



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

Registro: 2024.0000945379

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1003351-05.2015.8.26.0562, da Comarca de Santos, em que é apelante/apelado BENEDITO JUAREZ CÂMARA, é apelado/apelante AF ANDRADE EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LTDA, Apelados JOAO CARLOS LYRA PESSOA DE MELO FILHO, APOLO SANTANA VIEIRA e PARTIDO SOCIALISTA BRASILEIRO.

ACORDAM, em 7ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "Negaram provimento aos recursos. V. U.", de conformidade com o voto do Relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmos. Desembargadores FERNANDO REVERENDO VIDAL AKAOUI (Presidente), LIA PORTO E JOSÉ RUBENS QUEIROZ GOMES.

São Paulo, 2 de outubro de 2024.

FERNANDO REVERENDO VIDAL AKAOUI

RELATOR

Assinatura Eletrônica



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
 São Paulo

Apelação nº **1003351-05.2015.8.26.0562**

Relator: **FERNANDO REVERENDO VIDAL AKAOUI**

Órgão Julgador: **7ª Câmara de Direito Privado**

Comarca: **Santos / 9ª Vara Cível**

Magistrada: **Dra. Rejane Rodrigues Lage**

Apelantes/Apelados: **Benedito Juarez Câmara, AF Andrade Empreendimentos e Participações Ltda e Partido Socialista Brasileiro**

Voto nº 5905

APELAÇÃO CÍVEL – Indenização por danos materiais e morais – Notório acidente aéreo ocorrido em Santos/SP, com queda de aeronave que transportava então candidato à Presidência da República sobre área residencial – Pretensão de receber indenização por danos materiais e morais dirigida à proprietária da aeronave (AF Andrade) e ao Partido Socialista Brasileiro – Sentença de parcial procedência condenando apenas a empresa proprietária – Recurso do autor visando à responsabilização também do Partido Socialista Brasileiro, e a inclusão da condenação por lucros cessantes – Não acolhimento – Inexiste supedâneo jurídico para desqualificar o Partido Socialista Brasileiro como mero usuário da aeronave à época, ainda que com provisória exclusividade – Inteligência do art. 123 do Código Brasileiro de Aeronáutica que, à época, não contemplava responsabilidade do usuário direto, salvo se ele prestasse serviços aéreos privados – Questão, ademais, já esmiuçada no REsp 1.785.404/SP – Lucros cessantes, por seu turno, incongruentes com o fato de que o autor/apelante era proprietário de uma academia instalada no local e que, em demanda por esta proposta, se reclama os lucros cessantes da atividade – Recurso da AF Andrade buscando ao afastamento da sua responsabilidade, além do acolhimento da denúncia da lide – Não acolhimento, também – Arrendadora da aeronave, respondendo independentemente de convenção particular com terceiros – Denúncia corretamente indeferida, ante a solidariedade que envolve denunciante e denunciados, cabendo solução da relação interna em ação própria – Sentença correta – **RECURSOS DESPROVIDOS.**



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

Vistos.

Trata-se de apelações interpostas contra sentença de Sua Excelência, a Dra. Rejane Rodrigues Lage, MM. Juíza de Direito da 9ª Vara Cível da Comarca de Santos que, às p. 3315/3330 destes autos, ação de indenização por danos materiais e morais promovida por **BENEDITO JUAREZ CÂMARA** contra **AF ANDRADE EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LTDA** e **PARTIDO SOCIALISTA BRASILEIRO**, julgou parcialmente o pedido apenas com relação à corré AF Andrade.

Recorre o autor, sustentando que o Partido Socialista Brasileiro deve ser igualmente responsabilizado pelos danos, dado que seria o cessionário da aeronave que servia exclusivamente aos seus interesses. Aduz que o partido realizada a exploração direta da aeronave em vez de contratar uma empresa para realização do táxi aéreo; de sorte que os danos devem ser carreados à agremiação. Sustenta, na mesma linha, que os lucros cessantes devem ser reconhecidos porque o autor/apelante ficou privado do uso do imóvel enquanto dele poderia auferir locativos mercê do embargo do local, razão pela qual pugna pelo provimento do recurso para assim estabelecer (p. 3349/3370).

Recorre também a corré AF Andrade, deduzindo ser parte ilegítima para figurar na lide porque já teria transmitido a aeronave a terceiros, a saber, Apolo Santana Vieira e João Carlos Lyra Pessoa de Mello Filho, já não mais possuindo ingerência sobre o bem. Sustenta que, a par disso, deve ser autorizada a denunciação da lide às pessoas de Apolo e João, contrariamente ao decidido em primeiro grau. Defende que, com relação a si, estão ausentes os pressupostos da responsabilidade civil, e que em verdade não estariam comprovados os danos alegados pelo autor e reconhecidos na sentença; e que, por fim, haveria excludente de responsabilidade por culpa exclusiva de terceiro, dada a culpa do piloto apurada nas investigações. Assim, pugna pelo provimento do recurso para que o pedido seja



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

julgado improcedente com relação a si (p. 3371/3401).

Recursos tempestivos, com preparo regular.

Contrarrazões de João Carlos Lyra Pessoa de Melho Filho e Apolo Santana Vieira às p. 3421/3437, do autor às p. 3438/3444, do Partido Socialista Brasileiro às p. 3445/3454 e da AF Andrade às p. 3455/3476, pelo desprovimento dos recursos adversos.

Há oposição ao julgamento virtual (p. 3482).

É o relatório.

Os recursos não comportam provimento.

A lide tem por pano de fundo a trágica ocorrência na qual em **13 de agosto de 2014**, por volta das 10h00, o avião Cessna Citation 560XL, prefixo PR-AFA, caiu sobre bairro residencial da cidade de Santos; vitimando o então presidenciável Eduardo Campos, dois pilotos, outros quatro integrantes da comitiva partidária; além de causar grande destruição por todo o entorno do acidente.

As imagens do acidente são de conhecimento notório, de fácil rememoração e percepção de que se tratava de bairro eminentemente residencial, ao passo que, segundo o relatório final A-134/2024 do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA (disponível [aqui](#)), especificamente em sua página 143, aponta que a velocidade do impacto da aeronave com o solo foi em torno de 375 kt (Nós), o que equivale a **694 km/h**.

Ao que consta, foram atingidos cerca de **treze imóveis** situados naquele quarteirão das ruas transversais Vahia de Abreu e Alexandre Herculano.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

E, em tal cenário, de evidente ocorrência de um **fato jurídico**, o debate se cinge à existência de **fato gerador**, de nexo de causalidade; à **verificação dos danos**, sua **quantificação** e à imputação da **responsabilidade** para quem pender o dever de reparar; sendo este o enfoque do julgamento em testilha.

Pois bem.

Da parte do autor, alinhava-se a tese no sentido de que **(i)** o Partido Socialista Brasileiro também deva ser responsabilizado pelos danos; e de que **(ii)** devem ser reconhecidos os lucros cessantes, para efetiva indenização.

Segundo se infere da petição inicial e de diversas outras demandas aforadas por terceiros prejudicados, tal situação corresponde à imputação de responsabilidade para com terceiros na superfície, circunstância disciplinada no Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86), cuja aplicação é inafastável do caso em tela em função do **critério da especialidade**.

Não se vê, a propósito, **antinomia**, bem porque inexistente conflito de normas – geral e especial – de modo a ser necessário evocar o critério como solução em primeiro grau. A situação é outra: sem nenhuma colidência com os critérios gerais, o legislador estabeleceu a necessidade de regramento para disciplinar as relações jurídicas vinculadas com a navegação aérea; cabendo ao hermeneuta, no momento de catalogar o regramento aplicável à situação concreta que lhe é posta em exame, eleger – ai, sim, pela especialidade, o diploma adequado.

Daí o amparo da solução da lide no Código Brasileiro de Aeronáutica, sem espaço para especular soluções parelhas baseadas em normas gerais, ou em normas especiais que não sejam, propriamente, a de maior espectro para a situação em tela (por exemplo, o Código de Defesa do Consumidor).

Feita essa menção, o art. 268 do Código Brasileiro de Aeronáutica



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

estabelece a responsabilidade por danos a terceiros na superfície da seguinte forma:

Art. 268. O explorador responde pelos danos a terceiros na superfície, causados, diretamente, por aeronave em vôo, ou manobra, assim como por pessoa ou coisa dela caída ou projetada.

§ 1º Prevalece a responsabilidade do explorador quando a aeronave é pilotada por seus prepostos, ainda que exorbitem de suas atribuições.

§ 2º Exime-se o explorador da responsabilidade se provar que:

I - não há relação direta de causa e efeito entre o dano e os fatos apontados;

II - resultou apenas da passagem da aeronave pelo espaço aéreo, observadas as regras de tráfego aéreo;

III - a aeronave era operada por terceiro, não preposto nem dependente, que iludiu a razoável vigilância exercida sobre o aparelho;

IV - houve culpa exclusiva do prejudicado.

§ 3º Considera-se a aeronave em vôo desde o momento em que a força motriz é aplicada para decolar até o momento em que termina a operação de pouso.

§ 4º Tratando-se de aeronave mais leve que o ar, planador ou asa voadora, considera-se em vôo desde o momento em que se desprende da superfície até aquele em que a ela novamente retorne.

§ 5º Considera-se em manobra a aeronave que estiver sendo movimentada ou rebocada em áreas aeroportuárias.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

Como se vê, a norma aplicável estabelece veemente responsabilidade pelos danos causados a terceiros na superfície, se causados diretamente por aeronave em voo ou manobra, ressalvadas as exculpantes grafadas no dispositivo; e sempre tendo por enfoque a figura do **explorador**.

É o próprio Código Brasileiro de Aeronáutica que, naturalmente, capitula a definição de **exploração da aeronave** e de **explorador**, devendo-se observar que a Lei nº 14.368/2022 alterou a redação do art. 123 do diploma referido, dando-lhe amplitude maior; de modo que a solução do caso em tela deve respeitar a redação vigente à data dos fatos (2014).

Seguindo aquela contemporaneidade, a lei em questão estabelecia:

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

- I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;
- II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;
- III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;
- IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

Assim, com as escusas pela redundância, só se pode reputar explorador **(i)** aquele que, proprietário ou não, utiliza a aeronave por conta própria (art. 122); **(ii)** a pessoa jurídica com concessão ou autorização para transporte aéreo (art. 123, inc. I); **(iii) o proprietário de aeronave ou quem a use quando se tratar de serviços aéreos privados** (art. 123, inc. II); **(iv)** o fretador com condução técnica, direção e autoridade sobre a tripulação (art. 123, inc. III); e **(v)** o arrendatário (art. 123, inc. IV).

Percebe-se que o **usuário**, por esta simples e circunstancial condição de usuário, não é – e nem poderia ser – legitimado a responder pelos danos causados em superfície.

Trazendo-se tais moldes para o caso dos autos, vislumbra-se que a utilização da aeronave a serviço do Partido Socialista Brasileiro, ainda que reiterada, não desnatura a agremiação como simples **usuária** e, assim, excluída do rol dos legitimados a responderem por danos em superfície.

À luz das razões recursais do autor, não há como modificar tal conclusão pelo fato de que a aeronave, "durante os meses de junho, julho e agosto/14" tenha servido "exclusivamente aos interesses da companhia presidencial do Sr. Eduardo Campos" (p. 3357, especificamente); **inexistindo a figura da exploração indireta** porque esse mero uso somente atrairia a responsabilidade para o Partido Socialista Brasileiro **se o partido estivesse a prestar serviços aéreos privados a outrem**.

Rememore-se o inciso II do art. 123 acima transcrito: "o proprietário da aeronave **ou quem a use** diretamente ou através de seus prepostos, **quando se tratar de serviços aéreos privados**" (destaquei).

Assim, sendo evidente que não se tratava de uso para prestação de serviços aéreos privados, mas sim de uso para benefício próprio, **a figura do**



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
 São Paulo

partido continua residindo no continente do mero usuário da aeronave.

Aqui, averbe-se não exercer influência eventual irregularidade administrativa no que diga respeito à formalização ou não da doação de horas de voo (serviço com expressividade econômica) à campanha presidencial. Tal omissão, se de fato ocorreu, redonda nas consequências iminentes ao regramento eleitoral, mas não induz, *per si*, nenhuma alteração de prisma de responsabilidade civil. Não há espaço, assim, para especular cenários que alterem o caráter de mero uso, à margem de responsabilidade perante terceiros.

Não se trata, aqui, de deixar impunes os responsáveis pelo dano, mas sim limitar a responsabilidade aos que, efetivamente, a ela fazem jus dentro de um cenário de legalidade, justo processo e, sobretudo, previsibilidade jurídica, vetor que é nato ao Estado Democrático de Direito.

O Colendo Superior Tribunal de Justiça, por ocasião do julgamento de recurso envolvendo outra vítima do acidente, analisou profundamente a questão da responsabilidade do Partido Socialista Brasileiro no evento, cunhando o paradigmático acórdão proferido no REsp nº 1.785.404/SP, de relatoria do Ínclito Ministro Luis Felipe Salomão, que assim é ementado:

RECURSO ESPECIAL. ACIDENTE AÉREO. VÍTIMAS EM SUPERFÍCIE. RESPONSABILIDADE CIVIL. TEORIA OBJETIVA. RISCO DA ATIVIDADE. TRANSPORTE DE PESSOAS. TRANSPORTE AÉREO. CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA. EXPLORADORES DO SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO. PROPRIETÁRIOS, POSSUIDORES E ARRENDATÁRIOS. PARTIDO POLÍTICO (PSB) CONTRATANTE DO SERVIÇO DE TRANSPORTE



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
 São Paulo

AÉREO. USUÁRIO. IRRELEVÂNCIA DA GRATUIDADE. RESPONSABILIDADE PELOS DANOS AFASTADA.

[...]

13. Não é responsável pelos danos causados pela atividade de serviço de transporte aéreo o contratante desse serviço, usuário da aeronave, na hipótese o Partido Socialista Brasileiro, ainda que o contrato de uso não tenha sido oneroso.

14. Recurso especial não provido (STJ – Quarta Turma – REsp nº 1.785.404/SP – Rel. Min. LUIS FELIPE SALOMÃO – j. 16.02.2022).

E do corpo do respeitável aresto, tira-se:

Não há dúvidas, pois, de que, no caso concreto, o papel desempenhado pelo PSB era de usuário da aeronave.

Com efeito, ainda que tenham chegado a "lugares" distintos, sentença e acórdão atestaram a condição de usuário do serviço de transporte aéreo do partido. A circunstância ressalvada pela sentença, e que, ao menos aparentemente, foi tomada como elemento "conversor" do *status* de usuário do serviço para explorador foi o fato de a aeronave ter sido usada com exclusividade, supondo-se, a partir disso, que haveria ingerência sobre a tripulação por parte do partido.

Na linha dessas ideias, é certo que o partido recorrido, juridicamente, nada mais era que o contratante do serviço de transporte aéreo, ainda que dito contrato não tenha sido oneroso.

Nessa ordem de raciocínio, esclarece Pamplona Filho



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
 São Paulo

que o contrato de transporte aéreo é pacto bilateral, eis que gera obrigações para ambas as partes. A contratada tem como obrigação entregar o passageiro ou a carga em seu destino final com segurança e integralidade. Por outro lado, o contratante deve pagar por esse serviço, porque, em regra, será oneroso. Todavia, nada impede a pactuação na modalidade gratuita, consoante, inclusive, o art. 256, § 2º, do Código Brasileiro de Aeronáutica, tantas vezes referenciado neste voto (GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Novo curso de Direito Civil, v. 4: Contratos, tomo 2: Contratos em Espécie. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2010. p. 472).

Logo, com ou sem onerosidade, com ou sem gratuidade, com ou sem regularidade na doação de horas de voo para uso, e com ou sem exclusividade no uso por determinado período, **o partido não se divorcia da posição de mero usuário da aeronave**, sendo por demais singelo o argumento autoral de que o comandante falecido prestava serviços ao partido, dado que "era o partido político que elaborava a agenda de viagens do candidato Eduardo Campos sempre de acordo com os interesses do partido e de seu candidato. Destarte, ode cujus teria que cumprir as determinações do referido partido e de seu candidato" (p. 3357).

Ora, é ínsito à atividade, **notadamente da aviação executiva**, que o usuário escolha os horários de melhor conveniência para ida e retorno ao destino; sendo de certa forma pueril **supor que fosse o piloto a determinar qual horário deveriam os passageiros realizar a viagem, ou de que forma organizar a agenda de compromissos**.

Até mesmo na aviação comercial o simples usuário adquirente de passagem aérea escolhe, em geral, o horário de melhor conveniência para seu



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

trajeto; quanto mais – repita-se – em se tratando de aviação executiva que prima pela amplitude de personalização e exclusividade das viagens.

Nem por isso, todavia, menos usuário. Do contrário, ter-se-ia que admitir que os usuários (leia-se, passageiros) da aviação executiva seriam responsáveis por todo e qualquer infortúnio ocorrido em solo, **mercê de simples habitualidade no uso do serviço**.

Registre-se que, segundo reportagem da Revista Exame, datada de 14 de agosto de 2023 (disponível [aqui](#)), dados da Associação Brasileira de Aviação Geral indicam que o Brasil tem uma frota de, aproximadamente, 9.800 (nove mil e oitocentas) aeronaves executivas, ao passo que o país conta com cerca de 147 (cento e quarenta e sete) empresas de táxi aéreo.

A lógica do apelo, portanto, seria impensável em termos de dimensão do setor; assim como seria impensável responsabilizar uma pessoa qualquer por um acidente de trânsito envolvendo um motorista particular que dirige com carro próprio, pela simples circunstância de utilização rotineira daquele serviço.

Portanto, acertada a conclusão estampada em primeiro grau no que toca à improcedência do pedido com relação ao Partido Socialista Brasileiro.

Ainda no campo do apelo autoral, não logra a tentativa de agregar indenização por lucros cessantes à condenação. Isto, pela simples razão que o fundamento do pleito é o **não uso forçado do imóvel**, "pela perda de não poder usufruir do local e ter renda para sua subsistência" (p. 3370, especificamente).

No entanto, o aqui autor/apelante, Benedito Juarez Câmara, é proprietário da empresa **Mahatma Educação Física Ltda – ME**, pessoa jurídica que, patrocinada pelos mesmos advogados do aqui autor, propôs a ação nº 1016795-08.2015.8.26.0562, que tramitou pela Egrégia 9ª Vara Cível da Comarca



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

de Santos e igualmente se vê para análise recursal sob esta relatoria.

Na ação referida, proposta pela pessoa jurídica, também se formulou pedido de indenização por lucros cessantes, bem quantificados e com substrato no fato de que a academia de ginástica, por força do acidente, restou privada de faturamento regular.

Ora, em se tratando de um mesmo imóvel, são absolutamente excludentes as possibilidades de obter renda com aluguel a terceiro e obter faturamento com o próprio autor explorando a atividade comercial de academia.

Desta forma, revela-se mais lógico prestigiar a hipótese mais palpável, de aferir reais lucros cessantes pela interrupção do funcionamento da academia, do que especular eventuais perdas pela não locação cuja efetiva concretização não se demonstrou; **observado, a propósito, que o pedido de indenização por lucros cessantes é alvo de recurso próprio**; e observado, ainda, que nesta causa consagra-se o direito do autor a ser indenizado pelos danos físicos no imóvel e pelos danos morais vivenciados, nada mais havendo a agregar.

No que concerne ao recurso interposto pela corré AF Andrade, melhor sorte não lhe assiste.

A partir dos conceitos já esmiuçados ao longo do voto, não há como se distanciar do fato de que a AF Andrade era a operadora da aeronave, assim qualificada à luz do art. 123 , incs. II e IV, do Código Brasileiro de Aeronáutica:

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

[...]

II - a pessoa natural ou jurídica que utilize aeronave, de sua propriedade ou de outrem, de forma direta ou por meio de prepostos, para a realização de operações que não



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

configurem a prestação de serviços aéreos a terceiros;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

Assim, seja pela utilização da aeronave para realização de operações que não configuravam prestação de serviços, seja pela simples condição de arrendatária, a AF Andrade era a responsável pela aeronave.

A tese exculpante, em verdade, baseia-se unicamente no fato de que, em momento anterior ao acidente, teria a apelante procedido à "efetiva e real transferência da aeronave em questão a terceiros, mais especificamente, os Srs. João Lyra e Apolo Vieira, os quais posteriormente autorizaram o uso da aeronave pelo Corréu PSB" (p. 3373, especificamente).

Todavia, referido negócio, ainda que efetivamente consumado pela tradição, tinha caráter *inter partes*, à falta de registro público da dita transação; e, dentro de tal contexto, induz-se, no máximo, à **solidariedade dos efetivos exploradores**, *ex vi* do art. 124, § 2º, do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Ou seja, a convenção particular não registrada **não tem o condão de afastar a responsabilidade do alienante**, mas, apenas, **atrair a responsabilidade do explorador/adquirente**; até porque é de meridiana compreensão que, à luz da aparência, seria **impensável** desonerar aquele que estampa o registro público de propriedade ou operação.

Sobre o tema, o aresto antes referenciado, de relatoria do Ínclito Ministro Luis Felipe Salomão, traz em seu item 11 da ementa que "**a teoria da aparência legitima o ajuizamento da ação de ressarcimento dos danos pelo defeito do serviço contra o aparente responsável, ainda que outros sujeitos houvessem de ser responsabilizados**".



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

Do mesmo voto, extrai-se que "valendo-me da sistematização apresentada em momento anterior, acerca dos 'papéis' desempenhados por cada um dos réus da ação ordinária, sobretudo pela ora recorrente, AF ANDRADE EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LTDA., tenho que, não bastasse ter adequadamente composto o polo passivo da demanda indenizatória, sua responsabilidade pelos danos causados às autoras, terceiros em superfície, é incontestado, uma vez que, nos termos informados pelas instâncias ordinárias, era, ao tempo do lamentável evento, arrendatária da aeronave acidentada".

Portanto, é inafastável a responsabilidade direta da recorrente AF Andrade pelos danos articulados na inicial.

Por fim, no que toca à irresignação da corré apelante quanto ao não acolhimento do seu pedido de denunciação da lide aos adquirentes da aeronave, tem-se por processualmente acertada a solução dada pelo juízo *a quo*.

Isto porque o instituto, propositado à celeridade, não se presta à admitir a absorção de toda e qualquer lide que se baseie no direito de regresso; bem porque há significativa distinção entre direito de regresso *in thesi* e a circunstância daquele que está obrigado, pela lei ou pelo contrato, a indenizar (art. 125, *caput*, inc. II, do Código de Processo Civil). A irrestrita admissão, a propósito, mostra-se intuitivamente confrontante com a celeridade que norteou a concepção.

Esta Corte, valendo-se da prestigiada lição de Vicente Greco Filho *in* Direto Processual Civil Brasileiro, 1º vol. 14ª ed., Saraiva, p. 143-144, registra em sua jurisprudência o seguinte entendimento:

A denunciação da lide tem por justificativa a economia processual, porquanto encerra, num mesmo processo, duas ações (a principal e a incidente) e a própria exigência de justiça, porque evita sentenças contraditórias. Ora, se



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
 São Paulo

estendemos a possibilidade de denunciação a todos os casos de possibilidade de direito de regresso violaríamos todos esses princípios, de aceitação pacífica no direito processual brasileiro, sem exceção. De fato, se admitirmos a denunciação ante a simples possibilidade de direito de regresso violaríamos a economia processual e a celeridade da justiça, porque num processo seriam citados inúmeros responsáveis ou pretensos responsáveis numa cadeia imensa e infundável, com suspensão do feito primitivo. Parece-nos que a solução se encontra em admitir, apenas, a denunciação da lide nos casos de ação de garantia, não a admitindo para os casos de simples ação de regresso (**TJSP – 26ª Câmara de Direito Privado – Apelação nº 1080410-24.2020.8.26.0100 – Rel. Des. FELIPE FERREIRA – j. 26.11.2021**).

Desta maneira, não se admite que a denunciação introduza fundamento jurídico novo, não versado na causa principal, que não seja a responsabilidade direta do denunciado por força de lei ou de contrato que assim garanta, tal como o de seguro (que não se confunde com partição de responsabilidades feita em instrumento particular).

Acresça-se, em arremate, como bem assinalado pela julgadora de origem, "que a relação em tela como dito é regida pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, que prevê a responsabilidade solidária em caso de falha no registro do órgão regulador acerca da transferência da exploração econômica da aeronave", de modo que "a relação obrigacional mantida entre a Ré AF ANDRADE e os litisdenunciados APOLO SANTANA VIEIRA e JOÃO CARLOS LYRA PESSOA DE MELLO FILHO é de solidariedade, o que torna inviável o chamamento promovido", devendo a partição de responsabilidades inerentes à relação interna ser resolvida em ação própria.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

Desta forma, ambos os recursos não logram o êxito almejado, merecendo, a sentença, integral confirmação.

A fim de evitar manejo de embargos de declaração voltados unicamente ao prequestionamento, e de modo a franquear acesso às instâncias extraordinária e especial, considera-se prequestionada toda a matéria constitucional e infraconstitucional debatida nos autos, porquanto apreciadas, neste Colegiado, as questões relacionadas à controvérsia, ainda que sem expressa menção ou individualização dos argumentos ou dispositivos legais invocados pelas partes.

Nessa linha, já decidiu o Colendo Superior Tribunal de Justiça que o prequestionamento “pressupõe debate e decisão prévios pelo colegiado, ou seja, emissão de juízo sobre o tema” (**EDcl no AgRg no REsp 1.172.919/PE**); contentando-se com a sua forma implícita, tal como disposto, por exemplo, no AgRg 572.737/RS, REsp 365.079/SP, EDcl no Resp. 688.698/PR, EDcl no REsp. 855.181/SC, entre outros.

Ante o exposto, pelo meu voto, **NEGO PROVIMENTO** aos recursos, nos termos da fundamentação, majorando-se a verba honorária devida pelos apelantes, na forma do art. 85, § 11, do Código de Processo Civil.

Com relação aos honorários advocatícios devidos pelo autor aos patronos do Partido Socialista Brasileiro, ficam aqui majorados a R\$ 7.000,00 (sete mil reais); os devidos pela corré AF Andrade ao patrono do autor ficam majorados para 15% sobre o valor atualizado da condenação; e, finalmente, os devidos pela AF Andrade aos patronos dos litisdenunciados ficam majorados para R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

FERNANDO REVERENDO VIDAL AKAOUI
RELATOR