

**AVULSO NÃO
PUBLICADO:
REJEIÇÃO NA
COMISSÃO DE
MÉRITO.**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 670-A, DE 2015

(Do Sr. William Woo)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica", para enquadrar a prancha de surf entre os itens da franquia de bagagem; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. JOSE STÉDILE).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o art. 234-A à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, para enquadrar a prancha de *surf* entre os itens da franquia de bagagem.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 234-A:

“Art. 234-A. A franquia de bagagem poderá ser utilizada para o despacho de materiais desportivos, inclusive prancha de *surf*, na forma do regulamento.

Parágrafo Único. A cobrança pelo transporte de materiais desportivos acima do limite estabelecido para franquia, será feita com base no peso.”

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

JUSTIFICAÇÃO

Os praticantes de *surf* que costumam viajar com suas pranchas já sabem: na hora do *check-in*, quase sempre o surfista é obrigado a pagar separadamente pelo embarque de suas pranchas, uma vez que elas são consideradas bagagem especial. Algumas companhias cobram por prancha, outras por peso, e outras ainda estabelecem um preço fixo por volume de pranchas. De qualquer maneira, ficou praticamente impossível embarcar sem pagar nada.

Depoimentos de alguns surfistas profissionais dão conta de que as companhias aéreas têm cobrado valores abusivos pelo transporte desse tipo de bagagem. Numa recente viagem ao Taiti, por exemplo, um surfista teve que pagar nada menos do que 1.100 dólares para embarcar sete pranchas. Outro pagou 1.800 dólares para levar 12 pranchas.

Revoltado com as cobranças abusivas, alguns praticantes do *surf* procuraram a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que considerou a cobrança ilegal. De acordo com a ANAC a legislação estabelece que, em vôos domésticos, a franquia de bagagem por passageiro é de 23 quilos, sendo possível o cliente levar qualquer item dentro desta franquia, exceto animais vivos. O mesmo vale para viagens internacionais, só que nesse caso o limite é de 32 quilos.

De fato, o Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, não define em seu texto a abrangência da franquia de bagagem. Essa definição é dada pelo art. 37 da portaria nº 676/GC-5, de 13 de novembro de 2000, do Departamento de Aviação Civil – DAC, alterado pela Portaria Nº 689/GC-5, de 22 de Junho de 2005, que estabelece as seguintes franquias para o passageiro embarcado em voo doméstico: 30kg de bagagem, para a primeira classe, e 23kg para a classe econômica, em aeronaves com mais de 31 assentos; 18kg de bagagem para aeronaves de 21 a 30 assentos; e 10kg para aeronaves com até 20 assentos.

Entretanto, qualquer objeto de uso pessoal do passageiro, inclusive material esportivo que não se enquadre dentro das especificações de tamanho estabelecidas pela International Air Transport Association – IATA, é considerado “bagagem especial” pelas empresas aéreas nacionais, fora, portanto, da franquia. É o caso das pranchas de surf, que são taxadas como tal.

Para acabar com a interpretação equivocada por parte das empresas aéreas, faz-se necessário, em nosso entender, a alteração do Código Brasileiro de Aeronáutica, para deixar claro que os materiais esportivos, inclusive prancha de *surf*, devem ser vistos como bagagem normal e não especial, como vêm sendo até o momento tratados.

Portanto, o que queremos com este projeto de lei é garantir que os praticantes do *surf* e demais modalidades desportivas possam continuar a praticar o esporte sem ter que se submeter a cobranças abusivas por parte das empresas aéreas.

Diante do aqui exposto, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 10 de março de 2015.

**Deputado WILLIAM WOO
PV/SP**

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI N° 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 I
INTRODUÇÃO**

**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.

PORTARIA N° 676/GC-5, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2000

COMANDO DA AERONÁUTICA

Gabinete do Comandante

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 III **DO TRANSPORTE DE COISAS**

Seção II **Da Franquia de Bagagem**

Art. 37. Nas linhas domésticas, a franquia mínima de bagagem por passageiro é de:

a) 30 (trinta) quilos para a primeira classe; a) trinta quilos para a primeira classe, nas aeronaves acima de 31 assentos; (Redação dada pela Portaria N° 689/GC5, de 22 de junho de 2005)

b) 20 (vinte) quilos para as demais classes; e
 b) 23 quilos para as demais classes, nas aeronaves acima de 31 assentos; (Redação dada

pela Portaria N° 689/GC5, de 22 de junho de 2005)

c) 10 (dez) quilos para as aeronaves de até 20 (vinte) assentos.

c) dezoito quilos para as aeronaves de 21 até trinta assentos; e (Redação dada pela Portaria N° 689/GC5, de 22 de junho de 2005)

d) dez quilos para as aeronaves de até vinte assentos; (Incluída pela Portaria N° 689/GC5, de 22 de junho de 2005)

§ 1º A franquia de bagagem não pode ser usada para transporte de animais vivos.
 (Parágrafo renumerado pela Portaria N° 689/GC5, de 22 de junho de 2005)

§ 2º A soma total do peso das bagagens de passageiros não pode ultrapassar os limites contidos no Manual de Vôo da Aeronave. (Incluído pela Portaria N° 689/GC5, de 22 de junho de 2005)

§ 3º Em vôos com conexão, deverá prevalecer a franquia de bagagem referente à aeronave de menor capacidade. (Incluído pela Portaria N° 689/GC5, de 22 de junho de 2005)

Art. 38. Nas linhas internacionais, o franqueamento de bagagem será feito pelo sistema de peça ou peso, segundo o critério adotado em cada área e na conformidade com a regulamentação específica.

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT), o projeto de lei em epígrafe, que acrescenta o art. 234-A na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a qual *Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica*, para enquadrar a prancha de *surf* entre os itens da franquia de bagagem e prever a cobrança com base no peso, pelo transporte de materiais desportivos acima do limite estabelecido para tal franquia.

A cláusula de vigência estipula como data de entrada em vigor da lei que se originar o PL, o dia de sua publicação.

Tramitando sob rito ordinário, o PL foi distribuído ao exame conclusivo desta CVT e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, que deverá votar, de modo terminativo, sobre a constitucionalidade ou juridicidade da matéria.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 670, de 2015, pretende que equipamentos desportivos, entre os quais a prancha de *surf*, possam ser incluídos na franquia de bagagem, estabelecendo que a cobrança, pelo transporte desses materiais acima do limite fraqueado, seja feita com base no peso.

Desse modo, o PL em apreço mostra-se inconveniente por pretender introduzir matéria estranha no Código Brasileiro de Aeronáutica, cuja Seção II do Capítulo II, dedicada à Nota de Bagagem, não traz nenhuma referência a peso e franquia de bagagem.

Isso, porque a franquia de peso da bagagem observada até o dia 11 de março de 2017, foi definida pela Portaria nº 689/GC5, de 22 de junho de 2015. Editada pelo Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa, essa Portaria estabeleceu, entre outras, a franquia de 30 kg para a primeira classe e de 23 kg para as demais classes nas aeronaves com mais de 31 assentos.

Outra medida administrativa revogou a Portaria referida, qual seja a Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, dessa vez, publicada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que reduziu a franquia de bagagem a 10 kg transportados pelo passageiro na cabine da aeronave, na forma de bagagem de mão, com restrições de dimensões e quantidade de peças. Assim, toda bagagem acima desse limite sujeita-se a contrato de transporte de carga, cujo valor é decidido pela empresa de transporte aéreo de passageiros.

O exposto deixa entrever que além de inconveniente, o PL nº 670, de 2015, mostra-se intempestivo, por trazer à apreciação deste fórum matéria superada por medida administrativa.

Assim, votamos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 670, de 2015.

Sala da Comissão, em 30 de agosto de 2017.

Deputado JOSE STÉDILE
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou do Projeto de Lei nº 670/2015, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Jose Stédile.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Diego Andrade - Vice-Presidente, Alexandre Valle, Christiane de Souza Yared, Hélio Leite, Laudívio Carvalho, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Paulo Feijó, Remídio Monai, Roberto Britto, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Aiel Machado, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Dejorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Monteiro, Leopoldo Meyer, Marcelo Álvaro Antônio, Marcelo Delaroli, Marcelo Matos, Mário Negromonte Jr., Raquel Muniz, Simão Sessim e Zé Augusto Nalin.

Sala da Comissão, em 5 de setembro de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTE

Presidente

FIM DO DOCUMENTO