

PARECER N° , DE 2016

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 612, de 2015, do Senador Hélio José, que *altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para incluir previsão de destinação do Fundo Nacional de Aviação Civil para indenização de danos causados por acidentes aéreos a terceiros na superfície.*

RELATOR: Senador **FLEXA RIBEIRO**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 612, de 2015, de autoria do Senador Hélio José, que *altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para incluir previsão de destinação do Fundo Nacional de Aviação Civil para indenização de danos causados por acidentes aéreos a terceiros na superfície.*

A proposição é composta de dois artigos. O art. 1º altera o parágrafo 2º e inclui três novos parágrafos ao art. 63 da mencionada lei que, entre outras disposições, cria o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC). O art. 2º é a cláusula de vigência que seria imediatamente após a publicação da eventual lei a ser editada.

A alteração no § 2º tem o fim de incluir, entre as destinações dos recursos do FNAC, o pagamento de indenizações decorrentes de danos causados por acidente aéreo a terceiros na superfície.

O novel § 7º estabelece que tais indenizações serão pagas independentemente da existência de culpa, da apuração das causas do acidente aéreo e dos responsáveis civilmente, ou seja, estabelece a



responsabilidade objetiva do Estado, obedecendo-se aos limites estabelecidos no art. 269 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

O § 8º deixa assegurado à União o direito de regresso contra o proprietário ou o explorador da aeronave, os demais responsáveis e as respectivas companhias seguradoras.

Por fim, o § 9º dispõe que o Poder Executivo regulamentará o procedimento extrajudicial previsto no arts. 252, 253, 254 e 255 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, especificamente para a utilização dos recursos do FNAC nas indenizações por danos causados por acidente aéreo a terceiros na superfície.

Embora reconheça a existência de seguro obrigatório com a mesma finalidade que se pretende criar, o autor do projeto argumenta que a demora no pagamento das indenizações devidas por parte das seguradoras poderia comprometer as economias das famílias afetadas por acidentes aéreos. Na opinião do autor, a possibilidade de exercer o direito de regresso contra o proprietário ou o explorador da aeronave, os demais responsáveis e contra as respectivas companhias seguradoras garantiria a inexistência de prejuízos aos cofres públicos em decorrência da criação dessa obrigação legal.

O projeto foi distribuído à CAE e à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), onde colherá a decisão terminativa.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

À CAE compete a análise dos aspectos econômicos e de mérito da proposição, restando à CCJ a análise de seus aspectos formais, como constitucionalidade e juridicidade, além do próprio mérito.

Inicialmente, impõe-nos lembrar que, nos termos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) a contratação de seguro aeronáutico é obrigatória, independentemente de sua operação ou utilização. Esse seguro é denominado Seguro de Responsabilidade do Explorador e Transportador Aeronáutico (RETA), de



cuja comprovação depende a expedição do certificado de aeronavegabilidade.

O RETA divide-se em quatro coberturas ou classes, quais sejam: 1) passageiros e, se for o caso, bagagens; 2) tripulantes e, se for o caso, bagagens; **3) pessoas e bens no solo** e 4) colisão e abaloamento.

Conforme dispõe o apêndice B do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 47 (RBHA 47), todas as aeronaves são obrigadas a contratar a cobertura de pessoas e bens no solo, que envolve proteção contra os riscos de morte, invalidez permanente (parcial ou total), incapacidade temporária, assistência médica, despesas suplementares e danos materiais.

Os limites de indenização do RETA variam conforme a classe (ou cobertura), sendo que, para a Classe 3 (que cobre pessoas e bens no solo), o limite varia também em função do peso da aeronave: a) aeronaves com PMD (Peso Máximo de Decolagem) de até 1.000 kg – para todos os terceiros envolvidos, R\$ 169.674,38; e b) aeronaves com PMD (Peso Máximo de Decolagem) superior a 1.000 kg – para todos os terceiros envolvidos, R\$ 169.674,38, acrescido de R\$ 1,50 por quilograma de peso máximo de decolagem que a aeronave possua além dos 1.000 kg. Os valores são corrigidos mensalmente pelo IPCA, de acordo com o estabelecido pela Resolução nº 37, de 2008, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

É possível que os limites de indenização estabelecidos pela ANAC não sejam considerados adequados. O projeto, contudo, não altera essa realidade.

Do nosso ponto de vista, a criação de obrigação de indenização prevista no PLS em análise gera, para dizer o mínimo, custos operacionais para cálculo dos valores devidos, bem como custos processuais de eventual ação de regresso, cuja discussão de valores poderá resultar em prejuízo para o Erário. Basta que seja arbitrado pelo juízo competente valor de indenização inferior ao que foi efetivamente pago pelo Poder Público.

Por essas razões, embora se trate de intenção louvável, devemos rejeitar a proposta aqui analisada.



III – VOTO

Em face do exposto, o voto é pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei do Senado nº 612, de 2015.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/16812.58513-47