

NO TRIBUNAL REGIONAL DOS ESTADOS UNIDOS
DISTRITO LESTE DE NOVA YORK

<p>PATRÍCIA ABRAHIM BARBOSA GARCIA, individualmente como esposa sobrevivente e como representante pessoal do espólio de FRANCISCO AUGUSTO MARQUES GARCIA JÚNIOR, falecido, e como mãe e tutora natural de VINICIUS ABRAHIM BARBOSA GARCIA e MATHEUS ABRAHIM BARBOSA GARCIA, filhos menores sobreviventes de FRANCISCO AUGUSTO MARQUES GARCIA JÚNIOR, falecido;</p> <p>APARECIDA DE LOURDES SPINELI, individualmente como esposa sobrevivente e como representante pessoal do espólio de RICARDO TARIFA, falecido;</p> <p>ELIANE FONTOURA, individualmente como esposa sobrevivente e como representante pessoal do espólio de ANDRÉ LUIS FONTOURA PEREIRA, falecido, MANOEL LUIZ LAGO PEREIRA, pai sobrevivente de ANDRÉ LUIS FONTOURA PEREIRA, falecido, RICARDO CARNEIRO DA FONTOURA PEREIRA, irmão sobrevivente de ANDRÉ LUIS FONTOURA PEREIRA, falecido, MARIA JOSÉ CARNEIRO DA FONTOURA, irmã sobrevivente de ANDRÉ LUIS FONTOURA PEREIRA, falecido;</p> <p>DIONE COSTA DE ANDRADE LEAL, individualmente como esposa sobrevivente e como representante pessoal do espólio de JOÃO FRANCISCO GARCIA LEAL, falecido, e como mãe e tutora natural de DIENE DE ANDRADE GARCIA LEAL, filha menor sobrevivente de JOÃO FRANCISCO GARCIA LEAL, falecido, DIOGO DE ANDRADE GARCIA LEAL, filho adulto sobrevivente de JOÃO FRANCISCO GARCIA LEAL, falecido;</p> <p>JOSÉ ALEXANDRE GRANELA BORJA, MATHEUS BORJA e ALEXINALDO GRANELA BORJA, individualmente como filhos adultos sobreviventes e co-representantes pessoais do espólio de JOANA D'ARC RIBERO, falecida;</p> <p>SENOMAR TEIXEIRA, , individualmente como meio-irmão sobrevivente e como representante pessoal do espólio de ANA CLÁUDIA TEIXEIRA DE BRITO;</p> <p>KENIA CRISTINA ALEXANDRINO CRUZ, , individualmente como esposa sobrevivente e como representante pessoal do espólio de CARLOS CRUZ, falecido, e como mãe e</p>	<p>06 5964</p> <p>Caso no.</p> <p>PETIÇÃO INICIA</p> <p>REQUERIMENTO DO AUITOR PARA JULGAMENTO POR JÚRI</p>
---	---

tutora natural de CARLOS CRUZ FILHO, filho menor sobrevivente de CARLOS CRUZ, falecido, MARGARIDA AMÉLIA CRUZ, mãe sobrevivente de CARLOS CRUZ, falecido, CANDIDO DA SILVA CRUZ, pai sobrevivente de CARLOS CRUZ, falecido;

JOANA DARC GONÇALVES RODRIGUES, individualmente como irmã sobrevivente e como representante pessoal do espólio de LAZARO GONÇALVES SOBRINHO, falecido, SEBASTIANA GONÇALVES, mãe sobrevivente de LAZARO GONÇALVES SOBRINHO, falecido;

ELISABETE PEREIRA RAPHAEL DOS SANTOS, individualmente como esposa sobrevivente e como representante pessoal do espólio de LUIZ FELIPE DOS SANTOS, falecido;

JULIANA DE CASTRO, individualmente como esposa sobrevivente e como representante pessoal do espólio de MARCELO LOPES, falecido e como mãe e tutora natural de ALLANIS DE CASTRO LOPES, filha menor sobrevivente de MARCELO LOPES, falecido, EDIMAR DE ARAÚJO LOPES, pai sobrevivente de MARCELO LOPES, falecido, MARIA HELENA GOMES LOPES, mãe sobrevivente de MARCELO LOPES, falecido;

Autores,

vs.

EXCELAIRE SERVICES, INC., empresa de Nova York, e HONEYWELL INTERNATIONAL INC, empresa de Delaware;

Rés.

Os autores, por intermédio dos advogados infra-assinados, em virtude de sua pretensão de perdas e danos, afirmam e alegam o que se segue:

INTRODUÇÃO

1. Esta é uma ação por danos pessoais e reparação por morte, por negligência de outros, resultante de uma colisão em pleno ar entre uma aeronave registrada nos Estados Unidos e uma aeronave registrada no Brasil, no espaço aéreo brasileiro, em 29 de setembro de 2006. Um jato executivo de propriedade e operado pela ré ExcelAire Service, Inc. (daqui em diante denominada “ExcelAire”), a caminho da matriz da ExcelAire em New York e pilotada por dois pilotos americanos empregados da ExcelAire, colidiu com um avião de carreira transportando os falecidos parentes dos autores, fazendo com que esta última aeronave caísse na floresta Amazônica, matando as 154 pessoas a bordo. Os pilotos do jato da ExcelAire voavam a uma altitude incorreta no momento da colisão, e o transponder do jato da ExcelAire (o componente que transmite a altitude do avião e as informações de identificação e opera seu sistema automático anti-colisão), projetado e fabricado pela ré, a Honeywell International Inc. (daqui em diante denominada “Honeywell”) não estava funcionando no momento da colisão.

JURISDIÇÃO E FÓRUM

2. A jurisdição apropriada para o objeto é a deste Tribunal, de acordo com o U.S.C 28, parágrafos 1332 (a) e 1369. Os autores e cada um deles alegam um valor em controvérsia superior a US\$75.000,00, excluídos juros e custas. Há completa diversidade de cidadanias entre os autores e seus parentes falecidos, residentes no Brasil, e as rés ExcelAire, uma empresa organizada sob as leis e sediada no Estado de New York, e Honeywell, empresa organizada sob as leis do estado de Delaware com sua sede localizada em New Jersey. Esta ação decorre de um único acidente no qual mais de 75 pessoas morreram e o acidente ocorreu em um local diferente dos estados onde os réus residem.
3. O foro deste distrito e divisão é apropriado, de acordo com o U.S.C. 28, parágrafo 1391 (a) e (c), pois cada uma das rés está sujeita à jurisdição pessoal neste Distrito. A ré ExcelAire tem sua matriz neste Distrito. A ré Honeywell projeta, fabrica, comercializa e vende componentes de aviões, os quais ela sabe são usados nas aeronaves voando de e para os aeroportos localizados neste Distrito, inclusive as peças dos componentes para o Legacy 600 da Embraer, de propriedade e operada pela ExcelAire, que estava a caminho da matriz da ExcelAire neste Distrito no momento do acidente. Esses componentes fabricados pela Honeywell para o Legacy 600 incluem o transponder, o qual, conforme descrito abaixo, contribuiu substancial e significativamente para a colisão em pleno ar que resultou na morte de todos os passageiros do avião de carreira, inclusive os falecidos parentes dos autores.

PARTES

4. A autora Patrícia Abraham Barbosa Garcia, cidadã brasileira e residente no Brasil, é esposa sobrevivente do falecido Francisco Augusto Marques Garcia Júnior e representante pessoal de seu espólio, e mãe e tutora dos seus filhos menores sobreviventes autores Vinicius Abraham Barbosa Garcia e Matheus Abraham Barbosa Garcia. Os autores Vinicius Abraham Barbosa Garcia, menor e Matheus Abraham

Barbosa Garcia, menor, são cidadãos brasileiros e residentes no Brasil e filhos sobreviventes de Francisco Augusto Marques Garcia Júnior. O falecido Francisco Augusto Marques Garcia Júnior era cidadão brasileiro e residente no Brasil no momento da sua morte por negligência de outros em 29 de setembro de 2006.

5. A autora Aparecida de Lourdes Spinelli, cidadã brasileira e residente no Brasil, é esposa sobrevivente do falecido Ricardo Tarifa e representante pessoal do seu espólio. O falecido Ricardo Tarifa era cidadão brasileiro e residente no Brasil no momento da sua morte por negligência de outros em 29 de setembro de 2006.
6. A autora Eliane Fontoura, cidadã brasileira e residente no Brasil, é mãe sobrevivente do falecido André Luis Fontoura Pereira e representante pessoal do seu espólio. O autor Manoel Luiz Lago Pereira, cidadão brasileiro e residente no Brasil, é pai sobrevivente de André Luis Fontoura Pereira. O autor Ricardo Carneiro da Fontoura Pereira, cidadão brasileiro e residente no Brasil, é irmão sobrevivente do falecido André Luis Fontoura Pereira. A autora Maria José Carneiro da Fontoura, cidadã e residente no Brasil é irmã sobrevivente do falecido André Luis Fontoura Pereira. O falecido André Luis Fontoura Pereira era cidadão brasileiro e residente no Brasil no momento da sua morte por negligência de outros em 29 de setembro de 2006.
7. A autora Dione Costa de Andrade Leal, cidadã brasileira e residente no Brasil, é esposa sobrevivente do falecido João Francisco Garcia Leal, representante pessoal do seu espólio e mãe e tutora de sua filha menor sobrevivente autora, Diene de Andrade Garcia Leal. A autora Diene de Andrade Garcia Leal, menor, é cidadã brasileira, residente no Brasil e filha sobrevivente do falecido João Francisco Garcia Leal. O autor Diogo de Andrade Garcia Leal, cidadão brasileiro residente no Brasil, é o filho adulto sobrevivente do falecido João Francisco Garcia Leal. O falecido João Francisco Garcia Leal era cidadão brasileiro e residente no Brasil no momento da sua morte por negligência de outros em 29 de setembro de 2006.
8. Os autores José Alexandre Granela Borja, Matheus Borja e Alexinaldo Granela Borja, cidadãos brasileiros e residentes no Brasil, são os filhos adultos sobreviventes e co-representantes pessoais do espólio da falecida Joana D´Arc Ribeiro. A falecida Joana D´Arc Ribeiro era cidadã brasileira e residente no Brasil no momento da sua morte por negligência de outros em 29 de setembro de 2006.
9. O autor Senomar Teixeira, cidadão brasileiro e residente no Brasil, é meio-irmão sobrevivente e representante pessoal do espólio de Ana Cláudia Teixeira de Brito. A falecida Ana Cláudia Teixeira de Brito era cidadã brasileira e residente no Brasil no momento da sua morte por negligência de outros em 29 de setembro de 2006.
10. A autora Kenia Cristina Alexandrino Cruz, cidadã brasileira e residente no Brasil, é esposa sobrevivente do falecido Carlos Cruz, representante pessoal do seu espólio e mãe e tutora do seu filho menor sobrevivente autor Carlos Cruz Filho. O autor Carlos Cruz Filho, menor, é cidadão brasileiro e residente no Brasil e filho sobrevivente do falecido Carlos Cruz. A autora Margarida Amélia Cruz, cidadã brasileira e residente no Brasil, é mãe sobrevivente do falecido Carlos Cruz. O autor Candido da Silva Cruz, cidadão brasileiro e residente no Brasil é pai sobrevivente do falecido Carlos Cruz. O falecido Carlos Cruz era cidadão brasileiro e residente no Brasil no momento da sua morte por negligência de outros em 29 de setembro de 2006.

11. A autora Joana Darc Gonçalves Rodrigues, cidadã brasileira e residente no Brasil, é irmã sobrevivente do falecido Lazaro Gonçalves Sobrinho e representante pessoal do seu espólio. A autora Sebastiana Gonçalves, cidadã brasileira e residente no Brasil, é mãe sobrevivente do falecido Lazaro Gonçalves Sobrinho. O falecido Lazaro Gonçalves Sobrinho era cidadão brasileiro e residente no Brasil no momento da sua morte por negligência de outros em 29 de setembro de 2006.
12. A autora Elisabete Pereira Raphael dos Santos, cidadã brasileira e residente no Brasil, é esposa sobrevivente do falecido Luiz Felipe Dos Santos, e representante pessoal do seu espólio. O falecido Luiz Felipe Dos Santos era cidadão brasileiro e residente no Brasil no momento da sua morte por negligência de outros em 29 de setembro de 2006.
13. A autora Juliana de Castro, cidadã brasileira e residente no Brasil, é esposa sobrevivente do falecido Marcelo Lopes, representante pessoal do seu espólio e mãe e tutora da sua filha menor sobrevivente Allanis de Castro Lopes. A autora Allanis de Castro Lopes, menor, é cidadã brasileira e residente no Brasil e filha sobrevivente do falecido, Marcelo Lopes. O autor Edimar de Araújo Lopes, cidadão brasileiro e residente no Brasil, é o pai sobrevivente do falecido Marcelo Lopes. A autora Maria Helena Gomes Lopes, cidadã brasileira e residente no Brasil, é mãe sobrevivente do falecido Marcelo Lopes. O falecido Marcelo Lopes era cidadão brasileiro e residente no Brasil no momento de sua morte por negligência de outros em 29 de setembro de 2006.
14. A ré ExcelAire é e foi, a todo o tempo, uma empresa de New York, sendo seu local principal de negócios New York e este Distrito. A ExcelAire foi, a todo o tempo, proprietária e operou o jato executivo Legacy 600 da Embraer, Registro número "N600XL" junto ao F.A.A dos Estados Unidos, que esteve envolvido no acidente que deu origem a esta ação (a "Aeronave da ExcelAire").
15. A ré Honeywell é e foi, a todo o tempo, uma empresa de Delaware, sendo seu local principal de negócios New Jersey. A Honeywell estava e está autorizada a fazer e a continuar a fazer negócios de modo sistemático em New York, suficientes para atender à Cláusula de Devido Processo Legal e para submetê-la à jurisdição deste Tribunal. Antes de 29 de setembro de 2006 a Honeywell projetou, fabricou, montou, inspecionou, testou, distribuiu, comercializou e introduziu na cadeia de comércio o transponder instalado na Aeronave da ExcelAire.

ALEGAÇÕES GERAIS

16. Em 29 de setembro de 2006, os falecidos parentes dos autores eram, cada um deles, passageiros viajando a bordo do Boeing 737-800, registro número "PR-GTD" (a "Aeronave da Gol"), um avião de carreira brasileiro operado pela Gol Linhas Inteligentes S.A. (doravante a "Gol"), no Vão 1907 da Gol. O vôo partiu aproximadamente às 15h25min de Manaus, Brasil e tinha escala programada em Brasília, Brasil, antes de continuar até o Rio de Janeiro, Brasil. O vôo deveria ter chegado em Brasília aproximadamente às 18h10min.
17. Em 29 de setembro de 2006, a Aeronave da ExcelAire partiu de São José dos Campos, Brasil, e tinha uma escala programada em Manaus, Brasil, antes de continuar até New York para uso pela ExcelAire.

18. A Aeronave da Gol transportava 148 passageiros e seis tripulantes. A maioria dos passageiros eram brasileiros, mas havia diversos europeus e um americano a bordo. A Aeronave da Gol foi entregue nova à Gol em 12 de setembro de 2006 e apenas cerca de 230 horas de voo registradas.
19. A Aeronave da ExcelAire estava em sua viagem inaugural. A ExcelAire autorizou seus funcionários Joseph Lepore e Jan Paladino a operar a aeronave. Lepore e Paladino são cidadãos americanos e residentes neste Distrito. Além dos dois pilotos, havia cinco outros passageiros a bordo da Aeronave da ExcelAire: dois executivos americanos da ExcelAire, um repórter americano do New York Times e dois executivos brasileiros da Embraer.
20. O plano de voo para a Aeronave da ExcelAire, entregue aos pilotos e apresentado ao controle de tráfego aéreo antes do voo, estipulava que a aeronave voasse a uma altitude de 37.000 pés até passar sobre Brasília, ponto no qual ela deveria virar para noroeste em direção a Manaus e descer para 36.000 pés, antes de subir para 38.000 pés no ponto de espaço aéreo chamado de "Teres", 500 quilômetros mais à frente, e manter aquela altitude até descer em Manaus. O plano de voo da Aeronave da Gol estipulava que ela voaria a uma altitude de 37.000 pés até chegar a Brasília. Esses planos de voo estavam de acordo com as regras aplicáveis estipulando que os aviões voando para oeste estejam em altitudes pares, enquanto os aviões voando para leste estejam em altitudes ímpares, prevendo uma separação de pelo menos 1.000 pés entre as aeronaves.
21. O transponder da Aeronave da ExcelAire, projetado e fabricado pela Honeywell, parou de funcionar perto do momento em que a aeronave passou sobre Brasília. O transponder é um componente eletrônico instalado na cabine e que transmite ao controle de tráfego aéreo as informações de identificação da aeronave, a altitude, a velocidade e as coordenadas. O transponder também opera o Sistema para Evitar Colisões no Tráfego ("Traffic Collision Avoidance System" - TCAS). O TCAS é um dispositivo aviônico computadorizado que comunica a altitude da aeronave a outros aviões nas imediações, recebe informações equivalentes do TCAS daqueles aviões, e emite alertas por voz ou "instruções de procedimento" para "subir" ou "descer" se duas aeronaves se aproximarem demais uma da outra. Quando o transponder não está funcionando ou está em modo de prontidão ("standby"), o TCAS também não pode funcionar.
22. Assim, quando o transponder da Aeronave da ExcelAire parou de funcionar, os controladores de tráfego aéreo não puderam mais determinar sua altitude, seu TCAS não pôde mais detectar aviões próximos, e os TCAS dos aviões próximos não puderam mais detectar a Aeronave da ExcelAire. Após perder o sinal do transponder da Aeronave da ExcelAire, os controladores do tráfego aéreo tentaram repetidamente contatar a aeronave por rádio, mas não receberam resposta. É sabido que os pilotos da Aeronave da ExcelAire não contataram o controle de tráfego aéreo via rádio em nenhum momento para avisar sobre os problemas com o transponder da aeronave, e não se reportaram ao controle de tráfego aéreo via rádio no ponto chamado Teres, um ponto de contato obrigatório.
23. A Aeronave da ExcelAire colidiu em pleno ar com a Aeronave da Gol aproximadamente às 16h48min, cerca de 300 quilômetros após o ponto chamado Teres e a 200 quilômetros da cidade de Peixoto de Azevedo, a uma altitude de 37.000 pés. Essa era a altitude correta para a Aeronave da Gol de acordo com o seu plano de voo. De acordo com o seu plano de voo, entretanto, a Aeronave da ExcelAire deveria estar a 38.000 pés no momento da colisão.

24. O dano causado à Aeronave da Gol pela colisão fez com que ela mergulhasse de nariz na Floresta Amazônica. Todas as 154 pessoas a bordo morreram na queda.
25. O transponder da Aeronave da ExcelAire começou a funcionar novamente poucos minutos após o acidente, momento no qual os pilotos entraram com o código de emergência 7700 do transponder. Os pilotos da aeronave da Aeronave da ExcelAire também recuperaram as comunicações via rádio após o acidente, uma vez que enviaram sinal de socorro na frequência de emergência do rádio, que foi captado por um avião de carga que estava na área. O piloto do avião de carga orientou-os até a pista de aterrissagem da base militar mais próxima, a Base Área de Cachimbo, onde a Aeronave da ExcelAire pousou em segurança, sem danos a nenhum dos que estavam a bordo.
26. Subseqüentemente à colisão em pleno ar, os restos mortais dos parentes falecidos dos autores foram encontrados no local onde a Aeronave da Gol caiu, em meio aos destroços.
27. O Brasil é signatário da Convenção Internacional de Aviação Civil, Regras Aéreas (“Convention on International Civil Aviation, Rules of the Air”), e membro da Organização Internacional de Aviação Civil (“International Civil Aviation Organization” - “ICAO”). De acordo com as regras da ICAO aplicáveis no Brasil, diante de falha nas comunicações as aeronaves devem primeiro tentar restabelecer a comunicação retornando à sua frequência de rádio anterior. A aeronave deve também consultar os mapas de frequência de rádio a bordo da aeronave para determinar as frequências de rádio corretas para a sua localização.
28. É sabido que os pilotos da Aeronave da ExcelAire deixaram de adotar as medidas exigidas de acordo com as regras da ICAO após perder a comunicação com o controle de tráfego aéreo logo após passar sobre Brasília. Os pilotos deveriam ter reconhecido rapidamente que tinham perdido a comunicação via rádio, uma vez que estavam em um espaço aéreo concorrido onde “barulhos” de rádio freqüentes deveriam ser ouvidos. Eles também deveriam ter reconhecido que haviam perdido a comunicação quando não se reportaram a e/ou não receberam resposta do controle de tráfego aéreo nos pontos de contato obrigatório de Brasília e Teres. Apesar de tudo, é sabido que os pilotos não retornaram à sua frequência de rádio anterior, nem consultaram seus mapas de frequências de rádio para determinar se estavam usando a frequência correta para a área.
29. As regras da ICAO determinam que, caso mudar as frequências do rádio não tenha êxito em restabelecer as comunicações, uma aeronave voando em condições meteorológicas visuais no espaço aéreo onde o radar é usado pelo controle de tráfego aéreo – como a Aeronave da ExcelAire se encontrava naquele momento– deveria: 1) aterrissar no aeroporto adequado mais próximo e relatar sua chegada ao controle de tráfego aéreo apropriado, ou 2) se considerado desaconselhável pousar, manter a última altitude autorizada pelo controle de tráfego aéreo por sete minutos após configurar o transponder para o Código 7600 (para perda de comunicação) ou deixar de se reportar em um ponto de contato obrigatório, o que ocorrer por último, e depois disso ajustar sua altitude de acordo com o plano de voo. Anexo ICAO 2:3.6.5.2.
30. É sabido que os pilotos da Aeronave da ExcelAire não seguiram as regras da ICAO, acima. Eles não pousaram no aeroporto adequado mais próximo de Manaus, nem configuraram o transponder para o Código 7600. Mais de quarenta minutos se

passaram após eles terem perdido a comunicação logo antes de Brasília, um ponto de contato obrigatório, mas os pilotos não ajustaram a altitude de acordo com o plano de voo descendo para 36.000 pés após Brasília e então subindo para 38.000 pés após Teres. Em vez disso, eles permaneceram a 37.000 pés, apesar do seu plano de voo e apesar do fato de que altitudes ímpares serem reservadas somente para aviões seguindo na direção oposta.

31. A ExcelAire não exerceu o cuidado adequado na contratação e seleção dos pilotos e/ou não forneceu treinamento e supervisão adequados aos pilotos que estavam operando a Aeronave da ExcelAire. É sabido que o piloto Lepore tinha apenas cinco horas de tempo de voo em aeronaves modelo Legacy 600 da Embraer, e estava pilotando um Legacy 600 pela primeira vez no voo que deu origem a esta ação. É sabido que tanto Lepore quanto Paladino nunca haviam voado no Brasil antes do referido voo, exceto em curtos voos de teste nas instalações da Embraer.
32. É sabido que os pilotos da Aeronave da ExcelAire operaram o transponder de modo impróprio, colocando-o em modo de prontidão ou desativando-o de outra forma. É sabido que os pilotos da Aeronave da ExcelAire deixaram de observar a luz de alerta que indicava que o TCAS estava desativado e deixaram de tomar as providências para ativar o transponder e o TCAS. A falta de treinamento suficiente dos pilotos da Aeronave da ExcelAire e seu equipamento aviônico provavelmente contribuíram para essas falhas.
33. Os atos de negligência e as omissões da ExcelAire e de seus pilotos, descritos acima, foram um fator de contribuição substancial para a colisão no ar que causou a morte, por negligência de outros, dos falecidos parentes dos autores. Se os pilotos tivessem seguido as regras ICAO aplicáveis, ou tivessem operado adequadamente o transponder e/ou notado e agido de acordo com a luz de alerta do TCAS, a colisão provavelmente teria sido evitada.
34. Enquanto os atos e omissões da ExcelAire e de seus pilotos descritos acima constituem negligência, a Honeywell compartilha da responsabilidade pela colisão e pelas mortes, por negligência de outros, dos falecidos parentes dos autores, uma vez que ela projetou o transponder defeituoso da Aeronave da ExcelAire, e deixou de alertar sobre os perigos resultantes de usos previsíveis do transponder.
35. O transponder da Honeywell na Aeronave da ExcelAire contém diversas falhas de projeto reconhecidas muito tempo antes da ocorrência do acidente em questão e que criam um alto risco de que erros comuns e previsíveis dos pilotos tornem inoperante o transponder – e com ele o equipamento TCAS de salvamento. É sabido que a tecla que coloca o transponder em modo de prontidão está localizada muito próxima ao botão “IDENT”, que o piloto normalmente pressiona quando de solicitação do controle de tráfego aéreo, para facilitar a este o rastreamento da aeronave. Se o dedo do piloto escorregar levemente, a tecla de função será pressionada também, desativando o transponder e o TCAS.
36. É sabido que o transponder da Honeywell na Aeronave da ExcelAire também pode passar para o modo de prontidão se o piloto não completar a entrada do transponder de um novo código de quatro dígitos rápido o suficiente, geralmente dentro de poucos segundos. Demoras de alguns segundos não são incomuns, uma vez que os pilotos podem ser distraídos pelas comunicações via rádio ou outros eventos, freqüentemente precisam pedir ao controle de tráfego para repetir o novo código se não tiver sido ouvido ou entendido adequadamente na primeira vez, ou precisam

consultar o livro que contém o código adequado para a região enquanto o digitam, para assegurar que todos os quatro dígitos foram lembrados corretamente.

37. Falhas nos transponders da Honeywell (e por conseguinte do TCAS) devidas a tais passagens inadvertidas para o modo de prontidão têm sido relatadas freqüentemente nos Estados Unidos e na Europa, e pelo menos uma quase-colisão em pleno ar na Europa foi atribuída ao problema. Essas falhas levaram as autoridades nos dois continentes a emitir diretrizes de aeronavegabilidade exigindo a instalação de novo software para rem over o retardo em certos transponders da Honeywell. A data de entrada em vigor da diretriz de aeronavegabilidade da Administração Federal de Aviação (“Federal Aviation Administration”) para esse assunto foi 17 de outubro de 2006, e ela estipula um prazo de 18 meses dessa data em diante para a instalação do software atualizado.
38. Os projetos alternativos do transponder estavam e estão disponíveis para evitar a passagem desatenta para o modo de prontidão como resultado de usos previsíveis pelo piloto, como pressionar uma tecla incorreta muito próxima à correta ou demorar mais do que alguns segundos para digitar um novo código no transponder. Por exemplo, a tecla de função e a tecla “IDENT” poderiam ser colocadas mais afastadas uma da outra, e/ou o retardo poderia ser ampliado ou removido, como é feito pelos softwares de atualização disponíveis.
39. A Honeywell não forneceu advertências adequadas relacionadas ao perigo apresentado pelos usos previsíveis pelos pilotos, acima expostos. É sabido que o único aviso dado pelo transponder da Honeywell na Aeronave da ExcelAire quando da passagem de seu transponder para o modo de prontidão é uma luz *verde* que indica “TCAS off” (TCAS desligado). Não há alerta de voz, e nenhuma luz âmbar do tipo para o qual os pilotos são treinados para olhar como sinal de problema de segurança. Uma luz âmbar para “Falha no TCAS” somente é ativada quando há uma falha técnica do transponder, mas o efeito não é diferente quando o transponder está em modo de prontidão – nas duas circunstâncias, o TCAS não está executando sua função crítica de salvar vidas.
40. Projetos alternativos estavam e estão disponíveis para fornecer um alerta mais adequado quando o transponder entra em modo de prontidão e o TCAS é assim desativado. Poderia ser empregado um alerta de voz, e/ou a mesma luz âmbar que é ativada quando há uma falha técnica.
41. As falhas do projeto no transponder da Honeywell na Aeronave da ExcelAire foram um fator de contribuição substancial para a colisão em pleno ar que causou a morte, por negligência de outros, dos falecidos parentes dos autores. Se a Honeywell tivesse implementado os projetos de transponder alternativos disponíveis conforme os descritos acima, a colisão fatal provavelmente teria sido evitada pela operação do TCAS, ou mais provavelmente antes dos alertas do TCAS, através das instruções dos controladores de tráfego aéreo para que a Aeronave da ExcelAire adequasse a sua altitude.
42. Os atos de negligência e omissões pelos pilotos da ExcelAire, acima mencionados, os defeitos do projeto do transponder da Honeywell e a falha da Honeywell em fornecer os alertas adequados relacionados aos riscos apresentados por seus transponders foram causa mediata das mortes, por negligência de outros, dos falecidos parentes dos autores e as conseqüentes perdas aos autores.

43. Antes de suas mortes, os falecidos parentes dos autores, e cada um deles, sofreram danos à propriedade e lesões múltiplas e diversas de natureza tanto pessoal como pecuniária, inclusive dor e sofrimento conscientes, e medo e terror severos.
44. Os autores têm direito perdas e danos de subsistência devido a essas perdas, conforme a lei de subsistência de New York, EPTL 11-3.3 e/ou outras leis aplicáveis.
45. Como resultado das mortes dos falecidos parentes dos autores, os parentes próximos dos falecidos, e cada um deles, sofreram danos pecuniários e pessoais substanciais e sustentados, incluindo, mas não limitados a angústia mental, perda do cônjuge, sociedade, companheirismo e orientação; perda de suporte econômico; perda de serviços e despesas funerárias.
46. Os autores têm direito a perdas e danos por morte por negligência devido a essas perdas, de acordo com a lei de mortes causadas por negligência de New York, EPTL 5-4.1 et seq. e/ou outras leis aplicáveis.

PRIMEIRA CAUSA DE PEDIR
NEGLIGÊNCIA E RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRA A EXCELAIRE

47. Os autores reafirmam as alegações dos parágrafos 1 a 46 acima.
48. A todo o tempo a ExcelAire foi proprietária, operou e/ou controlou a Aeronave da ExcelAire envolvida no acidente que deu origem a esta ação.
49. A todo o tempo a ExcelAire teve a obrigação, para com os falecidos parentes dos autores e para com todos os passageiros a bordo da Aeronave da Gol no Vôo 1907, de operar e controlar a Aeronave da ExcelAire com razoável padrão de cuidado.
50. Como proprietária, operadora e/ou entidade em controle da Aeronave da ExcelAire, a ExcelAire era responsável por assegurar que a Aeronave da ExcelAire fosse operada somente por pilotos competentes e devidamente treinados.
51. A ExcelAire sabia ou deveria saber que se a Aeronave da ExcelAire não fosse operada por pilotos competentes e devidamente treinados, haveria risco não razoável de danos às pessoas que operavam, voavam ou estivessem sendo levadas a bordo de outra aeronave em suas imediações.
52. Como proprietária, operadora e/ou entidade em controle de um equipamento perigoso confiado a seus agentes e/ou funcionários, a ExcelAire é legalmente, civilmente e/ou de outra forma responsável pelos atos de negligência de seus funcionários, incluindo mas não limitados aos pilotos da Aeronave da ExcelAire.
53. A ExcelAire, por intermédio dos seus agentes e/ou funcionários, deixou de cumprir suas obrigações de cuidado de diversas modos, incluindo mas não limitados a:

- a. Deixar de exercer o devido cuidado ao contratar e selecionar seus funcionários e/ou agentes para assegurar que todas as precauções de segurança fossem seguidas na operação da Aeronave da ExcelAire;
 - b. Deixar de treinar e/ou supervisionar adequadamente seus pilotos na operação da Aeronave da ExcelAire ;
 - c. Deixar de assegurar que os pilotos da Aeronave da ExcelAire usassem técnicas e aptidões de pilotagem normais e razoavelmente prudentes na operação da Aeronave da ExcelAire, inclusive seguindo as regras da ICAO, as normas das leis estaduais comuns e/ou outras leis aplicáveis.
 - d. Deixar de navegar e/ou operar adequadamente a Aeronave da ExcelAire de modo razoavelmente seguro e competente ao deixar de voar na altitude correta de acordo com o plano de vôo e deixar de cumprir as regras relacionadas às altitudes corretas para aeronaves indo em direção ao oeste;
 - e. Deixar de navegar e/ou operar adequadamente a Aeronave da ExcelAire de modo razoavelmente seguro e competente ao deixar de notar a perda de comunicação com os controladores em terra, a perda da função do transponder e a perda da função do TCAS;
 - f. Deixar de navegar e/ou operar adequadamente a Aeronave da ExcelAire de modo razoavelmente seguro e competente ao deixar de tomar as medidas razoáveis e/ou de seguir as regulamentações da ICAO para restabelecer a comunicação, a função do transponder e/ou a função do TCAS, que haviam sido perdidas;
 - g. Deixar de navegar e/ou operar adequadamente a Aeronave da ExcelAire de modo razoavelmente seguro e competente ao deixar de operar o transponder adequadamente e/ou des ativá-lo ou passá-lo para o modo de prontidão; e
 - h. Deixar de alertar os passageiros e as tripulações dos vôos nas imediações e deixar de alertar o controle de tráfego aéreo sobre a falha da ExcelAire em fornecer pilotos treinados e capazes de operar de modo seguro e apropriado a Aeronave da ExcelAire.
54. A conduta negligente da ExcelAire, conforme descrito acima, foi causa direta e mediata e fator substancial da morte, por negligência de outros, dos falecidos parentes dos autores e dos danos e perdas para os autores e os falecidos parentes dos autores, aqui alegadas.
55. POR CONSEQUENTE os autores, e cada um deles, pleiteiam que sentença seja proferida a seu favor e contra a ExcelAire, em valor acima de setenta e cinco mil dólares americanos (US\$ 75.000,00) juntamente com os juros anteriores à sentença e as custas da presente ação.

SEGUNDA CAUSA DE PEDIR
RESPONSABILIDADE OBJETIVA PELO PRODUTO, CONTRA A HONEYWELL

56. Os autores reafirmam as alegações dos parágrafos 1 a 55 acima.
57. No momento em que o transponder da Aeronave da ExcelAire deixou o controle da Honeywell ele estava com defeito, apresentava perigo não razoável e/ou era inadequado para o uso pretendido.
58. A Honeywell projetou o transponder com várias falhas de projeto, incluindo mas não limitadas a:
- a. A colocação das teclas de função ou de outras teclas ou botões que desativam o transponder ou passam-no para o modo de prontidão em proximidade imediata à tecla "IDENT" ou outras teclas ou botões servindo a propósitos comuns, criando um perigo não razoável de que uma escorregada previsível do dedo do piloto a partir desta última tecla pressionaria a primeira, resultando na perda das funções do transponder e do TCAS;
 - b. A passagem do transponder para o modo de prontidão se um novo código de quatro dígitos do transponder não for inteiramente entrado dentro de poucos segundos, criando um perigo não razoável de que previsíveis demoras mais longas resultariam na perda das funções do transponder e do TCAS; e
 - c. Alertas insuficientes quando o transponder é passado para o modo de prontidão, criando um perigo não razoável e previsível de que o piloto não note a luz verde de "TCAS off" (TCAS desativado) e portanto não corrija o problema.
59. Projetos alternativos do estavam e estão disponíveis, os quais não criariam esses perigos não razoáveis e previsíveis descritos acima.
60. A condição de defeituoso, de não razoavelmente perigoso e/ou de inadequado do transponder foi causa direta e mediata e um fator substancial para as mortes, por negligência de outros, dos falecidos parentes dos autores e dos danos e perdas dos autores e dos falecidos parentes dos autores, aqui alegadas.

POR CONSEQUENTE os autores, e cada um deles, pleiteiam que sentença seja proferida a seu favor e contra a Honeywell em valor acima de setenta e cinco mil dólares americanos (US\$ 75.000,00) juntamente com os juros anteriores à sentença e as custas da presente ação.

**TERCEIRA CAUSA DE PEDIR RESPONSABILIDADE CIVIL
NEGLIGÊNCIA, CONTRA A HONEYWELL**

61. Os autores reafirmam as alegações dos parágrafos 1 a 60 acima.
62. A Honeywell tinha a obrigação, para com os falecidos parentes dos autores e para com todos os passageiros a bordo da Aeronave da Gol no Voo 1907, de projetar, fabricar e comercializar o transponder da Aeronave ExcelAire com um razoável padrão de cuidado.
63. A Honeywell não cumpriu com sua obrigação de cuidado de várias maneiras, incluindo mas não limitado a:

- a. O transponder foi projetado de forma negligente, de tal modo que as teclas de função ou outras teclas ou botões que desativam o transponder ou passam -no para o modo de prontidão, estão muito próximos à tecla "IDENT" ou outras teclas ou botões que servem a propósitos comuns, criando um perigo não razoável de que escorregadas previsíveis do dedo do piloto a partir desta última tecla pressione a anterior, resultando em perda das funções do transponder e do TCAS".
- b. O transponder foi projetado de forma negligente, de modo que ele passa para o modo de prontidão se um novo código de quatro dígitos do transponder não for completamente entrado dentro de poucos segundos, criando um perigo não razoável de que previsíveis demoras mais longas resultem na perda das funções do transponder e do TCAS e;
- c. O transponder foi projetado de forma negligente, com alertas insuficientes quando ele é passado para o modo de prontidão, criando um perigo não razoável e previsível de que o piloto não note a luz verde de "TCAS off" (TCAS desativado) e portanto não corrija o problema.

64. A conduta negligente da Honeywell foi causa direta e mediata e um fator substancial para as mortes, por negligência de outros, dos falecidos parentes dos autores e dos danos e perdas para os autores e para os falecidos parentes dos autores, aqui alegadas.

POR CONSEQUENTE os autores, e cada um deles, pleiteiam que sentença seja proferida a seu favor e contra a Honeywell em valor acima de setenta e cinco mil dólares americanos (US\$ 75.000,00) juntamente com os juros anteriores à sentença e as custas da presente ação.

QUARTA CAUSA DE PEDIR **QUEBRA DE GARANTIDA, CONTRA A HONEYWELL**

65. Os autores reafirmam as alegações dos parágrafos 1 a 64 acima.

66. A Honeywell contratualmente garantiu, expressa e/ou implicitamente, que o transponder da Aeronave da ExcelAire era seguro e apto para seu uso pretendido, que era, entre outras coisas, o de evitar colisões em pleno ar e de outra forma assegurar a segurança dos passageiros da aeronave e das outras aeronaves nas imediações, através da transmissão de informações de identificação e da altitude para os controladores de tráfego aéreo e da operação do TCAS.

67. Como passageiros a bordo da Aeronave da Gol, uma aeronave nas proximidades da Aeronave da ExcelAire, os falecidos parentes dos autores eram os beneficiários previsíveis das garantias da Honeywell.

68. A Honeywell violou suas garantias contratuais para com os falecidos parentes dos autores, uma vez que o transponder da Aeronave da ExcelAire não era seguro e apto para seu uso pretendido, por diversas razões, incluindo mas não limitadas a:
- a. O transponder foi projetado de forma negligente, no sentido de que as teclas de função ou outras teclas ou botões que desativam o transponder ou passam -no para o modo de prontidão, estão muito próximos à tecla "IDENT" ou outras teclas ou botões que servem a propósitos comuns, criando um perigo não razoável de que escorregadas previsíveis do dedo do piloto, partindo desta última tecla, pressionem a primeira, resultando em perda das funções do transponder e do TCAS;
 - b. O transponder foi projetado de forma negligente, no sentido de que ele passa para o modo de prontidão se um novo código de quatro dígitos do transponder não for completamente entrado dentro de poucos segundos, criando um perigo não razoável de que previsíveis demoras mais longas resultem na perda das funções do transponder e do TCAS; e
 - c. O transponder foi projetado de forma negligente, com alertas insuficientes quando ele é passado para o modo de prontidão, criando um perigo não razoável e previsível de que o piloto não note a luz verde de "TCAS off" (TCAS desativado) e portanto não corrija o problema.

69. A violação da garantia contratual pela Honeywell foi causa direta e mediata e um fator substancial para as mortes, por negligência de outros, dos falecidos parentes dos autores e dos danos e perdas para os autores e para os falecidos parentes dos autores, aqui alegadas.

POR CONSEQUENTE os autores, e cada um deles, pleiteiam que sentença seja proferida a seu favor e contra a Honeywell em valor acima de setenta e cinco mil dólares americanos (US\$ 75.000,00) juntamente com os juros anteriores à sentença e as custas com a presente ação.

QUINTA CAUSA DE PEDIR
NEGLIGÊNCIA GRAVE – PERDAS E DANOS PUNITIVOS– CONTRA A EXCELAIRE E A HONEYWELL

70. Os autores reafirmam as alegações dos parágrafos 1 a 69 acima.
71. A ExcelAire foi gravemente negligente, de modo intencional e displicente, em sua conduta, e/ou demonstrou total desrespeito para com a segurança de pessoas e bens, em sua operação, por e através dos seus agentes e/ou funcionários, da Aeronave da ExcelAire.
72. A ExcelAire e seu(s) diretor(es) autorizara(m) os funcionários a operar a Aeronave da ExcelAire no Brasil apesar de saber(em) que aqueles funcionários não possuíam treinamento ou competência suficientes para realizar a tarefa de modo razoavelmente seguro.
73. A ExcelAire e seu(s) diretor(es) autorizara(m), participou(aram) e/ou ratificou(aram) a negligência grave dos pilotos da ExcelAire aqui descrita e/ou conservou(aram) deliberadamente os pilotos a despeito de tal negligência grave.

74. A Honeywell foi gravemente negligente, de modo intencional e displicente, em sua conduta, e/ou demonstrou total desrespeito em relação à segurança de pessoas e bens, em seu projeto, fabricação, montagem, venda e/ou distribuição e nas instruções pós-venda e nos alertas do transponder para a Aeronave da ExcelAire, conforme descrito na Segunda, Terceira e Quarta Causas de Pedir, acima.

75. A negligência grave, a conduta intencional e displicente, e o total desrespeito pela segurança de pessoas e bens, demonstrados pela ExcelAire e pela Honeywell, foram causas diretas e mediatas e fatores substanciais para a morte, por negligência de outros, dos falecidos parentes dos autores e dos danos e perdas dos autores e dos falecidos parentes dos autores, aqui alegadas.

POR CONSEQUENTE os autores, e cada um deles, pleiteiam que sentença seja proferida a seu favor e contra a ExcelAire e a Honeywell em valor acima de setenta e cinco mil dólares americanos (US\$ 75.000,00) juntamente com os juros anteriores à sentença e as custas da presente ação, e com perdas e danos punitivos em valor acima de setenta e cinco mil dólares americanos (US\$ 75.000,00), condizentes com as provas neste caso. Além disso, os autores requerem julgamento por júri para todas as questões por direito passíveis de julgamento por júri.

REQUERIMENTO DE JULGAMENTO POR JÚRI

Os autores solicitam julgamento por júri para todas as pretensões que possam ser assim julgadas.

Datado em: 6 de novembro de 2006

Nestes termos,
E. Deferimento.

LIEFF, CABRASER, HEIMANN &
BERNSTEIN, LLP

Assinado por: Nicholas Diamand

Steven E. Fineman (SF8481)
Nicholas Diamand (ND9701)
LIEFF, CABRASER, HEIMANN &
BERNSTEIN, LLP
780 Third Avenue, 48th Floor,
New York, NY 10017-2024
Telefone: (212) 355-9500
Facsimile: (212) 355-9592

Robert L. Lieff (Banca de Advocacia da
Califórnia # 37568)
Robert J. Nelson (RN8662)
David L. Fiol (DF4890)
Lexi J. Hazam (Banca de Advocacia da
Califórnia # 224457)
LIEFF, CABRASER, HEIMANN &
BERNESTEIN, LLP
Embarcadero Center West
275 Battery Street, 30th Floor
San Francisco, CA 94111-3339
Telefone: (415) 956-1000
Facsimile: (415) 956-1008

Advogados dos autores