros, bagagens e cargas. Nessa condição, ambas tratam da responsabilidade civil do transportador aéreo em caso de danos causados por acidentes durante o transporte.

No caso dos autos, especificamente, o voo da empresa LaMia (Voo LaMia 2933) partiu da Bolívia com destino à Colômbia, configurando transporte internacional. Portanto, a Convenção de Montreal é plenamente aplicável, por ser o tratado mais recente e ratificado tanto pelo Brasil quanto pela Bolívia.

E a respeito da responsabilidade civil, a Convenção de Montreal estabelece a responsabilidade objetiva do transportador aéreo por danos causados em caso de morte ou lesão corporal de passageiros, desde que o acidente tenha ocorrido a bordo da aeronave ou durante as operações de embarque ou desembarque. Se não:

Capítulo III

Responsabilidade do Transportador e Medida da Indenização do Dano

Artigo 17 – Morte e Lesões dos Passageiros – Dano à Bagagem

1. O transportador é responsável pelo dano causado em caso de morte ou de lesão corporal de um passageiro, desde que o acidente que causou a morte ou a lesão haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante quaisquer operações de embarque ou desembarque.

[...]

No caso concreto, a morte da vítima ocorreu em razão direta do acidente aéreo, durante o transporte contratado pelo clube de futebol perante a LaMia.

Embora a Convenção de Montreal preveja limites de indenização, o próprio tratado admite a possibilidade de afastamento desses limites quando demonstrado dolo ou culpa grave do transportador. Veja-se:

Artigo 21 – Indenização em Caso de Morte ou Lesões dos Passageiros

1. O transportador não poderá excluir nem limitar sua responsabilidade, com relação aos danos previstos no número 1 do Artigo 17, que não exceda de 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro.

2. O transportador não será responsável pelos danos previstos no número 1 do Artigo 17, na medida em que exceda de 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, se prova que:

- a) o dano não se deveu a negligência ou a outra ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos; ou*
- b) o dano se deveu unicamente a negligência ou a outra ação ou omissão indevida de um terceiro.*

Inclusive, nesse mesmo sentido é a Sumula n. 145 do STJ a respeito do transporte de cortesia (caso dos autos):

No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave.

Nos autos, há farta documentação indicando que a LaMia operou o voo com combustível insuficiente, em descumprimento às normas internacionais de segurança, o que configura conduta temerária e de culpa grave, beirando o dolo. De todo modo, incontestemente que os limites indenizatórios da Convenção de Montreal podem ser afastados.

A propósito, o próprio STJ reconhece que a aplicação da convenção em comento não afasta o CDC,

por expressa previsão legal nesse último diploma (art. 7º), bem como porque inexistente conflito entre a norma internacional e a interna, além de que o CDC amplia a proteção da vítima, especialmente em relação à inversão do ônus da prova e à responsabilidade solidária.

Da aplicação do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA)

Por fim, (mas talvez até o mais importante), o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n. 7.565/86), que regula a aviação civil no Brasil e também trata da responsabilidade do transportador aéreo, também se aplica ao caso. Vide:

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

[...]

§ 2º Este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o Território Nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.

Art. 203. Os serviços de transporte aéreo internacional podem ser realizados por empresas nacionais ou estrangeiras. Parágrafo único. A exploração desses serviços sujeitar-se-á:

- a) às disposições dos tratados ou acordos bilaterais vigentes com os respectivos Estados e o Brasil;*
- b) na falta desses, ao disposto neste Código.*

No que diz respeito à obrigação de segurança e responsabilidade civil do transportador:

Art. 246. A responsabilidade do transportador (artigos 123, 124 e 222, Parágrafo único), por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte (artigos 233, 234, § 1º, 245), está sujeita aos limites estabelecidos neste Título (artigos 257, 260, 262, 269 e 277).

Art. 248. Os limites de indenização, previstos neste Capítulo, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo.

§ 2º O demandante deverá provar, no caso de dolo ou culpa grave dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.

§ 3º A sentença, no Juízo Criminal, com trânsito em julgado, que haja decidido sobre a existência do ato doloso ou culposo e sua autoria, será prova suficiente.

Art. 256. O transportador responde pelo dano decorrente:

I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque; II - de atraso do transporte aéreo contratado.

§ 1º O transportador não será responsável:

- I - no caso do inciso I do caput deste artigo, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;*
- II - no caso do inciso II do caput deste artigo, se comprovar que, por motivo de caso fortuito ou de força maior, foi impossível adotar medidas necessárias, suficientes e adequadas para evitar o dano.*

§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:

- a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;*
- b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.*

O art. 256 do CBA consagra a responsabilidade objetiva do transportador, exigindo apenas a demonstração do dano e do nexo causal, salvo prova de excludente de responsabilidade, o que não se verifica nos autos, já que, como consta do § 1º, somente há exclusão de responsabilidade no caso de morte, se ela resultar (exclusivamente) do estado de saúde do passageiro ou se tiver culpa exclusiva dele.

Adiantando assunto a ser tratado posteriormente, não se pode perder de vista a respeito do que dispõe o CBA quanto à obrigatoriedade de seguro:

*Art. 281. Todo explorador é **obrigado a contratar o seguro** para garantir eventual indenização de riscos futuros em relação:*

- I - aos danos previstos neste Título, com os limites de responsabilidade civil nele estabelecidos (artigos 257, 260, 262, 269 e 277) ou contratados (§ 1º do artigo 257 e parágrafo único do artigo 262);*
- II - aos tripulantes e viajantes gratuitos equiparados, para este efeito, aos passageiros (artigo 256, § 2º);*

III - ao pessoal técnico a bordo, às pessoas e aos bens na superfície; IV - ao valor da aeronave.

Art. 284. Os seguros obrigatórios, cuja expiração ocorrer após o início do voo, consideram-se prorrogados até o seu término.

Art. 285. Sob pena de nulidade da cláusula, nas apólices de seguro de vida ou de seguro de acidente, não poderá haver exclusão de riscos resultantes do transporte aéreo.

Parágrafo único. Em se tratando de transporte aéreo, as apólices de seguro de vida ou de seguro de acidentes não poderão conter cláusulas que apresentem taxas ou sobretaxas maiores que as cobradas para os transportes terrestres.

A LaMia contratou apólice de seguro junto à Bisa Seguros. A negativa de cobertura pela seguradora, por suposta inadimplência e exclusões contratuais, não afasta a responsabilidade perante os terceiros prejudicados, sobretudo diante da omissão da seguradora em comunicar tempestivamente a suspensão da apólice às autoridades competentes (o que poderia ter impedido o voo, e, conseqüentemente, o acidente).

Passo a apreciar o mérito.

MÉRITO.

Versam os autos sobre ação reparatória moral e material movida por familiares de vítima fatal de acidente com aeronave fretada pela ré -ASSOCIACAO CHAPECOENSE DE FUTEBOL EM RECUPERACAO JUDICIAL - com a empresa LÍNEA AÉREA MERIDEÑA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN - LAMIA, esta, por sua vez, transportadora, para participação em campeonato internacional, sem que para tanto tenham adotado as cautelas mínimas de segurança, contribuindo, assim, para o acidente.

A responsável pelo transporte aéreo da vítima - companheiro e filho dos autores, LÍNEA AÉREA MERIDEÑA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN - LAMIA, possuía contrato de seguro mantido com a ré BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A. (Nº da apólice: 2000046, Validade: 10/04/2016 a 10/04/2017).

O cerne da questão reside na responsabilidade da parte ré sobre o evento danoso, já que pela prova amealhada a aeronave RJ85, modelo da série BAe 146, em voo charter 2933, pertencente à empresa LÍNEA AÉREA MERIDEÑA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN - LAMIA, realizou o transporte da equipe da Associação Chapecoense de Futebol e demais tripulantes/passageiros da cidade Boliviana Santa Cruz de La Sierra, com destino final ao Aeroporto Internacional José María Córdova, Rio Negro, Colômbia, vindo a cair ao solo, na madrugada do dia 28-11-2016, nas proximidades da localidade denominada de Cerro El Gordo.

As investigações realizadas - Investigação COL 16-37-GIA, e Inquérito Civil nº 1.33.002.000432/2016-70 e do Procedimento Investigatório Criminal (PIC) nº 1.33.002.000075/2017-21 apuraram a falta de combustível como a provável causa principal do trágico acidente.

Cito:

"Dessa forma, em relação às causas do acidente aéreo, embora a análise conduzida pelo Grupo de Investigação de Acidentes Aéreos (GRIAA) ainda não tenha sido concluída, a conclusão é – em que pese inaceitável – bastante simples e, de certa forma, já esperada: todos os elementos apontam para a falta de combustível, como a provável causa principal desse trágico acidente" (...)

Além disso, pelo que consta do Relatório Preliminar da investigação aeronáutica e pelas observações do profissional indicado pelo CENIPA para auxiliar nesta apuração, houve uma série de falhas na permissão do voo por parte das agências bolivianas, que, em princípio, poderiam ter evitado o acidente, especialmente diante da flagrante irregularidade relativa à insuficiência de combustível da aeronave, tendo em vista que a autonomia declarada pela tripulação era igual ao tempo planejado em rota – provável causa principal do acidente aéreo. Mesmo assim, o plano de voo foi aceito – ou, no mínimo, não foi impedido/desautorizado –, mesmo constando cinco observações em contrário e com amplo conhecimento de que as informações apresentadas não estavam de acordo com as normas que regem a aviação civil na Bolívia.

(Inquérito Civil nº 1.33.002.000432/2016-70 e do Procedimento Investigatório Criminal (PIC) nº 1.33.002.000075/2017-21, folhas 26 e 28, evento 64, doc. 10).

Estabelecidas tais premissas, passo a responsabilização civil da ré Associação Chapecoense de Futebol (única a permanecer no polo passivo, as demais rées Lamia e Bisa, inicialmente integrantes do polo passivo, foram excluídas em razão do pedido de desistência formulado pela parte autora), no caso, objetiva.

Com efeito e como dito, tendo em vista que é inegável a condição de consumidor por equiparação e que se trata de um acidente de consumo, patente a responsabilidade civil objetiva.

Nos termos do art. 14 do CDC, a responsabilidade do fornecedor de serviços é objetiva:

Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

Além disso, o CDC estabelece a responsabilidade solidária entre todos os integrantes da cadeia de fornecimento (art. 7º e art. 25, §1º), o que abarca a afretadora (Chapecoense), que contratou o serviço e se beneficiou diretamente da operação:

Art. 7º Os direitos previstos neste código não excluem outros decorrentes de tratados ou convenções internacionais de que o Brasil seja signatário, da legislação interna ordinária, de regulamentos expedidos pelas autoridades administrativas competentes, bem como dos que derivem dos princípios gerais do direito, analogia, costumes e equidade. Parágrafo único. Tendo mais de um autor a ofensa, todos responderão solidariamente pela reparação dos danos previstos nas normas de consumo.

*Art. 25. É vedada a estipulação contratual de cláusula que impossibilite, exonere ou atenua a obrigação de indenizar prevista nesta e nas seções anteriores.
§ 1º Havendo mais de um responsável pela causação do dano, todos responderão solidariamente pela reparação prevista nesta e nas seções anteriores.*

Não bastasse isso, como dito acima, a responsabilidade civil é objetiva também por conta do art. 17.1 da Convenção de Montreal e do art. 256 do CBA.

De todo modo, ainda que se trate de responsabilidade objetiva, é inegável a necessidade de perquirir a respeito da culpa grave ou dolo, em razão da Súmula n. 145 do STJ, bem como por conta dos limitadores de responsabilização (art. 21.2 da Convenção de Montreal e art. 248 do CBA).

Sabe-se que a responsabilidade civil objetiva depende da confluência de três pressupostos, quais

sejam, **a)** a comprovação da conduta do agente (comissiva ou omissiva), **b)** a existência de dano à vítima e **c)** a ocorrência de nexo causal (entre a conduta e o dano). Diante disso, passo a análise casuística pela subsunção legal.

Da conduta da parte ré

Quanto à conduta do agente (parte requerida), verifico que se trata de um transporte aéreo internacional contratado por meio de contrato de afretamento firmado entre a Associação Chapecoense de Futebol e a empresa Línea Aérea Merideña Internacional de Aviación – LaMia (Evento 1, INF23-37). O contrato previa expressamente a responsabilidade solidária da afretadora por danos causados a passageiros e terceiros, inclusive em caso de morte, evidenciando a assunção de risco pela contratante.

Cláusula sobre a responsabilidade da ré Chapecoense (afretadora/ “El Fletador”):

7. RESPONSABILIDAD POR INFRACCIÓN DE NORMAS Y PROCEDIMIENTOS:

A). "EL FLETADOR" será responsable de cualquier retraso, lesión o muerte del pasajero o cualquier otra persona, así como, de la pérdida, daño, destrucción o retraso de cualquier carga, equipajes, efectos personales o por correo, llevado, o que sea transportado por las aeronaves. Por otra parte, "EL FLETANTE" será responsable, por cualquier pérdida o daño a la propiedad, o por cualquier lesión sufrida por persona alguna, sea pasajero, empleado o transeúnte, incluyendo la muerte de cualquier persona, causado por un acontecimiento que surja de, o relacionado con, la posesión, uso, mantenimiento y operación de la aeronave durante el periodo de fletamento. Ambas partes convienen, en que el responsable, indemnizará a la otra parte, sus directores, oficiales, funcionarios, empleados y agentes por todos los gastos, daños y perjuicios, que pudieran causarles, producidos por demandas, requerimientos, penas, multas y demás medidas accesorias, de las que pudieran ser objeto, en razón de acciones legales incoadas en contra de ellos, como

Traduzidos (Ev. 6/INF32):

7. RESPONSABILIDADE POR INFRAÇÃO DE NORMAS E PROCEDIMENTOS:

a) O "AFRETADOR" será responsável por qualquer atraso, lesão ou morte do passageiro ou qualquer outra pessoa, assim como da perda, dano, destruição ou atraso de qualquer carga, bagagem,

artigos pessoais ou por correio, levado ou que seja transportado pelas aeronaves. Por outra parte, o "FRETADOR" será responsável por qualquer perda ou dano à propriedade ou por qualquer lesão sofrida por qualquer pessoa, seja passageiro, empregado ou transeunte, incluindo a morte de qualquer pessoa, causado por um acontecimento que surja de, ou relacionado com, a posse, uso, manutenção e operação da aeronave durante o período de fretamento. Ambas as partes acordam, que o responsável indenizará a outra parte, seus diretores, oficiais, funcionários, empregados e agentes por todos os gastos, danos e prejuízos que puderem causar a estes, produzidos por demandas, requerimentos, penalidades, multas e demais medidas acessórias, das quais possam ser objeto, em razão de ações legais iniciadas contra eles, como resultado de atender e responder reclamações, demandas, litígios, resoluções ou medidas, entre elas todos os custos e gastos de qualquer defesa, em razão da realização dos voos objeto deste contrato.

Acerca da causa do acidente, extrai-se do processado que restou acostado ao feito o informe preliminar acerca da investigação efetuada pelas autoridades aéreas colombianas, indicando como causa do acidente a falta de combustível (ev. 64/6-7), relatório produzido pela PGR de Chapecó no Inquérito Civil 1.33.002.00432/2016-70 - indicando o valor orçado pela companhia aérea Gol corresponder à US\$ 312.743,00 para o fretamento dos trechos Guarulhos X Medellín e Medellín X Chapecó, nos dias 28 de novembro de 2016 e 01 de dezembro de 2016, enquanto a fretadora ré LaMia orçou o valor de apenas US\$ 130.000,00 para os supostos voos de Guarulhos X Medellín no dia 28 de novembro de 2016 e o retorno no dia 02 de dezembro de 2016 Medellín X

Chapécó e depoimento da controladora de voos do aeroporto da Bolívia de onde decolou a aeronave da LaMia (ev. 64/10), documentos que demonstram precisamente que a principal causa do acidente foi a falta de combustível.

A respeito, seguem as conclusões extraídas do relatório elaborado pela Comissão Parlamentar de Inquérito da Chapecoense (CPICHAPE), documento anexado no evento 136):

1 - Planejamento inadequado de combustível

A aeronave CP 2933 da empresa LaMia decolou com quantidade insuficiente de combustível, sem margem de segurança para imprevistos.

O plano de voo indicava tempo de voo igual à autonomia da aeronave, contrariando normas internacionais de segurança aérea.

Fonte: Página 85 [CPI]

2 - Decisões equivocadas da tripulação

A tripulação optou por manter o voo até o destino, mesmo ciente da limitação crítica de combustível.

Não foi declarada emergência à torre de controle, o que impediu a adoção de protocolos de emergência. Fonte: Página 85 [CPI]

3 - Falhas operacionais da companhia aérea LaMia

A administração da LaMia não verificou a segurança operacional dos voos.

A empresa mantinha práticas recorrentes de voar com combustível abaixo do mínimo exigido. Fonte: Página 85 [CPI]

4 - Omissão dos órgãos de controle aéreo

A Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) da Bolívia autorizou o voo mesmo diante de irregularidades no plano de voo e da apólice de seguro.

A Administração de Aeroportos e Serviços Auxiliares da Navegação Aérea (AASANA) permitiu a decolagem sem exigir correções no plano de voo. Fonte: Página 150 (CPI)

5 - Irregularidades na apólice de seguro

A apólice vigente à época do acidente excluía cobertura para voos à Colômbia, país de destino do voo.

A seguradora Bisa não comunicou à DGAC a suspensão da apólice por inadimplência, o que teria impedido a autorização do voo.

Fonte: Página 150 [CPI]

6 - Responsabilidade solidária de seguradora e resseguradoras

A seguradora Bisa e as resseguradoras, incluindo a Tokio Marine Kiln, anuíram com a emissão de apólice inadequada, permitindo a retomada das operações da LaMia.

A corretora AON UK intermediou a contratação da apólice, mesmo ciente das incompatibilidades com os voos realizados. Fonte: Página 150 [CPI]

7 - Contribuição da torre de controle colombiana

A torre de controle do aeroporto de Rionegro não forneceu vetores adequados para aproximação da aeronave.

Houve comunicação confusa e contraditória, contribuindo para o agravamento da situação crítica. Fonte: Página 85 [CPI]

Como citado, o plano de voo apresentado pela LaMia previa autonomia exata para o tempo de deslocamento, sem qualquer margem de segurança, em flagrante violação às normas internacionais de segurança aérea. Tal conduta revela planejamento inadequado e negligente, com potencial para causar o sinistro que, de fato, se concretizou.

Assim, inegável a conclusão de que LaMia (fretadora) foi responsável pelo acidente, em razão da sua negligência no momento preparatório (planejamento da rota, plano de voo com estipulação de combustível “reserva” suficiente no caso de eventualidade e abastecimento adequado ao plano), bem como sua imprudência no executório (deveria ter retornado imediatamente ao aeroporto de origem, não ter “tentado” finalizar a viagem em uma conduta claramente precipitada e arriscada) – isso sem mencionar a conduta negligente (e talvez até imperita) de quem aprovou o plano de voo e da própria autoridade aeronáutica local.

Por conseguinte, a Chapecoense (afretadora), em razão do contrato firmado, tornou-se igualmente responsável na conduta negligente, diante da responsabilidade solidária contratualmente estipulada.

A conduta da ré Chapecoense também revela culpa grave, por não ter diligenciado adequadamente na verificação da regularidade da empresa contratada, dos planos de voo e das condições operacionais da aeronave. A escolha da LaMia se deu, conforme se verifica dos autos, em razão do menor preço ofertado, mesmo diante de opções mais seguras e regulares, como companhias aéreas comerciais reconhecidas nacional e internacionalmente. Tal decisão demonstra negligência na seleção do prestador de serviço, especialmente diante da natureza da atividade e do risco envolvido. E, neste aspecto, derruída está a tese de inexistência de culpa por fato exclusivo de terceiro.

Embora não seja parte no processo, a autoridade aeronáutica boliviana (DGAC) também teve participação relevante na cadeia causal do acidente, ao autorizar o voo mesmo diante de plano de voo manifestamente irregular, sem margem de segurança de combustível e em desacordo com os padrões internacionais. Tal autorização indica negligência administrativa, pois cabia à autoridade fiscalizar e impedir a operação de voos em condições inseguras.

A conduta da ré Chapecoense, embora não diretamente ligada à operação do voo, não a exime de responsabilidade, pois contratou o transporte e assumiu, contratualmente, a responsabilidade por danos a passageiros. A negligência na escolha da empresa e na verificação das condições de segurança configura culpa grave, suficiente para atrair sua responsabilização.

De mais a mais, conforme se verifica dos autos, a ré Chapecoense forneceu transporte para a vítima, na modalidade gratuita (carona a convite), deste modo, somente tem o dever de indenizar se comprovado o dolo no acidente aéreo (artigo 392 do CC) ou a culpa grave (Súmula 145 do STJ). Veja-se:

Art. 392, CC: Nos contratos benéficos, responde por simples culpa o contratante, a quem o contrato aproveite, e por dolo aquele a quem não favoreça. Nos contratos onerosos, responde cada uma das partes por culpa, salvo as exceções previstas em lei.

Súmula 145, do STJ: No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave.

Comprovada a qualificação da conduta do agente, não há como se concluir de modo diferente do constante acima.

Acrescento, por oportuno, que a Corte do Estado do Rio de Janeiro da mesma forma reconheceu a responsabilidade da ré Associação Chapecoense de Futebol em Recuperação Judicial nos processos n. 001245076.2019.8.19.0204 e 0280333-20.2018.8.19.0001.

Do dano

Acerca do dano, é sabido que para haver indenização deve ser concreto, pois o dano hipotético descaracteriza a ocorrência desse pressuposto, que inviabiliza a indenização.

No particular, trata-se de evento incontroverso nos autos.

A vítima, Giovane Klein Victoria, faleceu em 28-11-2016 em decorrência do acidente aéreo envolvendo a aeronave operada pela empresa LaMia, contratada pela ré Chapecoense para transporte internacional à cidade de Medellín, na Colômbia.

O falecimento da vítima - companheiro e filho dos autores -, gerou abalo psicológico profundo e irreversível, sendo o dano moral presumido. A dor pela perda de ente querido em acidente aéreo é presumida, dispensando prova específica, sobretudo no presente caso que a conduta da ré foi qualificada (culpa grave).

O dano, portanto, está plenamente demonstrado nos autos, tanto pela certidão de óbito (Evento 1, INF6) quanto pelas circunstâncias do acidente, amplamente reconhecidas pelas partes e pelas autoridades internacionais. A repercussão do evento, a brutalidade da queda e o contexto de negligência e imprudência reforçam a gravidade do sofrimento experimentado pelos autores.

Do nexo de causalidade

Por derradeiro, no que concerne ao nexo causal, sabe-se que é uma relação de causa e efeito, ou seja, entre a conduta (primeiro requisito) e o dano (requisito anterior).

Analisando o presente caso sob o escopo das teorias da causalidade adequada e do dano direto e imediato, observo que realmente há uma correlação direta e consequente entre a conduta dos requeridos e o dano suportado pela parte autora.

Tendendo a ser repetitivo, verifica-se que o acidente decorreu diretamente da conduta da ré e demais agentes envolvidos (transportadora LaMia, seguradora Bisa e autoridade aeronáutica boliviana (DGAC)). A contratação do voo pela ré Chapecoense, a operação temerária da transportadora LaMia, a omissão da seguradora quanto à comunicação da suspensão da apólice e a autorização irregular do plano de voo pela autoridade aeronáutica boliviana compõem uma cadeia de eventos interligados, que culminaram no sinistro.

O contrato de afretamento firmado entre a ré Chapecoense e a empresa LaMia estabeleceu a responsabilidade da afretadora por danos causados a passageiros e terceiros. A vítima embarcou como convidado do clube, para fins jornalísticos, o que configura transporte por cortesia (o que não afasta a responsabilização, conforme art. 257 do CBA). A negligência na escolha da empresa, motivada por critérios econômicos, e a ausência de fiscalização sobre os planos operacionais da transportadora, estabelecem o nexo entre a conduta da afretadora e o resultado danoso.

O nexo causal entre a conduta da ré e o dano está demonstrado por documentos oficiais, relatórios técnicos e manifestações constantes dos autos. A subsunção dos fatos às normas jurídicas aplicáveis revela a presença dos três elementos da responsabilidade civil objetiva: conduta, dano e nexo causal.

A responsabilização da ré, portanto, não depende da demonstração de culpa, mas apenas da comprovação do dano e do nexo com a conduta. Ainda assim, como demonstrado, há elementos suficientes para reconhecer a existência de culpa grave e dolo eventual, o que reforça a responsabilização e afasta qualquer limitação indenizatória prevista em tratados internacionais ou cláusulas contratuais, e a própria excludente de responsabilidade prevista na Súmula n. 145 do STJ.

A conduta da ré, aliada aos demais agentes alhures mencionados, revela violação aos deveres de

segurança, diligência, informação e boa-fé, sendo incompatível com os padrões exigidos para a atividade de transporte aéreo, sobretudo o internacional. Assim, em casos de acidente aéreo com morte de passageiro, a responsabilidade é objetiva e solidária entre os integrantes da cadeia de fornecimento.

A responsabilização da ré decorre da subsunção dos fatos às normas do CDC (arts. 14 e 25), da Convenção de Montreal (arts. 17 e 21), do CBA (arts. 180, 256 e 257) e do CC (arts. 927, parágrafo único). A jurisprudência do STJ e do TJSC corrobora esse entendimento, reconhecendo a responsabilidade objetiva e

solidária em casos de acidente aéreo com morte de passageiro.

É, portanto, plenamente configurada a responsabilidade civil da ré, sendo devida a reparação pelos danos morais sofridos pelos autores, em razão da morte de seu familiar, vítima do acidente aéreo ocorrido em 28-11-2016.

Passe-se, pois, ao exame do pedido indenizatório moral, material e de pensão mensal.

Dos danos morais

Inegável que a situação narrada acarretou danos morais para os autores, os quais tiveram a vida de seu familiar ceifada pelo trágico acidente aéreo - o companheiro e filho dos autores foi uma das vítimas fatais da queda da aeronave RJ85, modelo da série BAe 146, em voo charter 2933, que transportava a equipe da Associação Chapecoense de Futebol e demais tripulantes/passageiros da cidade Boliviana Santa Cruz de La Sierra, com destino final ao Aeroporto Internacional José María Córdova, Rio Negro, Colômbia, a qual veio a cair ao solo na madrugada do dia 28-11-2016, nas proximidades da localidade denominada de Cerro El Gordo.

No caso, o agudo sofrimento dos autores é algo bastante factível, e dispensa maiores apontamentos a respeito, porquanto evidente a dor decorrente da perda de ente querido, que teve a vida ceifada de forma abrupta.

Acerca do *quantum* indenizatório, leva-se em conta a extensão do dano, a capacidade econômica das partes, o princípio da reparação integral (artigo 944, do CC), a vedação ao enriquecimento indevido, o caráter repressivo, punitivo e preventivo do dano moral, e, ainda, o critério bifásico adotado pelo STJ, bem como os parâmetros da proporcionalidade e da razoabilidade.

Dessa maneira, observados tais primados, reputo razoável o valor de R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais) para cada autor, com o destaque de que "*na ação de indenização por dano moral, a condenação em montante inferior ao postulado na inicial não implica sucumbência recíproca*" (Súmula nº 326 do STJ).

Saliento que já se levou em conta que o montante arbitrado devidamente atualizado deve alcançar patamar significativamente maior ao originalmente fixado, quantia que atende as balizas alhures estabelecidas.

O valor indenizatório deverá ser acrescido de correção monetária pelo INPC a contar do arbitramento (Súmula 362, STJ) e de juros moratórios de 1% ao mês desde o evento danoso (Súmula 54, STJ), isto é, a data de 28-11-2016.

Danos Materiais - despesas com tratamento psicológico

As autoras _____ e _____ demonstraram documentalmente a realização de tratamento psicológico em razão do profundo abalo ocasionado pela abrupta perda de seu ente querido, consoante revelam os documentos acostados no evento 20/INF11-12.

Há informação de que até o ajuizamento da ação teriam despendido o valor de R\$ 5.760,00 (autora _____) e R\$ 1.440,00 (autora _____), com o custeio do tratamento psicológico, todavia, não lograram acostar ao feito os comprovantes de desembolso.

Ademais, nenhum comprovante de que teriam necessidade de atendimento médico ou psicológico futuro restou acostado aos autos.

Logo, como os autores não se desvincularam do seu encargo probatório, ou seja, de provar fato constitutivo de seu direito, a condenação nesse ponto é de ser refutada.

Da Pensão Mensal (autora/companheira _____)

Nos termos do art. 948 do Código Civil, a indenização no caso de homicídio consiste no pagamento das despesas com o tratamento da vítima, seu funeral e o luto da família e na prestação de alimentos às pessoas a quem o defunto os devia.

No caso, a autora _____ pretende ser agraciada com pensionamento mensal em razão do óbito do seu companheiro. Ocorre que, como não se trata de família de baixa renda, não há como presumir a dependência econômica, ela deve ser comprovada nos autos.

Vê-se, pois, que não obstante a relação conjugal restar comprovada, tanto que a autora recebe benefício previdenciário de pensão por morte, os documentos acostados demonstram a ausência de dependência econômica, porquanto a autora é pessoa jovem (34 anos, o que indica que a sua manutenção no mercado de trabalho

se perpetuou), e ao tempo dos fatos, economicamente ativa (jornalista) e com renda própria (ev. 7/41). Tal cenário indica que o *de cuius* não arcava com *exclusividade* as despesas da família.

Assim, demonstrado nos autos que a autora exercia labor remunerado e, dada a sua pouca idade, além de não restar evidenciado que o falecido custeava com exclusividade as despesas familiares, resta afastada a sua dependência econômica, pelo que o pedido de pensionamento mensal merece ser rejeitado.

DISPOSITIVO

Ante o exposto, com fundamento no artigo 487, I, do Código de Processo Civil, **JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTES** os pedidos formulados por _____, _____ e _____, em face da ré ASSOCIAÇÃO CHAPECOENSE DE FUTEBOL EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL, para:

a) CONDENAR a ré no pagamento de indenização por danos morais no valor de R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais) para cada autor, quantias que deverão ser atualizadas monetariamente pelo

¹
IPCA/IBGE (CC, art. 389, parágrafo único) a contar desta data e acrescidas de juros de mora de 1% ao mês desde o evento danoso (28-11-2016), passando a incidir a taxa legal a partir de 30/08/2024, nos termos do artigo 406 do Código Civil, com redação dada pela Lei n. 14.905/24.

b) JULGO IMPROCEDENTES os pedidos de danos materiais e pensão mensal.

Diante da sucumbência recíproca, condeno a parte autora ao pagamento de 75% das despesas processuais e honorários do tradutor e a requerida ao pagamento de 25% das despesas processuais e honorários do tradutor.

Condeno a ré, também na proporção de 25% ao pagamento de honorários ao patrono da parte autora, pelo que arbitro em 15% sobre o valor da condenação, assim como condeno a parte autora a pagar aos advogados da parte ré honorários advocatícios que arbitro em 15% sobre o valor que sucumbiu (valores postulados a título dano material somado a pensão mensal, indicados no evento 6, PET20), observados os critérios da natureza e importância da causa e o grau de zelo dos profissionais (CPC, art. 85, § 2º).

Expeça-se alvará judicial dos valores depositados nos autos ao tradutor nomeado pelo juízo, observando-se os dados bancários informados no evento 150.

Publique-se. Registre-se. Intimem-se.

Após o trânsito em julgado, tudo cumprido, inclusive quanto à cobrança das custas processuais, ao arquivo.

Documento eletrônico assinado por **GIUSEPPE BATTISTOTTI BELLANI, Juiz de Direito**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico https://eproc1g.tjsc.jus.br/eproc/externo_controlador.php?acao=consulta_autenticidade_documentos, mediante o preenchimento do código verificador **310092403261v45** e do código CRC **d94bbf2f**.

Informações adicionais da assinatura:
Signatário (a): GIUSEPPE BATTISTOTTI BELLANI
Data e Hora: 28/04/2026, às 13:38:03

1. 1. [...] Incide correção monetária pelo INPC, acrescido de juros de mora de 1% ao mês, até a data de 31/08/2024. A partir dessa data, em virtude das alterações promovidas no Código Civil pela Lei nº 14.905/2024, a correção monetária será pelo IPCA (art. 389, parágrafo único, do CC), e os juros de mora serão calculados pela Selic, deduzida a correção monetária (art. 406, §1º, do CC), seguindo a metodologia do Conselho Monetário Nacional e divulgada pelo Bacen, conforme o art. 406, §2º, do CC. Caso a taxa Selic apresente resultado negativo, considera-se que como zero os juros de mora, nos termos do parágrafo 3º do art. 406 do Código Civil [...] (Apelação nº 5080489-50.2022.8.24.0930/SC, rel. Des. Guilherme Nunes Born) ⇐

0309561-82.2017.8.24.0018

310092403261.V45