

## VOTO 1 – SEGURO RETA

*Minuta de Resolução CNSP que dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Explorador ou Transportador Aéreo – RETA, em substituição à Resolução CNSP nº 355, de 20 de dezembro de 2017, que estabelece as Condições Contratuais do Seguro RETA. Revisão determinada pelo Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, com alteração de mérito.*

**SEI Nº 15414.614492/2020-82**

Senhores Conselheiros,

1. Submeto a este Conselho, para apreciação e deliberação, a minuta de Resolução CNSP que **dispõe sobre o Seguro** Obrigatório de Responsabilidade Civil do Explorador ou Transportador Aéreo - RETA (SEI nº 1391564), elaborada em revisão da Resolução CNSP nº 355, de 20 de dezembro de 2017, que **dispõe sobre as Condições Contratuais do Seguro** RETA (SEI nº 0812879), que se pretende revogar.
2. Cumpre recordar que esse item foi incluído na pauta da última Sessão Ordinária deste Conselho, realizada em 30 de junho de 2022. No entanto, em razão da publicação da Lei nº 14.368, em 14 de junho de 2022, que alterou a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, a matéria foi retirada da pauta por terem sido necessários ajustes complementares (SEI nº 1374004) na minuta originalmente proposta.
3. Importante ressaltar, de início, a natureza obrigatória desta modalidade de seguro, decorrente da previsão contida nas alíneas "a" e "b" do artigo 20 do Decreto Lei nº 73, de 1966, que dispõe serem obrigatórios: os seguros de danos pessoais a passageiros de aeronaves comerciais; e de responsabilidade civil do proprietário de aeronaves e do transportador aéreo.
4. Quanto ao processo de revisão, trata-se de mais uma iniciativa da Susep com vistas a atender ao comando do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, no sentido da revisão e consolidação dos atos normativos inferiores a decreto, no presente caso, **com alterações de mérito**. A propósito, para fins da revisão meritória que se pretendeu implementar, não obstante a natureza obrigatória deste seguro, foram observadas as diretrizes da Lei da Liberdade Econômica - Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, que instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, estabelecendo normas de proteção à livre iniciativa e ao livre exercício da atividade econômica e disposições sobre a atuação do Estado como agente normativo e regulador.
5. Cabe consignar que, durante o processo de revisão do normativo vigente, que contou com a realização de reuniões internas, entre as equipes, e com agentes públicos, em particular, com a Agência de Aviação Civil – ANAC, além da submissão da minuta a Consulta Pública (SEI nº 1140270), na forma tradicional (SEI nº 1138979), surgiram duas dúvidas estruturantes, em relação ao escopo do novo normativo, dirimidas, ao logo da tramitação processual:

- a. a obrigatoriedade do CNSP estabelecer **plano de seguro padronizado**, cujas condições contratuais sejam fixas e de adoção obrigatória por todo o mercado supervisionado; e
  - b. a definição, ou não, dos **valores dos limites de responsabilidade** para as coberturas básicas, bem como dos critérios de atualização de tais valores, em respeito às competências da ANAC, previstas na Lei nº 11.182, de 2005.
6. A questão do **plano padronizado** restou superada, a partir de consulta formulada à Procuradoria Federal junto à Susep (SEI nº 1020118), por meio do Processo Susep SEI nº 15414.604458/2020-08, tendo restado claro o entendimento de que não há essa obrigatoriedade de padronização para o seguro em tela. No que diz respeito à **definição dos limites de responsabilidade e critérios de atualização**, o entendimento técnico comum foi no sentido de que tais iniciativas se inserem no rol de competências da ANAC, em razão do disposto na Lei nº 11.182, de 2005, notadamente em seu artigo 8º, incisos X, XIV e XLIV, visto não serem objeto de livre estipulação pelo mercado de seguros privados, este sim regulado pelo CNSP e supervisionado pela Susep.
7. Em relação à Consulta pública, a Susep recebeu contribuições de algumas entidades, as quais foram consolidadas no correspondente quadro comparativo (SEI nº 1374076), juntamente com as respectivas análises e considerações de ordem técnica da área proponente, na forma do artigo 23 da Resolução Susep nº 14, de 2022, que dispõe sobre o rito normativo, no âmbito da Autarquia. Nesse aspecto, importante acrescentar que a íntegra das sugestões recepcionadas pode ser encontrada em planilha específica (SEI nº 1160826), juntada aos autos.
8. Dentre as principais modificações implementadas, cujas correspondentes justificativas técnicas e considerações da unidade proponente constam, de forma detalhada, na planilha juntada aos autos (SEI nº 1374076), podem ser destacadas:
  - a. Art. 3º, alíneas "a" e "b": A Lei nº 14.368, de 2022, alterou a definição de operador ou explorador de aeronave previstas no art. 123 do CBAer, que foi refletida no texto do novo dispositivo.
  - b. Art. 4º, § 7º: A Procuradoria Federal, por meio do PARECER n. 00023/2022/CGAFI/PFE-SUSEP-SEDE/PGF/AGU (SEI nº 1361844) e correspondentes despachos de aprovação (SEI nº 1361848 e nº 1361851), sinalizou a necessidade de alinhamento deste dispositivo ao previsto no art. 233 do CBAer. Nesse sentido, foi realizada a adequação do texto, de modo a delimitar expressamente os trechos compreendidos na operação de embarque e desembarque, bem como para fazer a remissão à legislação vigente.
  - c. Art. 6º: A partir de sugestão apresentada pela FenSeg, foi incorporada ao texto a menção expressa à *vigência do seguro*, aproximando-o da realidade prática da operação, dado que as partes não celebram endosso para estipulação de limite máximo de indenização – LMI, a cada viagem realizada. Importa destacar que o ajuste preserva o alinhamento da minuta ao CBAer, que define os LMI das coberturas obrigatórias, para cada viagem.
  - d. Art. 7º, § 1º: A Lei nº 14.368/2022 eliminou a distinção conceitual entre serviço aéreo privado e público, até então prevista nos art. 174 e seguintes do CBAer. Por esse motivo, foi necessário atualizar a descrição dos transportes citados nas coberturas básicas nº 5 e nº 6, da tabela constante deste dispositivo.
  - e. Art. 7º, § 3º: Nesse caso, a inclusão de novo dispositivo se fez necessária para refletir a alteração promovida pela Lei nº 14.368, de 2022, que tornou facultativa

a contratação do seguro de responsabilidade para aeronaves operadas por órgão de segurança pública.

- f. Art. 32, Parágrafo único: Também, a partir de sugestão da FenSeg, a inclusão deste dispositivo possibilitará a reintegração do Limite Máximo de Garantia - LMG, mediante pagamento de prêmio adicional. Desse modo, evitar-se-á a extinção do contrato de seguro, após o pagamento da indenização, nos moldes do art. 33 da minuta sob exame. A medida, portanto, aumentará as opções de contratação, flexibilizando a relação entre as partes.
  - g. Art. 36: Esse dispositivo foi revisto para deixar clara a obrigatoriedade do registro de todos os planos do seguro RETA junto à Susep. O texto original do *caput* foi deslocado para o parágrafo primeiro.
9. Assim, no que tange ao processo de revisão promovido pela Susep, pode-se afirmar que houve o refinamento do texto normativo, com a melhoria da precisão técnica, reforço dos mecanismos de cooperação com a ANAC, adoção de redações mais flexíveis e adaptadas à realidade do mercado, bem como a correção de erros materiais pontuais. Além disso, foram realizados os ajustes decorrentes da publicação da já mencionada Lei nº 14.368, de 2022.
  10. A propósito do rito normativo previsto pela referida Resolução Susep nº 14, de 2022, cabe registrar ainda que o processo foi regularmente instruído com a exposição circunstanciada de motivos (SEI nº 0812777), o quadro comparativo entre o texto atual e o proposto (SEI nº 1132501), além da minuta do ato normativo, e que foram ouvidas internamente as unidades potencialmente impactadas pelo novo ato normativo proposto (SEI nº 1132502). No mais, com a autorização do Conselho Diretor da Susep (SEI nº 1138979), conforme presente relato, a minuta foi submetida a consulta pública (SEI nº 1140270), oportunidade em que sofreu aperfeiçoamentos, de acordo com a ótica do público externo, antes de ser definitivamente aprovada pelo Colegiado da Autarquia, na reunião de 28 de julho de 2022 (SEI nº 1403022), na forma do voto do Diretor Relator (SEI nº 1391624), adotado como referência para a presente manifestação.
  11. No que se refere à análise jurídica, conforme reportado, a minuta foi analisada por meio do Parecer n. 00023/2022/CGAFI/PFE-SUSEP-SEDE/PGF/AGU (SEI nº 1361844), aprovado pela Cota n. 00110/2022/CGAFI/PFE-SUSEP-SEDE/PGF/AGU (SEI nº 1361848) e pelo despacho de Aprovação n. 00001/2022/GABIN/PFE-SUSEP-SEDE/PGF/AGU (SEI nº 1361851). Em síntese, após a inserção de pequeno ajuste no texto relativo à abrangência das operações de embarque e desembarque, a Procuradoria Federal constatou que a proposta se coaduna à regulação de seguros de danos em geral, não tendo sido apontados óbices à continuidade de sua tramitação. A propósito, em decorrência da publicação da Lei nº 14.368, de 2022, os autos foram novamente submetidos à avaliação daquele Órgão de Assessoramento Jurídico (SEI nº 1379433), que exarou, mais uma vez, manifestação favorável à tramitação do normativo (SEI nº 1391286).
  12. Quanto à análise de impacto regulatório (AIR), regulamentada pelo Decreto nº 10.411, de 2020, pode-se verificar que o caso concreto se amolda à previsão contida no artigo 4º, inciso VII, do Decreto nº 10.411, de 2020, em razão do viés menos prescritivo adotado no texto.
  13. Em respeito ao inciso II do artigo 41 do Regimento Interno da Susep, anexo à Resolução CNSP nº 428, de 2021, registre-se que a proposta normativa foi regularmente submetida ao Comitê Técnico - COTEC, que, por unanimidade, deliberou pela ausência de óbices à

continuidade de sua tramitação (SEI nº 1275099). Posteriormente, o Comitê também tomou ciência das alterações decorrentes da publicação da Lei nº 14.368, de 2022 (SEI nº 1383156).

14. Finalmente, no que diz respeito à vigência, propõe-se que se inicie em 1º de setembro de 2022, em obediência ao artigo 4º do Decreto nº 10.139, de 2019.

**VOTO:** Em razão do exposto, submeto à consideração de V.Sas. a minuta de Resolução do CNSP (SEI nº 1391564), que dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Explorador ou Transportador Aéreo - RETA, com meu voto favorável a sua aprovação.

**Alexandre Milanese Camillo**  
Superintendente da Susep