



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.505, DE 2019 **(Do Sr. Eduardo Costa)**

Acrescenta novo Capítulo V-A à Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que "Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências", para fins de instituir o Fundo Garantidor do Transporte Aéreo (FGTA).

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-2767/2008.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta um novo Capítulo V-A e seus respectivos arts. 31-A a 31-D à Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, para instituir o Fundo Garantidor do Transporte Aéreo (FGTA), que será destinado a oferecer proteção a contratantes e passageiros de serviço de transporte aéreo com origem em território brasileiro, na hipótese de empresa autorizada pelo governo brasileiro a explorar serviço de transporte aéreo público de passageiros, doméstico ou internacional, ter sua falência decretada.

Art. 2º A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar acrescida de um novo Capítulo V-A, intitulado “Do Fundo Garantidor do Transporte Aéreo (FGTA)”, que inclui os seus respectivos arts. 31-A a 31-D:

“Capítulo V-A

Do Fundo Garantidor do Transporte Aéreo (FGTA)

Art. 31-A. É criado o Fundo Garantidor do Transporte Aéreo (FGTA), doravante denominado de FGTA, de natureza estritamente privada, com vistas a resguardar os interesses dos contratantes e passageiros de serviço de transporte aéreo com origem em território brasileiro, na hipótese de empresa autorizada pelo governo brasileiro a explorar serviço de transporte aéreo público de passageiros, doméstico ou internacional, ter sua falência decretada no Brasil ou no exterior.

§ 1º Não perde o caráter de serviço de transporte aéreo com origem em território brasileiro o que tenha sido contratado com previsão de voo de ida a território estrangeiro e de retorno ao território brasileiro.

§ 2º Observado o disposto neste Capítulo, as demais normas de constituição e funcionamento do FGTA serão estabelecidas pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), nos termos de suas competências e atribuições, previstas no art. 8º desta Lei.

Art. 31-B. Havendo inexecução do serviço de transporte aéreo contratado, em decorrência de decretação de falência do transportador, pode-se utilizar o patrimônio do FGTA para:

I – ressarcir extrajudicialmente o contratante do valor pago pela execução da totalidade ou de parte do contrato não honrado; ou

II – repatriar, em caráter emergencial, passageiro que esteja em território estrangeiro.

§ 1º A pessoa que for beneficiada mediante utilização de recursos do FGTA, nas hipóteses previstas nos incisos I e II do **caput** deste artigo, não poderá ser indenizada com recursos decorrentes do seguro de responsabilidade civil previsto no art. 256, II, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), sob pena de incorrer na prática de enriquecimento sem causa, conforme previsto no art. 884 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§ 2º Regulamento definirá as condições e os termos de reparação da pessoa lesada, uma vez verificado dano decorrente da decretação da falência de empresa autorizada pelo governo brasileiro a explorar serviço de transporte aéreo público de passageiros, doméstico ou internacional.

Art. 31-C. É vedado o aporte de quaisquer recursos públicos ao patrimônio do FGTA, ainda que mediante transferência de outro fundo público preexistente.

Art. 31-D. O patrimônio do FGTA será constituído a partir das contribuições resultantes da incidência de adicional sobre o valor integral de serviço de transporte aéreo contratado, cujo início se dê em território brasileiro.

§ 1º O adicional será calculado de maneira a garantir que o FGTA possua patrimônio capaz de suportar os encargos previstos nos incisos I e II do art. 31-B.

§ 2º Uma vez atingido o limite patrimonial necessário ao FGTA, conforme regulamentação, a incidência do adicional será interrompida.

§ 3º A responsabilidade pelo repasse ao FGTA das contribuições resultantes da incidência do adicional é das empresas autorizadas pelo governo brasileiro a explorar serviço de transporte aéreo público de passageiros, doméstico ou internacional, nos termos da regulamentação. (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor no prazo de cento e oitenta dias de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem a finalidade de proteger os interesses de quem

sofre dano decorrente da inexecução do contrato de transporte aéreo, provocada por falência da empresa que explora o serviço.

Trata-se de problema relativamente comum mundo afora, sem que para ele exista uma solução satisfatória e universalmente adotada. Cada País, na emergência de uma crise falimentar de companhia aérea, lança mão de medidas legais ou administrativas próprias, que julga capazes de mitigar o prejuízo e o sofrimento causado aos consumidores em virtude do cancelamento abrupto de voos.

Pois bem, num momento delicado, em que o Brasil convive com mais uma crise de uma importante companhia aérea, julgamos ser pertinente apresentar uma proposta legislativa que objetive estabelecer uma proteção aos direitos do consumidor dos serviços de transporte aéreo com origem em território brasileiro, quando se verificar a hipótese de uma empresa autorizada pelo governo brasileiro a explorar serviço de transporte aéreo público de passageiros, doméstico ou internacional, vir a ter sua falência decretada.

Nesse contexto, estamos propondo a criação de um Fundo Garantidor do Transporte Aéreo (FGTA), que terá natureza estritamente privada e não receberá aporte de recursos públicos, com o objetivo principal de resguardar os interesses dos consumidores dos serviços de transporte aéreo com origem em território brasileiro, para ser utilizado quando uma companhia aérea, autorizada pelo governo brasileiro a explorar serviço de transporte aéreo público de passageiros, seja em voos domésticos ou internacionais, venha a ter sua falência decretada pelo Poder Judiciário brasileiro ou no exterior.

A presente proposição foi inspirada no “Acordo de Proteção ao Cliente das Companhias Aéreas” que foi anunciado, no final do ano de 2014, pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), com o propósito de ajudar os passageiros afetados pela falência das companhias aéreas. Segundo o anúncio, foi firmado um acordo voluntário em nome dos membros da IATA que voem para, de e dentro da Europa, com o intuito de cobrir o repatriamento de passageiros incapazes de voltar para casa devido a uma operação de cessação de atividade de uma companhia aérea em decorrência de sua falência por problemas financeiros.

Ainda em relação aos termos do Acordo anunciado, no caso de falência de uma companhia aérea, as companhias aéreas associadas da IATA que

voem de e para a União Europeia envidarão todos os esforços para oferecer repatriação aos passageiros que se encontrarem retidos fora do território de seus domicílios, ocasião em que esses passageiros terão acesso ao transporte com desconto para voltar para seus países, sujeito à capacidade disponível. As denominadas “tarifas de resgate” de uma quantia nominal estariam disponíveis para aquisição até um máximo de duas semanas após o evento, ao alcance de qualquer pessoa que estivesse voando de, para ou dentro da Europa, mas que ainda não possuísse um seguro para cobertura dessa eventualidade. Segundo a IATA, caberia aos países responsáveis pelo licenciamento da companhia aérea insolvente divulgar o Acordo e comunicar aos passageiros retidos da possibilidade de recorrerem a esse benefício relacionado com o serviço de resgate.

Por essa razão, julgamos por bem acrescentar dispositivo no presente projeto de lei determinando que a “pessoa (passageiro) que for beneficiada mediante utilização de recursos do FGTA, nas hipóteses de: (i) ser ressarcido extrajudicialmente pelo valor pago pela execução da totalidade ou de parte do contrato não honrado; ou (ii) de ser repatriado, em caráter emergencial, quando estiver em território estrangeiro, não poderá ser indenizada com recursos decorrentes do seguro de responsabilidade civil previsto no art. 256, II, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), sob pena de incorrer na prática de enriquecimento sem causa, conforme previsto no art. 884 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil). Tal restrição faz-se necessária para evitar um desvirtuamento da finalidade precípua do FGTA, mediante possíveis fraudes ou prática de enriquecimento sem causa.

O projeto de lei estabelece as diretrizes mais gerais do Fundo, preservando, no entanto, a competência da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) para definir, em regulamento próprio, as demais normas de constituição e funcionamento do FGTA. Desse modo, caberá ao regulamento, a ser expedido futuramente pela Anac, definir as condições e os termos de reparação do consumidor que vier a ser lesado em decorrência de falência de companhia aérea, quando será verificado o dano efetivo causado em decorrência da respectiva decretação da falência.

Por último, ressaltamos que o patrimônio do FGTA será constituído exclusivamente a partir das contribuições resultantes da incidência de um adicional

sobre o valor integral dos bilhetes aéreos, cujo voo tenha início em território brasileiro, e será calculado de modo a garantir que o Fundo possua um patrimônio capaz de suportar os encargos previstos na futura legislação. Assim, uma vez atingido o limite patrimonial necessário ao FGTA, conforme regulamentação que será expedida pela Anac, a incidência do adicional sobre os bilhetes aéreos será interrompida. Será das companhias aéreas a responsabilidade pelo repasse ao FGTA das contribuições resultantes da incidência do adicional, nos termos que serão definidos na futura regulamentação.

Pela importância e pelo alcance que esta proposição terá na melhoria da proteção dos direitos do consumidor de serviços de transportes aéreos no Brasil, esperamos contar com o indispensável apoio de nossos Pares para sua aprovação ao longo de sua tramitação nas Comissões temáticas desta Casa.

Sala das Sessões, em 12 de junho de 2019.

Deputado EDUARDO COSTA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
CAPÍTULO V
DAS RECEITAS

Art. 31. Constituem receitas da ANAC:

I - dotações, créditos adicionais e especiais e repasses que lhe forem consignados no Orçamento Geral da União;

II - recursos provenientes de convênios, acordos ou contratos celebrados com órgãos ou entidades federais, estaduais e municipais, empresas públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras, e organismos internacionais;

III - recursos do Fundo Aeroviário;

IV - recursos provenientes de pagamentos de taxas;

V - recursos provenientes da prestação de serviços de natureza contratual, inclusive pelo fornecimento de publicações, material técnico, dados e informações, ainda que para fins de licitação;

- VI - valores apurados no aluguel ou alienação de bens móveis ou imóveis;
- VII - produto das operações de crédito que contratar, no País e no exterior, e rendimentos de operações financeiras que realizar;
- VIII - doações, legados e subvenções;
- IX - rendas eventuais; e
- X - outros recursos que lhe forem destinados.

CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 32. São transferidos à ANAC o patrimônio, o acervo técnico, as obrigações e os direitos de organizações do Comando da Aeronáutica, correspondentes às atividades a ela atribuídas por esta Lei.

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de
Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO VIII DA RESPONSABILIDADE CIVIL

CAPÍTULO I DA RESPONSABILIDADE CONTRATUAL

Seção III Da Responsabilidade por Dano a Passageiro

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:

a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;

b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada.

§ 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.

Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN), e, no caso de atraso do transporte, a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN).

§ 1º Poderá ser fixado limite maior mediante pacto acessório entre o transportador

e o passageiro.

§ 2º Na indenização que for fixada em forma de renda, o capital para a sua constituição não poderá exceder o maior valor previsto neste artigo.

LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002

Institui o Código Civil.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

PARTE ESPECIAL

**LIVRO I
DO DIREITO DAS OBRIGAÇÕES**

**TÍTULO VII
DOS ATOS UNILATERAIS**

**CAPÍTULO IV
DO ENRIQUECIMENTO SEM CAUSA**

Art. 884. Aquele que, sem justa causa, se enriquecer à custa de outrem, será obrigado a restituir o indevidamente auferido, feita a atualização dos valores monetários.

Parágrafo único. Se o enriquecimento tiver por objeto coisa determinada, quem a recebeu é obrigado a restituí-la, e, se a coisa não mais subsistir, a restituição se fará pelo valor do bem na época em que foi exigido.

Art. 885. A restituição é devida, não só quando não tenha havido causa que justifique o enriquecimento, mas também se esta deixou de existir.

FIM DO DOCUMENTO