



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.570-A, DE 2015 **(Do Sr. Carlos Bezerra)**

Dispõe sobre a cobrança por excesso de peso de bagagem; tendo parecer da Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa, pela aprovação deste e dos de nºs 6691/2016, 6733/2016, 6740/2016, 6953/2017, 8275/2017 e 8586/2017, apensados, com substitutivo (relator: DEP. CÉSAR MESSIAS).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DEFESA DOS DIREITOS DA PESSOA IDOSA;

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 6691/16, 6733/16, 6740/16, 6953/17, 8275/17 e 8586/17

III - Na Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos ao art. 49 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que “Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências”, para estabelecer critério de cobrança por excesso de peso de bagagem.

Art. 2º O art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005, passa a vigorar acrescido dos seguintes dispositivos:

“Art. 49.....

.....

§ 4º As concessionárias ou permissionárias determinarão, em moeda corrente nacional, o valor, por quilo, a ser cobrado do passageiro cujo peso da bagagem exceda a franquia.

§ 5º O valor a que se refere o § 4º deste artigo será informado ao público pelo transportador, previamente à comercialização dos serviços, e comunicado à ANAC, na forma da regulamentação”. (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem por finalidade fixar procedimento de cobrança por excesso de peso de bagagem no transporte aéreo.

Atualmente, a matéria é regulada em normas da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC (Portaria 676/CG-5, cujo anexo apresenta as Condições Gerais de Transporte, e Resolução nº 140/2010). De acordo com as regras em vigor, as companhias podem cobrar até meio por cento do valor da maior tarifa praticada, em classe econômica, em determinada ligação, por quilo em excesso. Em virtude da grande diferenciação tarifária existente, decorrência do regime de liberdade tarifária, é difícil para o passageiro estimar o valor que pagará por extrapolar a franquia de bagagem. De fato, além de a maioria das pessoas não pesar a bagagem antes do check-in, o valor das tarifas varia dia-a-dia, aumentando a imprevisibilidade quanto ao que se vai pagar no balcão. De resto, há pouca ou nenhuma publicidade a respeito do valor da tarifa que, no dia do embarque, está servindo de referência para o cálculo da fatura por excesso de peso.

Assim, o que se propõe é o seguinte: cada empresa fica encarregada de estabelecer e divulgar, nos seus canais de venda, o valor a ser cobrado por quilo de excesso de peso de bagagem em determinado voo, tal como já ocorre com as tarifas. Diante da informação que lhe for prestada, o consumidor poderá avaliar se vale a pena adquirir o bilhete na companhia a, b, c ou d, considerando a perspectiva de despachar bagagem em excesso.

A proposta aqui apresentada, enfim, torna transparente a relação de consumo, aproximando a prática de cobrança por excesso de peso da que se aplica na cobrança de passagens aéreas, hoje consagrada.

Sala das Sessões, em 10 de novembro de 2015.

Deputado **CARLOS BEZERRA**

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 VI

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

§ 1º No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A ANAC estabelecerá os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas.

Art. 50. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão à conta do Orçamento da ANAC.

.....

.....

PORTARIA Nº 676/GC-5, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2000

Aprova as Condições Gerais de Transporte

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 18 e 19 da Lei complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, resolve:

Art. 1º Aprovar as Condições Gerais de Transporte.

Art. 2º Esta Portaria entrará em vigor a partir de 1º de janeiro de 2001.

Art. 3º Revoga-se a Portaria nº 957/GM-5, de 19 de dezembro de 1989, publicada no Diário Oficial da União nº 242, Seção 1, de 21 de dezembro de 1989.

CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA
Comandante da Aeronáutica

ANEXO CONDIÇÕES GERAIS DE TRANSPORTE APROVADAS PELA PORTARIA N.º 676/GC5, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2000

CAPÍTULO I DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Art 1º O transporte aéreo de pessoas, de coisas e de cargas será realizado mediante contrato entre o transportador e o usuário.

Parágrafo único. Constituem provas do contrato de transporte aéreo o bilhete de passagem para o transporte de pessoas, a nota de bagagem para o transporte de coisas e o conhecimento aéreo para o transporte de cargas.

CAPÍTULO II DO TRANSPORTE DE PESSOAS

Seção I Do Bilhete de Passagem

Art. 2º O bilhete de passagem é pessoal e intransferível. (Revogado pela Resolução ANAC nº 138, de 09.03.2010)

.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 140, DE 9 DE MARÇO DE 2010

Regulamenta o registro de tarifas referentes
aos serviços de transporte aéreo regular.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelos arts. 8º, inciso XLVI, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e 9º, inciso VIII, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº

110, de 15 de setembro de 2009, com as alterações introduzidas pelas Resoluções nºs 114, de 29 de setembro de 2009, 119, de 3 de novembro de 2009, 132, de 12 de janeiro de 2010, e 134, de 19 de janeiro de 2010, tendo em vista o disposto no art. 49 da citada Lei, e considerando o deliberado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 9 de março de 2010,

RESOLVE:

Art. 1º O registro das tarifas referentes aos serviços aéreos regulares domésticos e internacionais é regulamentado na forma desta Resolução.

CAPÍTULO I
DAS TARIFAS AÉREAS DOMÉSTICAS

Art. 2º As empresas que exploram os serviços de transporte aéreo doméstico regular de passageiros deverão registrar na ANAC, até o último dia útil do mês subsequente, os dados das tarifas aéreas comercializadas, de acordo com as instruções a serem expedidas pela Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado da ANAC.

Art. 3º As tarifas referentes ao transporte aéreo doméstico de carga e de mala postal não necessitam de registro junto à ANAC.

Art. 4º As condições de aplicação, incluindo as regras e restrições de cada base tarifária vigente e disponível para comercialização, deverão ser disponibilizadas e mantidas atualizadas pelas empresas e seus prepostos em todos os seus pontos de venda e de atendimento e, se houver, em sua página oficial na internet, para fins de livre acesso e consulta pelo público em geral.

§ 1º O disposto no caput deste artigo não se aplica às tarifas fixadas em contratos corporativos e às tarifas diferenciadas disponibilizadas para colaboradores da empresa aérea.

§ 2º As condições de aplicação deverão observar a legislação e a regulamentação que regem o contrato de transporte aéreo, sob pena de nulidade das cláusulas conflitantes, sem prejuízo das penalidades administrativas cabíveis.

§ 3º Fica assegurado ao passageiro o direito de receber, das empresas aéreas e de seus prepostos, informações claras, objetivas e em língua portuguesa que permitam a adequada compreensão das condições de aplicação da base tarifária correspondente ao contrato de transporte aéreo.

Art. 5º As tarifas referentes ao transporte aéreo doméstico de carga e de mala postal, as tarifas aéreas básicas domésticas e demais bases tarifárias referentes ao transporte aéreo doméstico de passageiros, bem como as respectivas condições de aplicação, deverão ser mantidas nas empresas, por um período de dois anos, à disposição da ANAC, de outros órgãos públicos e demais interessados.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Resolução, considera-se tarifa aérea básica doméstica aquela correspondente ao maior valor cobrado pela empresa para uma determinada ligação, em classe econômica, e que está associada às condições de aplicação que permitem maior flexibilidade na sua utilização nos serviços de transporte aéreo regular doméstico de passageiros.

Art. 6º Os valores relativos às tarifas aéreas domésticas registrados na ANAC e disponibilizados ao público em geral deverão estar expressos em moeda corrente nacional.

CAPÍTULO II

DAS TARIFAS AÉREAS INTERNACIONAIS

Art. 7º As empresas nacionais e estrangeiras que exploram os serviços de transporte aéreo regular internacional de passageiros deverão registrar na ANAC, até o último dia útil do mês subsequente, os dados das tarifas aéreas comercializadas no Brasil correspondentes às viagens que se iniciem no Brasil, de acordo com as instruções a serem expedidas pela Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado da ANAC.

Art. 8º As tarifas referentes ao transporte aéreo internacional de carga e de mala postal não necessitam de registro na ANAC.

Art. 9º As condições de aplicação, incluindo as regras e restrições de cada base tarifária vigente e disponível para comercialização, deverão ser disponibilizadas e mantidas atualizadas pelas empresas e seus prepostos em todos os seus pontos de venda e de atendimento e, se houver, em sua página oficial na internet, para fins de livre acesso e consulta pelo público em geral.

§ 1º O disposto no caput deste artigo não se aplica às tarifas fixadas em contratos corporativos e às tarifas diferenciadas disponibilizadas para colaboradores da empresa aérea.

§ 2º As condições de aplicação deverão observar a legislação e a regulamentação que regem o contrato de transporte aéreo, sob pena de nulidade das cláusulas conflitantes, sem prejuízo das penalidades administrativas cabíveis.

§ 3º Fica assegurado ao passageiro o direito de receber, das empresas aéreas e de seus prepostos, informações claras, objetivas e em língua portuguesa que permitam a adequada compreensão das condições de aplicação da base tarifária correspondente ao contrato de transporte aéreo.

Art. 10. As tarifas referentes ao transporte aéreo internacional de carga e de mala postal, as tarifas aéreas básicas internacionais e demais bases tarifárias referentes ao transporte aéreo internacional de passageiros, bem como as respectivas condições de aplicação deverão ser mantidas nas empresas, por um período de dois anos, à disposição da ANAC, de outros órgãos públicos e demais interessados.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Resolução, considera-se tarifa aérea básica internacional aquela correspondente ao maior valor cobrado pela empresa para uma determinada ligação, em classe econômica, e que está associada às condições de aplicação que permitem maior flexibilidade na sua utilização nos serviços de transporte aéreo regular internacional de passageiros.

Art. 11. Os valores relativos às tarifas internacionais registrados na ANAC deverão estar expressos em moeda corrente nacional ou em dólar americano.

CAPÍTULO III DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 12. A ANAC poderá, a qualquer momento, realizar auditorias, requisitar a apresentação de quaisquer documentos, registros eletrônicos, bilhetes aéreos e outras informações necessárias à verificação da consistência e precisão dos dados registrados.

Art. 13. O descumprimento das obrigações estabelecidas nesta Resolução caracterizará infração capitulada no art. 302, inciso III, alínea “u”, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Art. 14. Esta Resolução substitui as disposições dos arts. 51 a 55, 58 e 60 e do parágrafo único do art. 57 da Portaria nº 676/GC-5, de 13 de novembro de 2000, publicada no Diário Oficial da União de 14 de dezembro de 2000, Seção 1, página 10.

Art. 15. Esta Resolução entra em vigor em 1º de julho de 2010, quando ficarão revogadas:

I - a Portaria DAC nº 447/DGAC, de 13 de maio de 2004, publicada no Diário Oficial da União de 18 de maio de 2004, Seção 1, página 14; e

II - a Portaria nº 1.282/DGAC, de 21 de dezembro de 2004, publicada no Diário Oficial da União de 23 de dezembro de 2004, Seção 1, página 28.

SOLANGE PAIVA VIEIRA
Diretora-Presidente
PUBLICADA

PROJETO DE LEI N.º 6.691, DE 2016

(Dos Srs. Felipe Bornier e Mariana Carvalho)

Proíbe a cobrança de tarifas extras, pelas empresas aéreas, para bagagens de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3570/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei proíbe a cobrança das bagagens de passageiros pelas empresas aéreas, com o objetivo de retirar mais um ônus das passagens aéreas que, por sua vez, permanecem aumentando desenfreadamente, gerando assim um prejuízo oneroso aos cidadãos.

Art. 2º Fica proibida a cobrança de tarifas extras, pelas empresas aéreas, às bagagens transportadas por passageiros.

Parágrafo Único. As tarifas extras podem cobradas apenas aos passageiros que transportarem limites de quilogramas (kg) superior aos especificados em legislação específica.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Trata-se de Projeto de Lei que visa proteger os passageiros de cobrança onerosa por empresas aéreas no despacho de bagagens em voos nacionais e internacionais.

Atualmente, a franquia de bagagens é de um volume de 23 quilos em voos domésticos e de dois volumes de 32 quilos em voos internacionais. No qual, deverá permanecer imutável, e mesmo assim haver uma redução dos custos de passagem aérea dos passageiros.

No dia 13 de dezembro de 2016, a Agência Nacional de Aviação (ANAC), publicou a Resolução nº 400/2016, que define os novos direitos e deveres dos passageiros no transporte aéreo. O normativo que trata das Condições Gerais de Transporte Aéreo (CGTA) passará a valer em passagens cobradas a partir de 14 março de 2017.

Entre as mudanças está a permissão para que as empresas áreas cobrem pelas bagagens despachadas. Segundo, a Agência as companhias aéreas poderão estipular franquias menores de bagagem e, em contrapartida, oferecer passagens mais baratas aos consumidores.

Contudo, a proposta gera ônus aos passageiros e não garante uma compensação desse custo na queda nos preços das passagens, após o fim da vigência da franquia gratuita de bagagem despachada.

Na prática, a mudança impacta diretamente o consumidor, especialmente, os que utilizam com frequência o meio de transporte aéreo e que consomem passagens promocionais, mais baratas – como já acontece atualmente, por exemplo, nas companhias low-cost (baixo custo) americanas e europeias. A tendência é que as passagens mais caras deem a bagagem despachada como cortesia.

A nova proposta visa dar uma falsa impressão ao passageiro de que ele terá algum benefício com a cobrança da bagagem, assim como faz algumas empresas áreas nacionais, a exemplo, da Gol, que adotou uma postura low-cost ao deixar de oferecer alimentação, gratuita, durante seus voos com a justificativa de redução de custos.

A atenção com a população se faz presente pelos altos custos de impostos que já são cobrados dos cidadãos, acarretando em grave prejuízo ao direito do consumidor, ficando estes à mercê das empresas de aviação que usurpam o poder de tarifação excessiva e elevada.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Sessões, em 14 de dezembro de 2016.

Deputado **FELIPE BORNIER**

PROS/RJ

Deputada **MARIANA CARVALHO**

PSDB/RO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

RESOLUÇÃO ANAC Nº 400, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2016

Dispõe sobre as Condições Gerais de
Transporte Aéreo.

A Diretoria da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 8º, incisos I e X, da mencionada Lei, 222 a 260 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nas Leis nºs 10.406, de 10 de janeiro de 2002, 8.078, de 11 de setembro de 1990, e nos Decretos nºs 5.910, de 27 de setembro de 2006, e 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, e

Considerando o que consta do processo nº 00058.054992/2014-33, deliberado e aprovado na 26ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 13 de dezembro de 2016,

Resolve:

Art. 1º Estabelecer as condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros, doméstico e internacional.

Parágrafo único. As condições gerais de transporte aéreo também se aplicam aos voos não regulares em que houver assentos comercializados individualmente e oferecidos ao público.

CAPÍTULO I DAS OBRIGAÇÕES PRÉVIAS À EXECUÇÃO DO CONTRATO DE

TRANSPORTE AÉREO

Seção I
Da Oferta do Serviço

Art. 2º Na oferta dos serviços de transporte aéreo, o transportador poderá determinar o preço a ser pago por seus serviços, bem como suas regras aplicáveis, nos termos da regulamentação expedida pela ANAC.

Parágrafo único. O transportador deverá disponibilizar nos locais de vendas de passagens aéreas, sejam eles físicos ou eletrônicos, informações claras sobre todos os seus serviços oferecidos e as respectivas regras aplicáveis, de forma a permitir imediata e fácil compreensão.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.733, DE 2016
(Do Sr. Cabo Sabino)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro Aeronáutico, vedando a cobrança do despacho de bagagem, salvo quando o peso total exceder o limite da franquia.

DESPACHO:
 APENSE-SE AO PL-3570/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o art. 234 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro Aeronáutico, vedando a cobrança do despacho de bagagem, salvo quando o peso total exceder o limite da franquia.

Art. 2º O art. 234 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro Aeronáutico, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafo 6º e 7º

Art. 234.

§ 6º Em voos nacionais, cada passageiro (adulto ou criança) tem direito a 23 kg de bagagem (franquia de bagagem). Pode-se despachar mais de um volume, desde que o peso total não exceda esse limite. Caso o peso ultrapasse a

franquia, o transporte de sua bagagem ficará sujeito à aprovação da empresa e a cobrança por excesso de peso.

§ 7º Em voos internacionais, dependendo do país de destino, a franquia de bagagem pode ser de dois tipos: peça ou peso. Na franquia por peça, cada passageiro terá direito a transportar duas bagagens, de até 32 kg cada. Na franquia por peso, cada passageiro terá direito a transportar bagagens que não excedam, no total: - 40 kg na primeira classe; - 30 kg em classe intermediária; - 20 kg em classe econômica; - 10 kg para crianças de colo, que não estejam ocupando assento

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

JUSTIFICAÇÃO

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), criou novas normas relativas a direitos e deveres dos consumidores de serviços aéreos. Entre as mudanças aprovadas pela diretoria da agência está a permissão para que as empresas passem a cobrar pelas bagagens despachadas.

Segundo a ANAC, apesar da possibilidade de as empresas passarem a cobrar pelo despacho de malas, cada companhia terá autonomia para criar suas regras próprias de bagagens, ou seja, cobrando valores que poderão ser exorbitantes.

Resta bastante claro a nossa preocupação com as mudanças feitas pela Agência Nacional de Aviação (ANAC), em relação aos direitos dos usuários de transporte aéreo.

Fica claro que, da forma como está colocado o risco é de que o cidadão torne-se refém das companhias aéreas em um vale tudo pautado somente pelos interesses do mercado. É a história que se repete: agências reguladoras que deveriam zelar pelo interesse do cidadão estão claramente atuando na defesa do que desejam as empresas numa absurda inversão de valores.

As novas regras significarão um retrocesso aos direitos dos consumidores deste tipo de serviço, pois permitirão, por exemplo, cobrança de valores

absurdos em prestação de serviço já englobada, portanto, um direito adquirido do consumidor.

A resolução deixará o consumidor a mercê das políticas que as companhias aéreas queiram praticar. O transporte de bagagens fica caracterizado como serviço acessório. Com isso, não existiria nenhum regulamento, portaria e até mesmo Lei para normatizar tais valores cobrados, o que deixaria o consumidor sem nenhuma proteção quanto ao preço a ser cobrado por estes serviços.

Ademais, a cobrança pelo despacho de bagagens para voos nacionais e internacionais, situação inexistente atualmente e que passará a ocorrer de forma gradativa até 2018 acarretará em um retrocesso aos direitos de milhões de consumidores.

Não obstante, não há clareza quanto aos mecanismos que garantam algum tipo de compensação para o consumidor de que o valor das passagens irá diminuir.

Por fim, a presente proposição tem o escopo não submeter à população brasileira a mais essa injustiça.

Ante o exposto, pedimos aos nobres pares o necessário apoio para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 15 de dezembro de 2016.

Deputado CABO SABINO

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 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 III
DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

.....

SEÇÃO II
DA NOTA DE BAGAGEM

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em duas vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

CAPÍTULO III
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:

- I - o lugar e data de emissão;
 - II - os pontos de partida e destino;
 - III - o nome e endereço do expedidor;
 - IV - o nome e endereço do transportador;
 - V - o nome e endereço do destinatário;
 - VI - a natureza da carga;
 - VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;
 - VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;
 - IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contra pagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;
 - X - o valor declarado, se houver;
 - XI - o número das vias do conhecimento;
 - XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;
 - XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.
-
-

PROJETO DE LEI N.º 6.740, DE 2016

(Do Sr. Fábio Mitidieri)

Altera dispositivo da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para regular a cobrança de valores por bagagem despachada.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3570/2015.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º Esta Lei altera Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para especificar limites mínimos de bagagem que deve ser garantido pelas empresas de transporte aéreo, além de proibir a cobrança de quaisquer valores quando respeitadas tais limitações.

Art. 2º O art. 222, da Lei nº 8.212, de 24 julho de 1991, passa a vigorar acrescido dos parágrafos 2º e 3º, na forma que segue:

“Art. 222.

.....

§ 1º O empresário, como transportador, pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

§ 2º O passageiro, por meio do contrato de transporte aéreo, tem direito a despachar, no mínimo, sem qualquer custo adicional ao valor do contrato e nas condições estabelecidas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC:

- a) 1 (um) volume de bagagem, para voos domésticos;
- b) 2 (dois) volumes de bagagem, para voos internacionais;

c) 1 (um) volume de bagagem de mão.

§ 3º Fica a empresa de transporte aéreo autorizada a cobrar valores adicionais apenas se o passageiro despachar bagagem que ultrapasse qualquer dos limites de peso ou de quantidade de volumes estabelecidos no contrato de transporte aéreo, desde que minimamente observados os limites previstos nesta legislação ou em regulamentação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

.....”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC - aprovou, neste dia 13 de dezembro de 2016, regulamentação que permite às companhias aéreas realizar cobrança de novos valores para os usuários dos transportes aéreos, sempre que for realizado o despacho de qualquer bagagem.

Pela nova norma, portanto, a compra da passagem não dá direito ao despacho de qualquer bagagem, permitindo apenas ao passageiro que porte uma bagagem de mão com peso máximo de 10 quilos.

Tal medida, contudo, se mostra, ao menos à primeira vista, prejudicial aos usuários do transporte aéreo, uma vez que se passará a cobrar um valor além daquele previsto para as passagens por cada novo volume a ser despachado. Com isso, aumenta-se o custo das viagens por meio de transporte aéreo, passando-se a cobrar por um serviço já atualmente embutido nos valores pagos pelos passageiros.

Assim, busca-se garantir, com o presente Projeto de Lei, uma quantidade mínima de bagagens que possam ser transportadas pelos passageiros, nos termos e condições que vierem a ser fixadas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), com vistas a garantir um número mínimo de volumes possível por passageiros.

Ainda, busca-se garantir também a normatização da prática de cobrança de valores nos casos em que haja o excesso de bagagem, assim compreendidas tanto a

quantidade quanto o peso superiores aos estabelecidos.

Por compreender relevante, portanto, a manutenção do direito dos passageiros em ter ao menos um limite mínimo de volumes possíveis para despacho de bagagens, serviço que deve ser compreendido embutido no próprio preço da passagem, apresento o presente Projeto de Lei aos Nobres Pares, esperando, desde logo, a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 15 de dezembro de 2016.

Deputado FÁBIO MITIDIERI
PSD/SE

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 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 VII **DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO**

CAPÍTULO I **DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 222. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.

Parágrafo único. O empresário, como transportador pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 223. Considera-se que existe um só contrato de transporte, quando ajustado num único ato jurídico, por meio de um ou mais bilhetes de passagem, ainda que executado, sucessivamente, por mais de um transportador.

LEI Nº 8.212, DE 24 DE JULHO DE 1991

Dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

LEI ORGÂNICA DA SEGURIDADE SOCIAL

TÍTULO I

CONCEITUAÇÃO E PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS

Art. 1º A Seguridade Social compreende um conjunto integrado de ações de iniciativa dos poderes públicos e da sociedade, destinado a assegurar o direito relativo à saúde, à previdência e à assistência social.

Parágrafo único. A Seguridade Social obedecerá aos seguintes princípios e diretrizes:

- a) universalidade da cobertura e do atendimento;
- b) uniformidade e equivalência dos benefícios e serviços às populações urbanas e rurais;
- c) seletividade e distributividade na prestação dos benefícios e serviços;
- d) irredutibilidade do valor dos benefícios;
- e) equidade na forma de participação no custeio;
- f) diversidade da base de financiamento;
- g) caráter democrático e descentralizado da gestão administrativa com a participação da comunidade, em especial de trabalhadores, empresários e aposentados.

TÍTULO II
DA SAÚDE

Art. 2º A Saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação.

Parágrafo único. As atividades de saúde são de relevância pública e sua organização obedecerá aos seguintes princípios e diretrizes:

- a) acesso universal e igualitário;
- b) provimento das ações e serviços através de rede regionalizada e hierarquizada, integrados em sistema único;
- c) descentralização, com direção única em cada esfera de governo;
- d) atendimento integral, com prioridade para as atividades preventivas;
- e) participação da comunidade na gestão, fiscalização e acompanhamento das ações e serviços de saúde;
- f) participação da iniciativa privada na assistência à saúde, obedecidos os preceitos constitucionais.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.953, DE 2017

(Do Sr. Carlos Henrique Gaguim)

Altera a Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para assegurar aos passageiros franquia de bagagem no transporte aéreo.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-6733/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica o § 3º do art. 234 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, para assegurar franquia de bagagem aos passageiros que contratem transporte aéreo.

Art. 2º O § 3º do art. 234 da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 234.....
.....

§ 3º Além da bagagem registrada, em relação à qual se aplica franquia de vinte e três quilos, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

.....(NR)”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Recente resolução da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC – definiu que o despacho e o transporte de bagagem devem ser objeto de contrato acessório, isto é, devem estar dissociados do transporte do passageiro, cabendo cobrança por sua execução. Em resumo, a ANAC decretou o fim da franquia de bagagem no transporte aéreo, instituto que vigora há décadas no Brasil.

À primeira vista, a medida pode parecer salutar, ao associar os custos do transporte de bagagem àqueles que efetivamente se valem do serviço,

aproximando as práticas regulatórias brasileiras das já adotadas no exterior – em especial, Europa e Estados Unidos.

Todavia, cumpre notar que o mercado de transporte aéreo no Brasil, em que pese o avanço extraordinário por que passou nos últimos quinze anos, não pode ainda ser considerado maduro, como em países desenvolvidos. Há a oportunidade de se incorporar milhões de usuários a esse tipo de serviço, que tem potencial extraordinário num território com as dimensões do nosso. Boa parte dos novos usuários será conquistada entre as famílias cujos rendimentos, hoje, não favorecem o uso do avião. Seus deslocamentos terão como finalidade o turismo e o reencontro com parentes. Serão viajantes que, tal qual metade dos usuários atuais, não se hospedar no local de destino por alguns dias, levando consigo pertences necessários para esse período longe de casa. Em suma, são pessoas para as quais o uso de malas será indispensável.

Tendo esse horizonte à frente, para não se enfatizar o grande número de viajantes que já dependem do transporte e despacho de bagagens, soa temerário equiparar nossa situação com a de países que são referência na aviação, pondo fim à franquias. Inevitavelmente, ao se atribuir um preço para o transporte de bagagens, serão afetadas justamente as pessoas que dão mais atenção ao critério “preço” ao planejar uma viagem, notadamente as famílias. Já os que viajam a negócio – e que costumam pagar as maiores tarifas, por adquirir bilhetes com pouca antecedência –, esses não precisariam se preocupar com a cobrança, pois além de levarem consigo, amiúde, apenas bagagem de mão, não enfrentam restrições financeiras parecidas com as do grupo dos “turistas”.

Embora não seja fácil definir quem arca, no valor das passagens, com a maior parte do custo do transporte gratuito de bagagens, dada a política de liberdade e de diferenciação de preços, é lícito supor que são os viajantes a negócio os que, atualmente, acabam por dar a maior contribuição para cobrir os custos da atividade. São eles os usuários menos sensíveis a variações de preço, aqueles cuja demanda é chamada de inelástica. Ora, o fim da franquias colocará o ônus de suportar esses custos sobre os que têm menor capacidade de fazê-lo: as famílias e viajantes a turismo. Uma medida regressiva, portanto, que poupa na repartição de custos da viagem os que mais podem pagar por ela.

Repetimos: não parece o momento ideal para se avançar rumo a políticas regulatórias adotadas em ambiente econômico e social diferente do brasileiro. Ao contrário da política de liberdade de preços no transporte aéreo, que de fato teve o condão de incorporar milhares de pessoas a esse mercado, a política de cobrança pela bagagem despachada não estimulará a ampliação do número de usuários, fenômeno essencial para que a aviação comercial do País ganhe poder de escala.

Sendo o que se tinha a dizer, solicita-se o apoio da Casa a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 20 de fevereiro de 2017.

Deputado **Carlos Henrique Gaguim**

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 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 VII DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

CAPÍTULO II DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção II Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em duas vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

CAPÍTULO III DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:

- I - o lugar e data de emissão;
- II - os pontos de partida e destino;
- III - o nome e endereço do expedidor;
- IV - o nome e endereço do transportador;
- V - o nome e endereço do destinatário;
- VI - a natureza da carga;
- VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;
- VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;
- IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contra pagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;
- X - o valor declarado, se houver;
- XI - o número das vias do conhecimento;
- XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;
- XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 8.275, DE 2017 (Do Sr. Luiz Nishimori)

Garante a idosos, gestantes, lactantes e pessoas com deficiência franquia de bagagem no transporte aéreo.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-6953/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que “*Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências*”, para garantir a idosos, gestantes, lactantes e pessoas com deficiência franquia de vinte e três quilos de bagagem despachada no serviço de transporte aéreo público doméstico de passageiros, em aeronave com mais de trinta assentos.

Art. 2º A Lei nº 10.048, de 2000, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – inclui-se o seguinte artigo:

“Art. 3º-A. É garantida a idosos, gestantes, lactantes e a pessoas com deficiência franquia de vinte e três quilos de bagagem despachada no serviço de transporte aéreo público doméstico de passageiros, em aeronave com mais de trinta assentos.

Parágrafo único. O peso que exceder a franquia será cobrado conforme previsto em regulamentação.”

II – O art. 6º passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

“Art. 6º

IV – no caso de empresa de transporte aéreo, à penalidade de multa, conforme previsto no art. 299, combinado com o art. 302, III, u, da Lei nº 7.565, de 1986.

.....” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei vem em socorro de uma parcela dos usuários do serviço de transporte aéreo, que já não têm garantida franquia de bagagem, em virtude do disposto na Resolução nº 400, de 2016, da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Muito embora a cobrança pela bagagem despachada seja algo praticado mundo afora e efetivamente capaz de trazer mais racionalidade para o processo de precificação da passagem aérea, é preciso cautela na adoção da medida, em virtude de nem todos serem afetados da mesma maneira.

De fato, há muitas pessoas que, por sua condição permanente ou temporária, precisam viajar com bagagem mais volumosa ou têm alguma vulnerabilidade financeira. Convém que estejamos atentos a esses casos.

Aqui, procura-se garantir que idosos, gestantes, lactantes e as pessoas com deficiência tenham direito a despachar, gratuitamente, ao menos vinte e três quilos de bagagem, no transporte aéreo doméstico. Trata-se do padrão até há pouco vigente, em voos nacionais. Consideramos que ele é capaz de satisfazer à ampla maioria das pessoas que se pretende beneficiar com a proposta.

Por certo, uma rotina para identificação prévia dos beneficiários deverá ser prevista em regulamento, de sorte que a operação de despacho de bagagem e *check-in*, no aeroporto, não seja prejudicada.

Tendo em vista o alcance social da iniciativa, contamos com o apoio da Casa a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 15 de agosto de 2017.

Deputado LUIZ NISHIMORI

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 10.048, DE 8 DE NOVEMBRO DE 2000

Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º As pessoas com deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes, as pessoas com crianças de colo e os obesos terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei. [*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)*](#)

Art. 2º As repartições públicas e empresas concessionárias de serviços públicos estão obrigadas a dispensar atendimento prioritário, por meio de serviços individualizados que assegurem tratamento diferenciado e atendimento imediato às pessoas a que se refere o art. 1º.

Parágrafo único. É assegurada, em todas as instituições financeiras, a prioridade de atendimento às pessoas mencionadas no art. 1º.

Art. 3º As empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo.

Art. 4º Os logradouros e sanitários públicos, bem como os edifícios de uso público, terão normas de construção, para efeito de licenciamento da respectiva edificação, baixadas pela autoridade competente, destinada a facilitar o acesso e uso desses locais pelas pessoas portadoras de deficiência.

Art. 5º Os veículos de transporte coletivo a serem produzidos após doze meses da publicação desta Lei serão planejados de forma a facilitar o acesso a seu interior das pessoas portadoras de deficiência.

§ 1º (VETADO)

§ 2º Os proprietários de veículos de transporte coletivo em utilização terão o prazo de cento e oitenta dias, a contar da regulamentação desta Lei, para proceder às adaptações necessárias ao acesso facilitado das pessoas portadoras de deficiência.

Art. 6º A infração ao disposto nesta Lei sujeitará os responsáveis:

I - no caso de servidor ou de chefia responsável pela repartição pública, às penalidades previstas na legislação específica.

II - no caso de empresas concessionárias de serviço público, a multa de R\$500,00 (quinhentos reais) a R\$2.500,00 (dois mil e quinhentos reais), por veículos sem as condições previstas nos arts. 3º e 5º.

III - no caso das instituições financeiras, às penalidades previstas no art. 44, incisos I, II e III, da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964.

Parágrafo único. As penalidades de que trata este artigo serão elevadas ao dobro, em caso de reincidência.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de sessenta dias, contado de sua publicação.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 8 de novembro de 2000; 179º da Independência e 112º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Alcides Lopes Tápias

Martus Tavares

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 IX DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

CAPÍTULO III

DAS INFRAÇÕES

Art. 299. Será aplicada multa de (VETADO) até 1.000 (um mil valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

I - procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;

II - execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação das normas de segurança dos transportes;

III - cessão ou transferência da concessão, autorização ou permissão, sem licença da autoridade aeronáutica;

IV - transferência, direta ou indireta, da direção ou da execução dos serviços aéreos concedidos ou autorizados;

V - fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

VI - recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;

VII - prática reiterada de infrações graves;

VIII - atraso no pagamento de tarifas aeroportuárias além do prazo estabelecido pela autoridade aeronáutica;

IX - atraso no pagamento de preços específicos pela utilização de áreas aeroportuárias, fora do prazo estabelecido no respectivo instrumento.

Art. 300. A cassação dependerá de inquérito administrativo no curso do qual será assegurada defesa ao infrator.

Art. 301. A suspensão poderá ser por prazo até 180 (cento e oitenta) dias, prorrogável por igual período.

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - Infrações referentes ao uso das aeronaves:

a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;

b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB;

c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;

d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;

e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;

f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciada;

g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;

h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la sem autorização de sobrevoo;

i) manter aeronave estrangeira em território nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada.

- j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;
 - k) transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;
 - l) lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo caso de alijamento;
 - m) trasladar aeronave sem licença;
 - n) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;
 - o) realizar voo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;
 - p) realizar voo com equipamento para levantamento aero-fotogramétrico, sem autorização do órgão competente;
 - q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;
 - r) realizar voo sem o equipamento de sobrevivência exigido;
 - s) realizar voo por instrumentos com aeronave não homologada para esse tipo de operação;
 - t) realizar voo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;
 - u) realizar voo solo para treinamento de navegação sendo aluno ainda não-habilitado para tal;
 - v) operar aeronave com plano de voo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para esse tipo de operação;
 - w) explorar sistematicamente serviços de táxi-aéreo fora das áreas autorizadas;
 - x) operar radiofrequências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.
- II - Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:
- a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;
 - b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;
 - c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;
 - d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;
 - e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;
 - f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;
 - g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;
 - h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;
 - i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;
 - j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;
 - k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;
 - l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;
 - m) infringir regras, normas ou cláusulas de convenções ou atos internacionais;
 - n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;

o) permitir, por ação ou omissão, o embarque de mercadorias sem despacho, de materiais sem licença, ou efetuar o despacho em desacordo com a licença, quando necessária;
 p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo;

q) operar a aeronave em estado de embriaguez;
 r) taxiar aeronave para decolagem, ingressando na pista sem observar o tráfego;
 s) retirar-se de aeronave com o motor ligado sem tripulante a bordo;
 t) operar aeronave deixando de manter fraseologia padrão nas comunicações radiotelefônicas;
 u) ministrar instruções de voo sem estar habilitado.

III - Infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

a) permitir a utilização de aeronave sem situação regular no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou sem observância das restrições do certificado de navegabilidade;

b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;

c) permitir o exercício, em aeronave ou em serviço de terra, de pessoal não devidamente licenciado ou com a licença vencida;

d) firmar acordo com outra concessionária ou permissionária, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio ("pool") ou consolidação de serviços ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica;

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

f) explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada;

g) deixar de comprovar, quando exigida pela autoridade competente, a contratação dos seguros destinados a garantir sua responsabilidade pelos eventuais danos a passageiros, tripulantes, bagagens e cargas, bem assim, no solo a terceiros;

h) aceitar, para embarque, mercadorias sem licença das autoridades competentes ou em desacordo com a regulamentação que disciplina o trânsito dessas mercadorias;

i) ceder ou transferir ações ou partes de seu capital social, com direito a voto, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica, quando necessário (art. 180);

j) deixar de dar publicidade aos atos sociais de publicação obrigatória;

k) deixar de recolher, na forma e nos prazos da regulamentação respectiva, as tarifas, taxas, preços públicos e contribuições a que estiver obrigada;

l) recusar a exibição de livro, documento, ficha ou informação sobre seus serviços, quando solicitados pelos agentes da fiscalização aeronáutica;

m) desrespeitar convenção ou ato internacional a que estiver obrigada;

n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados;

o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

p) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte;

q) infringir as tarifas aprovadas, prometer ou conceder, direta ou indiretamente, desconto, abatimento, bonificação, utilidade ou qualquer vantagem aos usuários, em função da utilização de seus serviços de transporte;

r) simular como feita, total ou parcialmente, no exterior, a compra de passagem vendida no País, a fim de burlar a aplicação da tarifa aprovada em moeda nacional;

s) promover qualquer forma de publicidade que ofereça vantagem indevida ao usuário ou que lhe forneça indicação falsa ou inexata acerca dos serviços, induzindo-o em erro quanto ao valor real da tarifa aprovada pela autoridade aeronáutica;

t) efetuar troca de transporte por serviços ou utilidades, fora dos casos permitidos;
u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos;

v) deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de incidente ou acidente envolvendo aeronave sob sua responsabilidade; [\(Alínea com redação dada pela Lei nº 12.970, de 8/5/2014\)](#)

w) deixar de apresentar nos prazos previstos o Resumo Geral dos resultados econômicos e estatísticos, o Balanço e a Demonstração de lucros e perdas;

x) deixar de requerer dentro do prazo previsto a inscrição de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro;

y) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de acionistas;

z) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de transferências.

IV - Infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos autoridade aeronáutica;

b) inobservar termos e condições constantes dos certificados homologação e respectivos adendos;

c) modificar aeronave ou componente, procedendo à alteração não-prevista por órgão homologador;

d) executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo;

e) deixar de cumprir os contratos de manutenção ou inobservar os prazos assumidos para execução dos serviços de manutenção e distribuição de componentes;

f) executar serviços de manutenção ou de reparação em desacordo com os manuais da aeronave, ou em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

g) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento que tenha afetado a segurança de algum voo em particular e que possa repetir-se em outras aeronaves.

V - Infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

a) inobservar prescrições e requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica, destinados à homologação de produtos aeronáuticos;

b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados de homologação;

c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica;

d) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou mau funcionamento venha a afetar a segurança de voo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;

e) descumprir ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o número anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas de natureza corretiva ou sanadora de defeitos e mau funcionamento.

VI - Infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

a) executar ou utilizar serviços técnicos de manutenção, modificação ou reparos de aeronaves e de seus componentes, em oficina não-homologada;

- b) executar serviços de recuperação ou reconstrução em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;
- c) executar serviços de manutenção ou de reparação de aeronave e de seus componentes, sem autorização do órgão competente;
- d) utilizar-se de aeronave sem dispor de habilitação para sua pilotagem;
- e) executar qualquer modalidade de serviço aéreo sem estar devidamente autorizado;
- f) construir campo de pouso sem licença, utilizar campo de pouso sem condições regulamentares de uso, ou deixar de promover o registro de campo de pouso;
- g) implantar ou explorar edificação ou qualquer empreendimento em área sujeita a restrições especiais, com inobservância destas;
- h) prometer ou conceder, direta ou indiretamente, qualquer modalidade de desconto, prêmio, bonificação, utilidade ou vantagem aos adquirentes de bilhete de passagem ou frete aéreo;
- i) promover publicidade de serviço aéreo em desacordo com os regulamentos aeronáuticos, ou com promessa ou artifício que induza o público em erro quanto às reais condições do transporte e de seu preço;
- j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização;
- k) vender aeronave de sua propriedade, sem a devida comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida;
- l) instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização de autoridade aeronáutica;
- m) deixar o proprietário ou operador de aeronave de recolher, na forma e nos prazos da respectiva regulamentação, as tarifas, taxas, preços públicos ou contribuições a que estiver obrigado.

CAPÍTULO IV

DA DETENÇÃO, INTERDIÇÃO E APREENSÃO DE AERONAVE

Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da polícia federal, nos seguintes casos:

- I - se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;
- II - se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;
- III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;
- IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (art. 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do art. 21);
- V - para averiguação de ilícito.

§ 1º A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.

§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeito à medida de destruição, nos casos dos incisos do *caput* deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.614, de 5/3/1998\)](#)

§ 3º A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório. [\(Primitivo § 2º renumerado e com nova redação dada pela Lei nº 9.614, de 5/3/1998\)](#)

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 400, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2016.

Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 8º, incisos I e X, da mencionada Lei, 222 a 260 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nas Leis nºs 10.406, de 10 de janeiro de 2002, 8.078, de 11 de setembro de 1990, e nos Decretos nºs 5.910, de 27 de setembro de 2006, e 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, e considerando o que consta do processo nº 00058.054992/2014-33, deliberado e aprovado na 26ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 13 de dezembro de 2016,

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer as condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros, doméstico e internacional.

Parágrafo único. As condições gerais de transporte aéreo também se aplicam aos voos não regulares em que houver assentos comercializados individualmente e oferecidos ao público.

CAPÍTULO I

DAS OBRIGAÇÕES PRÉVIAS À EXECUÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Seção I

Da Oferta do Serviço

Art. 2º Na oferta dos serviços de transporte aéreo, o transportador poderá determinar o preço a ser pago por seus serviços, bem como suas regras aplicáveis, nos termos da regulamentação expedida pela ANAC.

Parágrafo único. O transportador deverá disponibilizar nos locais de vendas de passagens aéreas, sejam eles físicos ou eletrônicos, informações claras sobre todos os seus serviços oferecidos e as respectivas regras aplicáveis, de forma a permitir imediata e fácil compreensão.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 8.586, DE 2017

(Do Sr. Flaviano Melo)

Assegura ao idoso franquia de bagagem no transporte aéreo.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-8275/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que “*Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências*”, para assegurar ao idoso franquia de bagagem no serviço de transporte aéreo regular doméstico.

Art. 2º A Lei nº 10.741, de 2003, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

“Art. 42-A. No serviço de transporte aéreo regular doméstico, é assegurada ao idoso franquia de vinte e três quilos em relação à bagagem registrada, assim como a condução de objetos de uso pessoal, que não excedam dez quilos no total, como bagagem de mão.

Parágrafo único. O descumprimento do disposto no caput deste artigo equipara-se à infração prevista no art. 302, inciso III, alínea *u*, da Lei nº 7.565, de 1986. ”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem a finalidade de assegurar ao idoso franquia de bagagem no serviço de transporte aéreo regular doméstico. Hoje, em vista do que dispõe a Resolução nº 400, de 2016, da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, o transportador pode efetuar cobrança da bagagem a ser despachada, prática que, de fato, tem se tornado comum.

Muito embora esteja alinhada com política adotada mundo afora, a cobrança pelas malas atinge desigualmente os usuários do transporte aéreo, causando maior infortúnio a pessoas que não podem facilmente se deslocar sem levar consigo bagagem de certa dimensão e peso. É esse exatamente o caso de pessoas idosas.

Os idosos, mais do que qualquer outro segmento da população, têm de viajar apoiados por recursos materiais que, simplesmente, não costumam caber numa bagagem de mão. Equipamentos médicos, tais como medidores de pressão, acessórios ortopédicos, caso dos coletes lombares, e fraldas geriátricas são exemplos. A maioria dos idosos também necessita de uma quantidade de roupas maior do que a do viajante comum, pois está mais suscetível a alterações climáticas. Não bastasse isso, deve-se levar em conta que, para o idoso, levar dez quilos na bagagem de mão pode representar enorme desconforto, uma vez que muitos já não têm a mesma disposição física de outros tempos.

A par de aspectos relacionados aos hábitos e características do idoso, há de se considerar, ainda, o fato de que essa faixa da população é a que costuma enfrentar mais dificuldades financeiras, pois, além de já estar fora ou saindo do mercado de trabalho, é continuamente pressionada pelos gastos com saúde e cuidados.

Não faz nenhum sentido, assim, se quisermos verdadeiramente respeitar o princípio constitucional de amparo aos idosos (art. 230), obrigar que estas pessoas paguem pelo transporte de bagagem nos voos.

Sendo o tínhamos a expor, pedimos o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 13 de setembro de 2017.

Deputado **FLAVIANO MELO**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL Seção de Legislação Citada - SELEC
--

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos

sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

TÍTULO VIII DA ORDEM SOCIAL

.....

CAPÍTULO VII DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE, DO JOVEM E DO IDOSO

(Denominação do capítulo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)

.....

Art. 230. A família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida.

§ 1º Os programas de amparo aos idosos serão executados preferencialmente em seus lares.

§ 2º Aos maiores de sessenta e cinco anos é garantida a gratuidade dos transportes coletivos urbanos.

CAPÍTULO VIII DOS ÍNDIOS

Art. 231. São reconhecidos aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens.

§ 1º São terras tradicionalmente ocupadas pelos índios as por eles habitadas em caráter permanente, as utilizadas para suas atividades produtivas, as imprescindíveis à preservação dos recursos ambientais necessários a seu bem-estar e as necessárias a sua reprodução física e cultural, segundo seus usos, costumes e tradições.

§ 2º As terras tradicionalmente ocupadas pelos índios destinam-se a sua posse permanente, cabendo-lhes o usufruto exclusivo das riquezas do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes.

§ 3º O aproveitamento dos recursos hídricos, incluídos os potenciais energéticos, a pesquisa e a lavra das riquezas minerais em terras indígenas só podem ser efetivados com autorização do Congresso Nacional, ouvidas as comunidades afetadas, ficando-lhes assegurada participação nos resultados da lavra, na forma da lei.

§ 4º As terras de que trata este artigo são inalienáveis e indisponíveis, e os direitos sobre elas, imprescritíveis.

§ 5º É vedada a remoção dos grupos indígenas de suas terras, salvo, *ad referendum* do Congresso Nacional, em caso de catástrofe ou epidemia que ponha em risco sua população, ou no interesse da soberania do País, após deliberação do Congresso Nacional, garantido, em qualquer hipótese, o retorno imediato logo que cesse o risco.

§ 6º São nulos e extintos, não produzindo efeitos jurídicos, os atos que tenham por objeto a ocupação, o domínio e a posse das terras a que se refere este artigo, ou a exploração das riquezas naturais do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes, ressalvado relevante

interesse público da União, segundo o que dispuser lei complementar, não gerando a nulidade e a extinção direito a indenização ou a ações contra a União, salvo, na forma da lei, quanto às benfeitorias derivadas da ocupação de boa-fé.

§ 7º Não se aplica às terras indígenas o disposto no art. 174, §§ 3º e 4º.

LEI Nº 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003

Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

TÍTULO II DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO X DO TRANSPORTE

Art. 42. São asseguradas a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 12.899, de 18/12/2013](#))

TÍTULO III DAS MEDIDAS DE PROTEÇÃO

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 43. As medidas de proteção ao idoso são aplicáveis sempre que os direitos reconhecidos nesta Lei forem ameaçados ou violados:

- I - por ação ou omissão da sociedade ou do Estado;
- II - por falta, omissão ou abuso da família, curador ou entidade de atendimento;
- III - em razão de sua condição pessoal.

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 IX
DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

CAPÍTULO III
DAS INFRAÇÕES

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - Infrações referentes ao uso das aeronaves:

- a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;
- b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB;
- c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;
- d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;
- e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;
- f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciada;
- g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;
- h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la sem autorização de sobrevoo;
- i) manter aeronave estrangeira em território nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada.
- j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;
- k) transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;
- l) lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo caso de alijamento;
- m) trasladar aeronave sem licença;
- n) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;
- o) realizar voo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;
- p) realizar voo com equipamento para levantamento aero-fotogramétrico, sem autorização do órgão competente;
- q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;
- r) realizar voo sem o equipamento de sobrevivência exigido;
- s) realizar voo por instrumentos com aeronave não homologada para esse tipo de operação;
- t) realizar voo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;
- u) realizar voo solo para treinamento de navegação sendo aluno ainda não-habilitado para tal;
- v) operar aeronave com plano de voo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para esse tipo de operação;
- w) explorar sistematicamente serviços de táxi-aéreo fora das áreas autorizadas;

x) operar radiofrequências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.

II - Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;

b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;

c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;

d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;

e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;

f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;

g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;

h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;

i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;

j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;

k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;

l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;

m) infringir regras, normas ou cláusulas de convenções ou atos internacionais;

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;

o) permitir, por ação ou omissão, o embarque de mercadorias sem despacho, de materiais sem licença, ou efetuar o despacho em desacordo com a licença, quando necessária;

p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo;

q) operar a aeronave em estado de embriaguez;

r) taxiar aeronave para decolagem, ingressando na pista sem observar o tráfego;

s) retirar-se de aeronave com o motor ligado sem tripulante a bordo;

t) operar aeronave deixando de manter fraseologia padrão nas comunicações radiotelefônicas;

u) ministrar instruções de voo sem estar habilitado.

III - Infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

a) permitir a utilização de aeronave sem situação regular no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou sem observância das restrições do certificado de navegabilidade;

b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;

c) permitir o exercício, em aeronave ou em serviço de terra, de pessoal não devidamente licenciado ou com a licença vencida;

d) firmar acordo com outra concessionária ou permissionária, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio ("pool") ou consolidação de serviços ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica;

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

f) explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada;

g) deixar de comprovar, quando exigida pela autoridade competente, a contratação dos seguros destinados a garantir sua responsabilidade pelos eventuais danos a passageiros, tripulantes, bagagens e cargas, bem assim, no solo a terceiros;

h) aceitar, para embarque, mercadorias sem licença das autoridades competentes ou em desacordo com a regulamentação que disciplina o trânsito dessas mercadorias;

i) ceder ou transferir ações ou partes de seu capital social, com direito a voto, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica, quando necessário (art. 180);

j) deixar de dar publicidade aos atos sociais de publicação obrigatória;

k) deixar de recolher, na forma e nos prazos da regulamentação respectiva, as tarifas, taxas, preços públicos e contribuições a que estiver obrigada;

l) recusar a exibição de livro, documento, ficha ou informação sobre seus serviços, quando solicitados pelos agentes da fiscalização aeronáutica;

m) desrespeitar convenção ou ato internacional a que estiver obrigada;

n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados;

o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

p) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte;

q) infringir as tarifas aprovadas, prometer ou conceder, direta ou indiretamente, desconto, abatimento, bonificação, utilidade ou qualquer vantagem aos usuários, em função da utilização de seus serviços de transporte;

r) simular como feita, total ou parcialmente, no exterior, a compra de passagem vendida no País, a fim de burlar a aplicação da tarifa aprovada em moeda nacional;

s) promover qualquer forma de publicidade que ofereça vantagem indevida ao usuário ou que lhe forneça indicação falsa ou inexata acerca dos serviços, induzindo-o em erro quanto ao valor real da tarifa aprovada pela autoridade aeronáutica;

t) efetuar troca de transporte por serviços ou utilidades, fora dos casos permitidos;

u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos;

v) deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de incidente ou acidente envolvendo aeronave sob sua responsabilidade; [*\(Alínea com redação dada pela Lei nº 12.970, de 8/5/2014\)*](#)

w) deixar de apresentar nos prazos previstos o Resumo Geral dos resultados econômicos e estatísticos, o Balanço e a Demonstração de lucros e perdas;

x) deixar de requerer dentro do prazo previsto a inscrição de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro;

y) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de acionistas;

z) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de transferências.

IV - Infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos autoridade aeronáutica;

b) inobservar termos e condições constantes dos certificados homologação e respectivos adendos;

c) modificar aeronave ou componente, procedendo à alteração não-prevista por órgão homologador;

d) executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo;

e) deixar de cumprir os contratos de manutenção ou inobservar os prazos assumidos para execução dos serviços de manutenção e distribuição de componentes;

f) executar serviços de manutenção ou de reparação em desacordo com os manuais da aeronave, ou em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

g) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento que tenha afetado a segurança de algum voo em particular e que possa repetir-se em outras aeronaves.

V - Infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

a) inobservar prescrições e requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica, destinados à homologação de produtos aeronáuticos;

b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados de homologação;

c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica;

d) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou mau funcionamento venha a afetar a segurança de voo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;

e) descumprir ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o número anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas de natureza corretiva ou sanadora de defeitos e mau funcionamento.

VI - Infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

a) executar ou utilizar serviços técnicos de manutenção, modificação ou reparos de aeronaves e de seus componentes, em oficina não-homologada;

b) executar serviços de recuperação ou reconstrução em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

c) executar serviços de manutenção ou de reparação de aeronave e de seus componentes, sem autorização do órgão competente;

d) utilizar-se de aeronave sem dispor de habilitação para sua pilotagem;

e) executar qualquer modalidade de serviço aéreo sem estar devidamente autorizado;

f) construir campo de pouso sem licença, utilizar campo de pouso sem condições regulamentares de uso, ou deixar de promover o registro de campo de pouso;

g) implantar ou explorar edificação ou qualquer empreendimento em área sujeita a restrições especiais, com inobservância destas;

h) prometer ou conceder, direta ou indiretamente, qualquer modalidade de desconto, prêmio, bonificação, utilidade ou vantagem aos adquirentes de bilhete de passagem ou frete aéreo;

i) promover publicidade de serviço aéreo em desacordo com os regulamentos aeronáuticos, ou com promessa ou artifício que induza o público em erro quanto às reais condições do transporte e de seu preço;

j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização;

k) vender aeronave de sua propriedade, sem a devida comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida;

l) instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização de autoridade aeronáutica;

m) deixar o proprietário ou operador de aeronave de recolher, na forma e nos prazos da respectiva regulamentação, as tarifas, taxas, preços públicos ou contribuições a que estiver obrigado.

CAPÍTULO IV DA DETENÇÃO, INTERDIÇÃO E APREENSÃO DE AERONAVE

Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da polícia federal, nos seguintes casos:

I - se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;

II - se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;

III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;

IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (art. 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do art. 21);

V - para averiguação de ilícito.

§ 1º A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.

§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeito à medida de destruição, nos casos dos incisos do *caput* deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.614, de 5/3/1998\)](#)

§ 3º A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório. [\(Primitivo § 2º renumerado e com nova redação dada pela Lei nº 9.614, de 5/3/1998\)](#)

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 400, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2016

Dispõe sobre as Condições Gerais de
Transporte Aéreo.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 8º, incisos I e X, da mencionada Lei, 222 a 260 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nas Leis nºs 10.406, de 10 de janeiro de 2002, 8.078, de 11 de setembro de 1990, e nos Decretos nºs 5.910, de 27 de setembro de 2006, e 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, e considerando o que consta do processo nº 00058.054992/2014-33, deliberado e aprovado na 26ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 13 de dezembro de 2016,

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer as condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros, doméstico e internacional.

Parágrafo único. As condições gerais de transporte aéreo também se aplicam aos voos não regulares em que houver assentos comercializados individualmente e oferecidos ao público.

CAPÍTULO I DAS OBRIGAÇÕES PRÉVIAS À EXECUÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Seção I Da Oferta do Serviço

Art. 2º Na oferta dos serviços de transporte aéreo, o transportador poderá determinar o preço a Ser pago por seus serviços, bem como suas regras aplicáveis, nos termos da regulamentação expedida pela ANAC.

Parágrafo único. O transportador deverá disponibilizar nos locais de vendas de passagens aéreas, sejam eles físicos ou eletrônicos, informações claras sobre todos os seus serviços oferecidos e as respectivas regras aplicáveis, de forma a permitir imediata e fácil compreensão.

Art. 3º O transportador deverá oferecer ao passageiro, pelo menos, uma opção de passagem aérea em que a multa pelo reembolso ou remarcação não ultrapasse 5% (cinco por cento) do valor total dos serviços de transporte aéreo, observado o disposto nos arts. 11 e 29, parágrafo único, desta Resolução.

COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DA PESSOA IDOSA

I - RELATÓRIO

A proposição em análise, de autoria do ilustre Deputado Carlos Bezerra, visa estabelecer um critério para efetivação da cobrança tarifária para peso excedente na bagagem despachada nos voos comerciais.

Para tanto, acrescenta dois parágrafos ao art. 49, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, em que fixa, para as concessionárias e permissionárias, a obrigação de determinar e divulgar ao público o valor que será cobrado do passageiro para cada quilograma de bagagem transportada que exceda a franquia. Pretende, com a iniciativa, trazer mais transparência quanto ao valor que o adquirente do bilhete de passagem terá que desembolsar a mais pelo excesso da sua bagagem.

Inicialmente, a apreciação da proposição foi atribuída à Comissões de Viação e Transportes (CVT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). Em seguida, os PL nº 6740/2016, nº 6691/2016 e nº 6733/2016 passaram a tramitar em conjunto, seguindo o PL nº 3.570, de 2015, na condição de principal.

Designado para a relatoria do Projeto no âmbito da CVT, o Deputado Nelson Marquezelli apresentou parecer pela aprovação, com substitutivo em que altera a redação do art. 234, da Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para estabelecer regras para a cobrança de tarifa sobre o transporte de bagagem, sem apresentação de emendas.

Retirada de pauta pelo nobre colega Relator na CVT, a proposição foi-lhe, então, devolvida para reexame, após o apensamento do PL nº 8.275/2017, cuja tramitação segue em conjunto com o PL nº 8.586/2017.

Por força do despacho proferido em 21/03/2018, foi incluído o exame, por esta Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa, do bloco de proposições, encabeçado pelo PL nº 3.570, de 2015, e ao qual tramitam apensados os seguintes Projetos de Lei:

- PL nº 6.691, de 2016, de autoria do Deputado Felipe Bornier e da Deputada Mariana Carvalho, que *“Proíbe a cobrança de tarifas extras, pelas empresas aéreas, para bagagens de passageiros”*;
- PL nº 6.733, de 2016, de autoria do Deputado Cabo Sabino, que *“Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro Aeronáutico, vedando a cobrança do despacho de bagagem, salvo quando o peso total exceder o limite da franquía”*;
- PL nº 6.740, de 2016, de autoria do Deputado Fábio Mitidieri, que *“Altera dispositivo da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para regular a cobrança de valores por bagagem despachada”*;
- PL nº 6.953, de 2017, de autoria do Deputado Carlos Henrique Gaguim, que *“Altera a Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para assegurar aos passageiros franquía de bagagem no transporte aéreo”*.

- PL nº 8.275, de 2017, de autoria do Deputado Luiz Nishimori, que *“Garante a idosos, gestantes, lactantes e pessoas com deficiência franquia de bagagem no transporte aéreo”*.
- PL nº 8.586, de 2017, de autoria do Deputado Flaviano Melo, que *“assegura ao idosos franquia de bagagem no transporte aéreo”*.

Dessa forma, as proposições, que tramitam em conjunto e em regime ordinário, passam à apreciação conclusiva desta Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa, bem como das Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Nesta Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa, o prazo regimental de cinco sessões fluiu sem apresentação de emendas.

II - VOTO DO RELATOR

Por meio do Projeto de Lei nº 3.570, de 2015, o ilustre Deputado Carlos Bezerra pretende fixar um critério para cobrança, pelas concessionárias e permissionárias de serviço de transporte aéreo de passageiros, do peso excedente da bagagem despachada nos voos comerciais.

A iniciativa acrescenta dois parágrafos ao art. 49, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (que cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC). Nos termos da proposta, as companhias aéreas ficam obrigadas a fixar o valor que será cobrado do passageiro para cada quilograma de bagagem transportada que exceda a franquia, bem como informá-lo ao público-usuário antes da comercialização do bilhete de passagem.

Na mesma linha da principal, as seis proposições apensadas buscam estabelecer vedação de cobrança de valor adicional para o transporte de bagagem, exceto quando o peso exceder a franquia permitida. São esses os exatos termos do PL nº 6.691, de 2016, que traz, também, a previsão de que os limites de franquia devem ser definidos em norma específica.

Sob o mesmo propósito, o PL nº 6.733 e o PL nº 6.740, ambos de 2016, alteram a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro Aeronáutico) para vedar a cobrança do despacho de bagagem, estabelecendo limites de franquia variáveis conforme o tipo de voo (doméstico ou internacional) e a classe do assento (executiva, intermediária e econômica). Além disso fixam, dentre outras providências, franquia para o transporte de bagagem de mão.

As proposições acima mencionadas foram apresentadas antes da edição, pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, que estabeleceu profundas alterações nas regras de cobrança de bagagem no transporte aéreo de passageiros. Dentre as mudanças previstas na norma, destaca-se a eliminação da franquia para bagagem despachada (antes da sua vigência, era de até 23 quilogramas, para voos domésticos, e de até 32 quilogramas, tratando-se de voos internacionais).

O PL nº 6.953, o PL nº 8.275 e o PL nº 8.586, todos de 2017, foram apresentados após e em vista dessas mudanças, com o intuito de preservar os direitos dos usuários dos serviços aéreos. O primeiro objetiva assegurar, em favor de todos os consumidores, franquia de 23 quilogramas para bagagem despachada, sem prejuízo do transporte gratuito de objetos de uso pessoal como bagagem de mão; os dois últimos buscam preservar esse mesmo direito em favor de consumidores mais vulneráveis (gestantes, lactantes, pessoas com deficiência e idosos).

Reconhecemos que a questão é conflituosa e, por isso mesmo, demanda atenção especial dessa Casa, a fim de equacionar, sob a chancela legislativa, um tema que vem sendo essencialmente disciplinado pela via regulamentar. Observamos, inicialmente, que a matéria, pela especificidade, demandaria uma análise acurada no âmbito da Comissão de Defesa do Consumidor, que traria valorosa contribuição para o enriquecimento dos debates – o que, de todo modo, não afasta a apreciação a cargo desta Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa, especialmente no que toca à hipervulnerabilidade do consumidor idoso frente ao gigantismo desse mercado.

O cerne da questão passa pela definição dos limites do contrato de transporte de pessoas, que, nos expressos termos do art. 734, do Código Civil, engloba as pessoas transportadas e suas bagagens. De fato, o transporte da bagagem do passageiro não é transporte de carga: consiste em bem acessório do

próprio contrato de transporte de pessoas e, por essa natureza, deve seguir a sorte do ajuste principal.

Tratando-se de transporte aéreo, o tema ganha contornos ainda mais delicados, tendo em vista que, por consistir em viagem de longa distância, é natural que o passageiro leve consigo os pertences necessários à sua permanência no destino. Com exceção daqueles viajantes frequentes, que, por motivos profissionais ou pessoais, mantêm uma multiplicidade de domicílios, é de se esperar que o passageiro necessite transportar itens básicos, como roupas, calçados, medicamentos, produtos de higiene, determinados equipamentos de uso pessoal e/ou profissional, inclusive eletroeletrônicos, dentre outros.

Não se trata de mera comodidade, mas de verdadeira necessidade, o que torna extremamente abusiva não só a cobrança, como exigir do passageiro um habilidoso malabarismo para acomodar os itens pessoais que precisa transportar em compactos dez quilos de bagagem de mão (incluindo o peso da própria mala). Nesse particular, merecem especial atenção os viajantes idosos, que, muitas vezes, necessitam levar equipamentos de monitoramento de saúde ou destinados à sua locomoção, que uma bagagem de mão pode simplesmente não comportar.

Além do mais, a possibilidade da cobrança, implementada pela via regulamentar, abre um perigoso precedente para legitimação de outras exigências reputadas abusivas, não só na viação aérea, como também nos demais modais de transporte.

Justificava a ANAC que o objetivo seria a redução dos preços das passagens. Ocorre que, mais de um ano após a vigência da medida, iniciada em 14 de março de 2017, constatamos que a prática não se casou com a teoria e que os preços dos bilhetes aéreos continuam elevados, apesar da cobrança.

O que vemos, atualmente, são passageiros que, obrigados a espremer seus pertences em uma bagagem de mão, disputam entre si para acomodá-la no espaço acima dos seus assentos. Isso quando a companhia aérea, premida pela falta de espaço no interior da aeronave, não oferece ao viajante, como “solução cortesia”, o despacho da própria bagagem de mão (que, quase sempre, armazena itens frágeis), para retirada nas esteiras dos aeroportos.

Por essas razões, concordamos com os autores dos projetos sob análise, ao defendermos que a eliminação da franquia anteriormente vigente não é a saída mais salutar do ponto de vista do consumidor. No caso do viajante idoso, que, por motivos de saúde ou por condição física particular, necessite transportar determinados itens, a exigência imposta torna-se ainda mais cruel.

Pela elevada completude técnica, reportamo-nos ao parecer apresentado pelo ilustre colega, Deputado Nelson Marquezelli, na relatoria desta matéria no âmbito da Comissão de Viação e Transportes. No ensejo, pedimos vênua para absorver o Substitutivo por ele apresentado, com ajustes pontuais, tendo em vista que, ao nosso sentir, incorpora, de forma precisa e objetiva, o espírito que deve nortear esta Comissão e esta Casa Legislativa, que é a salvaguarda dos direitos dos idosos e de todos os demais consumidores do nosso país.

Firmes nessas razões, nosso voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 3.570, de 2015, e de seus apensados (PL nº 6.691/2016, PL nº 6.733/2016, PL nº 6.740/2016, PL nº 6.953/2017, PL nº 8.275/2017 e PL nº 8.586/2017), na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 14 de junho de 2018.

Deputado CÉSAR MESSIAS
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.570, DE 2015

Apensados: PL nº 6.691/2016, PL nº 6.733/2016, PL nº 6.740/2016,
PL nº 6.953/2017, PL nº 8.275/2017 e PL nº 8.586/2017

Altera o art. 234, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para estabelecer os limites de franquia de bagagem a passageiros que contratem transporte aéreo e os critérios para cobrança de tarifa sobre a bagagem excedente.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera os §§ 3º, 4º e 5º e acrescenta § 6º ao art. 234 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que *“dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”*, para estabelecer os limites de franquia de bagagem a passageiros

que contratem transporte aéreo e os critérios para cobrança de tarifa sobre a bagagem excedente.

Art. 2º O art. 234 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 234

§ 3º Além da bagagem registrada, em relação à qual se aplica franquia de até vinte e três quilogramas, no caso de voos domésticos, e de até dois volumes com até trinta e dois quilogramas cada, no caso de voos internacionais, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O transportador poderá cobrar do passageiro tarifa pelo transporte do peso da bagagem que exceder o limite da franquia, devendo informar ao passageiro, concomitantemente à oferta do bilhete de passagem, o valor cobrado por quilograma excedente.

§ 5º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 6º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 14 de junho de 2018.

Deputado CÉSAR MESSIAS

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 3.570/2015, o PL 6.691/2016, o PL 6.733/2016, o PL 6.740/2016, o PL 6.953/2017, o PL 8.275/2017, e o PL 8.586/2017, apensados, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado César Messias.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Júlia Marinho - Presidente, Gilberto Nascimento, Leandre e Carmen Zanotto - Vice-Presidentes, Geovania de Sá, Geraldo Resende, Marcos Reategui, Norma Ayub, Vitor Paulo, Carlos Henrique Gaguim, Fábio Trad, Heitor Schuch, João Paulo Papa, Marco Antônio Cabral e Takayama.

Sala da Comissão, em 31 de outubro de 2018.

Deputada JÚLIA MARINHO

Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO AO PROJETO DE LEI Nº 3.570, DE 2015

Apensados: PL nº 6.691/2016, PL nº 6.733/2016, PL nº 6.740/2016,
PL nº 6.953/2017, PL nº 8.275/2017 e PL nº 8.586/2017

Altera o art. 234, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para estabelecer os limites de franquias de bagagem a passageiros que contratem transporte aéreo e os critérios para cobrança de tarifa sobre a bagagem excedente.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera os §§ 3º, 4º e 5º e acrescenta § 6º ao art. 234 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “*dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica*”, para estabelecer os limites de franquias de bagagem a passageiros que contratem transporte aéreo e os critérios para cobrança de tarifa sobre a bagagem excedente.

Art. 2º O art. 234 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 234

§ 3º Além da bagagem registrada, em relação à qual se aplica franquias de até vinte e três quilogramas, no caso de voos domésticos, e de até dois volumes com até trinta e dois quilogramas cada, no caso de voos internacionais, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O transportador poderá cobrar do passageiro tarifa pelo transporte do peso da bagagem que exceder o limite da franquias, devendo informar ao passageiro, concomitantemente à oferta do bilhete de passagem, o valor cobrado por quilograma excedente.

§ 5º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 6º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 31 de outubro de 2018.

Deputada JÚLIA MARINHO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO