



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# **PROJETO DE LEI N.º 4.094, DE 2019**

**(Do Sr. Filipe Barros)**

Dispõe sobre a padronização das bagagens de mão em voos operados em território brasileiro.

**DESPACHO:**

APENSE-SE À(AO) PL-9417/2017.

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

**PUBLICAÇÃO INICIAL**

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei padroniza o tamanho das bagagens de mão nos voos domésticos no território brasileiro, de acordo com o padrão IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo).

Art. 2º Aos passageiros de voos de empresas aéreas em operação no Brasil fica assegurado o direito de franquia de bagagem de mão, sem custo adicional, se respeitados o padrão de tamanho da bagagem definido pela IATA.

Parágrafo único. É proibida a cobrança de bagagem de mão que obedecer ao disposto nesta lei.

Art. 3º Esta lei entre em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICATIVA**

A presente proposição tem por objetivo estabelecer um padrão único de bagagem de mão em todo o Brasil, de modo a reduzir os transtornos causados na hora do embarque nos voos no território brasileiro.

Segundo as regras da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, a franquia de bagagem de mão é de, no máximo, 10 kg. Ou seja, o passageiro tem o direito de levar com ele na cabine da aeronave até 10kg sem qualquer custo extra. No entanto, o tamanho da bagagem é definido por cada companhia aérea, nem sempre obedecendo o padrão utilizado no plano internacional. Tais diferenças de tamanhos trazem transtornos aos consumidores na hora do embarque.

Desde o dia 10 de abril de 2019, o tamanho da mala que pode ser levada a bordo passou a ser fiscalizado com mais rigor, numa ação conduzida pela Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) e focada exclusivamente nos voos nacionais.

De acordo com a Abear<sup>1</sup>, o objetivo da fiscalização mais efetiva é agilizar o fluxo dos passageiros nas áreas de embarque e nas aeronaves para evitar atrasos. Isso porque as companhias alegam que, desde que o despacho das bagagens começou a ser cobrado, muitos viajantes passaram a levar para a cabine do avião malas maiores do que o tamanho estipulado.

Ressalta-se que as empresas que fazem parte da ABEAR são: Avianca Brasil, GOL e LATAM, já que a AZUL anunciou no dia 1º de maio de 2019 que não iria fazer mais parte da Associação.

De acordo com o comunicado da Associação<sup>2</sup>, a bagagem de mão **deve ter até 55 centímetros de altura, 35 centímetros de largura e 25 centímetros de profundidade** – incluindo alça, bolsos e rodinhas. Também há um peso máximo estabelecido: 10 kg (dez quilos). Se a mala ou similar atender a essas especificações e couber na caixa-molde da área de triagem, o viajante poderá levá-la a bordo. Caso o passageiro ultrapasse os limites padronizados pelas empresas em voos domésticos, será necessário realizar o despacho, podendo haver o pagamento de uma tarifa por isso, dependendo do tipo de bilhete adquirido e da política de

<sup>1</sup> <https://abear.com.br/imprensa/agencia-abear/noticias/campanha-de-orientacao-sobre-bagagem-de-mao/>

<sup>2</sup> <https://abear.com.br/imprensa/agencia-abear/noticias/campanha-de-orientacao-sobre-bagagem-de-mao/>

serviço de cada companhia. Além disto, a associação deixa anotado que dependendo do tipo de aeronave ou companhia aérea, o peso e medidas podem variar.

O ponto principal é que a IATA - Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, na sigla em inglês) **recomenda** que a bagagem tenha *no máximo* tais medidas (**56 centímetros de altura x 45 centímetros de largura x 25 centímetros de profundidade**). Como esta é a medida **PADRÃO INTERNACIONAL** – a maioria (para não dizer 99,9%) das fabricantes de malas de mão tem adotado estas dimensões para fabricar suas malas de bordo por anos. **Nota-se uma diferença de 1 cm na altura e de 10 cm na largura em relação ao “padrão” estabelecido pela ABEAR e o padrão adotado mundo afora.**

Quando uma mala não se encaixa no padrão estabelecido pela ABEAR, ainda que esteja baseada no padrão internacional, o consumidor é obrigado a despachar. Nessa situação, além de ter um custo extra, há transtornos e atrasos para o embarque.

Outro problema grave se dá quando o passageiro está vindo de um voo internacional e precisa se conectar em um voo doméstico (ou vice-versa). Se o passageiro já tem a bagagem de mão comprada nas medidas no tamanho definido pela IATA - Associação Internacional de Transporte Aéreo, poderá não embarcar com sua mala em voo que segue o padrão ABEAR.

Diante do exposto, conclamamos os nobres pares a aprovarem a presente proposição, para que seja padronizado o tamanho da bagagem de mão de acordo com o padrão recomendado pela IATA.

Sala das Sessões, em 12 de julho de 2019.

Deputado FILIPE BARROS

**FIM DO DOCUMENTO**