



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.163, DE 2025 **(Do Sr. Pastor Gil)**

Dispõe sobre a responsabilidade das empresas de transporte aéreo de passageiros no Brasil por danos causados às bagagens despachadas e de mão, estabelecendo regras para indenização, penalidades e mecanismos de fiscalização.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
DEFESA DO CONSUMIDOR;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54,
RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

(Do Sr. PASTOR GIL)

Dispõe sobre a responsabilidade das empresas de transporte aéreo de passageiros no Brasil por danos causados às bagagens despachadas e de mão, estabelecendo regras para indenização, penalidades e mecanismos de fiscalização.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I**DAS DISPOSIÇÕES GERAIS.**

Art.1º Esta Lei estabelece as normas aplicáveis à responsabilidade das empresas de transporte aéreo de passageiros, registradas ou que operem em território nacional, por danos, extravio, furto ou avaria causados às bagagens despachadas e de mão dos passageiros.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - Bagagem Despachada: Toda e qualquer mala, pacote ou outro recipiente similar que seja entregue à empresa de transporte aéreo para ser transportado no porão da aeronave e que esteja sob a custódia desta.

II - Bagagem de Mão: Toda e qualquer bagagem que o passageiro porte consigo na cabine da aeronave, sob sua responsabilidade direta, mas que, por determinação da empresa aérea ou por conveniência do passageiro, possa ser guardada em compartimentos específicos da aeronave.

III - Dano: Qualquer avaria, violação, rompimento, perda de conteúdo ou qualquer outra alteração na integridade física ou funcional da bagagem ou de seus pertences.

IV - Extravio: Perda definitiva da bagagem despachada pela empresa de transporte aéreo.

V - Furto: Subtração indevida de bens contidos na bagagem, sob a custódia da empresa de transporte aéreo.

VI - Avaria: Dano parcial ou total à bagagem ou ao seu conteúdo.



CAPÍTULO II
DA RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS DE
TRANSPORTE AÉREO.

Art. 3º. As empresas de transporte aéreo de passageiros são objetivamente responsáveis pelos danos causados às bagagens despachadas e de mão, independentemente da comprovação de culpa.

Art. 4º. A responsabilidade da empresa de transporte aéreo abrange:

I - O conteúdo declarado pelo passageiro no momento do despacho da bagagem.

II - Bens de uso pessoal e vestuário, mesmo que não declarados expressamente, desde que razoavelmente esperados em uma bagagem.

III - Bens de valor que, embora não declarados, sejam de natureza comum em bagagens de viagem, como eletrônicos portáteis, joias e dinheiro, até o limite estabelecido nesta Lei ou em regulamentação específica.

Art. 5º. Em caso de extravio de bagagem despachada, a empresa de transporte aéreo deverá ressarcir o passageiro pelo valor integral dos bens perdidos, com base em declaração de conteúdo e valor apresentada pelo passageiro no momento do despacho, ou, na ausência desta, com base em avaliação de bens de natureza similar, até o limite de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por passageiro, corrigidos anualmente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) ou outro índice oficial que o substitua.

Art. 6º. Em caso de avaria ou furto de bagagem despachada, a empresa de transporte aéreo deverá ressarcir o passageiro pelo valor do conserto ou pelo valor de mercado dos bens danificados ou furtados, limitado ao valor máximo estabelecido no Art. 5º desta Lei.

Art. 7º. Para as bagagens de mão, a responsabilidade da empresa de transporte aéreo se configurará quando o dano, extravio ou furto ocorrer em decorrência de falha na prestação do serviço, como mau acondicionamento em compartimentos, queda durante o embarque ou desembarque, ou qualquer outra ação ou omissão da tripulação ou prepostos da empresa. Nesses casos, o ressarcimento será limitado ao valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) por passageiro, corrigidos anualmente pelo INPC ou outro índice oficial que o substitua.

Art. 8º. As empresas de transporte aéreo deverão disponibilizar, no momento do despacho da bagagem, a opção para o passageiro declarar o valor do conteúdo da bagagem, mediante o pagamento de um seguro adicional, cujo valor e condições deverão ser claramente informados.



Art. 9º. O passageiro deverá comunicar o dano, extravio ou furto de sua bagagem à empresa de transporte aéreo no prazo máximo de 7 (sete) dias corridos a partir da data de recebimento da bagagem ou, em caso de extravio, a partir da data prevista para a entrega. A comunicação poderá ser feita por meio eletrônico, presencialmente no balcão da empresa ou por outro canal oficial de atendimento.

Art. 10º. O prazo para a empresa de transporte aéreo apresentar uma resposta final ao passageiro, com a proposta de ressarcimento ou negativa fundamentada, será de 15 (quinze) dias corridos a partir da data da comunicação prevista no Art. 9º.

CAPÍTULO III

DAS PENALIDADES ADMINISTRATIVAS.

Art. 11º. O descumprimento das disposições desta Lei, incluindo a recusa injustificada de ressarcimento, o não cumprimento dos prazos estabelecidos, a cobrança de valores indevidos ou a falha na prestação de informações claras e precisas ao passageiro, sujeitará as empresas de transporte aéreo às seguintes penalidades administrativas, aplicadas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) ou por outro órgão competente:

I - Advertência;

II - Multa pecuniária, que poderá variar de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) a R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), a ser definida conforme a gravidade da infração, o número de passageiros afetados e a reincidência;

III - Suspensão temporária da autorização para operar voos;

IV - Cassação da autorização para operar voos, em casos de reincidência grave e contíncia.

Art. 12º. Os valores arrecadados com as multas previstas no Art. 11 serão destinados ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) ou a outro fundo público de fomento ao setor, com prioridade para programas de fiscalização e de proteção ao consumidor de transporte aéreo.

CAPÍTULO IV

DOS MECANISMOS DE FISCALIZAÇÃO E RESOLUÇÃO DE CONFLITOS.

Art. 13º. A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) será o órgão responsável pela fiscalização do cumprimento desta Lei, podendo editar normas complementares para sua fiel execução.

Art. 14º. Os passageiros que se sentirem lesados em seus direitos poderão buscar a resolução de conflitos por meio dos órgãos de defesa do consumidor, como o PROCON, ou do Poder Judiciário.



Art. 15º. As empresas de transporte aéreo deverão manter um canal de atendimento ao cliente eficiente e acessível, com registro de todas as reclamações e solicitações relacionadas a bagagens, e disponibilizar estas informações à ANAC quando solicitado.

CAPÍTULO IV

DAS SANÇÕES AO PASSAGEIRO POR MÁ-FÉ.

Art. 16º. O passageiro que agir de má-fé, nos termos do inciso VII do Art. 2º desta Lei, será responsável pelas perdas e danos causados à empresa de transporte aéreo, sem prejuízo de outras sanções civis e criminais cabíveis.

Art. 17º. Caracteriza-se a má-fé do passageiro, para os fins desta Lei, nas seguintes situações, entre outras:

I - Apresentação de declaração falsa sobre o conteúdo ou valor da bagagem com o intuito de obter ressarcimento superior ao real;

II - Apresentação de documentos falsos ou adulterados para comprovar o dano ou extravio da bagagem;

III - Simulação de danos em bagagem que não foram efetivamente causados durante o transporte aéreo;

IV - Tentativa de obter ressarcimento por bens que não pertenciam à bagagem danificada ou extraviada;

V - Fornecimento de informações falsas ou enganosas à empresa aérea ou aos órgãos de fiscalização com o objetivo de obter vantagem indevida.

CAPÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS.

Art. 18º. Esta Lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após a data de sua publicação, permitindo às empresas de transporte aéreo o tempo necessário para se adequarem às novas disposições.

Art. 19º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei visa aprimorar a proteção dos direitos dos consumidores de transporte aéreo no Brasil, especificamente no que tange aos danos causados às suas bagagens. A experiência de viajar de avião, embora muitas vezes prazerosa, pode se tornar um transtorno



significativo quando os pertences dos passageiros são danificados, extraviados ou furtados, gerando prejuízos materiais e abalos emocionais.

Atualmente, a legislação existente, embora estabeleça algumas diretrizes, nem sempre é suficiente para coibir práticas abusivas ou para garantir uma reparação justa e célere aos consumidores. A falta de clareza nos limites de responsabilidade, os prazos excessivamente longos para resolução de reclamações e a dificuldade em comprovar a culpa das empresas têm deixado muitos passageiros desamparados.

O objetivo primordial aprimorar o arcabouço legal que rege as relações de consumo no setor de transporte aéreo de passageiros no Brasil, com foco específico na responsabilidade das empresas aéreas em relação às bagagens dos seus clientes. Ao longo dos anos, observou-se uma crescente demanda por maior clareza, segurança jurídica e efetividade nos mecanismos de reparação de danos, extravios e avarias de bagagens, tanto despachadas quanto de mão.

A legislação atual, embora existente, apresenta lacunas e, por vezes, interpretações que nem sempre atendem às expectativas dos consumidores, gerando conflitos e insatisfação. Este PL busca preencher essas lacunas, estabelecendo regras claras e objetivas que protejam os direitos dos passageiros, ao mesmo tempo em que define as responsabilidades das companhias aéreas de forma equitativa.

No que tange à responsabilidade objetiva das empresas (Capítulo II), a proposta alinha-se com os princípios do Código de Defesa do Consumidor (CDC), que consagra a responsabilidade objetiva dos fornecedores de serviços. Ao determinar que as empresas aéreas são objetivamente responsáveis pelos danos às bagagens, independentemente de culpa, reforça-se a proteção ao consumidor, que, em muitos casos, tem dificuldade em provar a culpa específica da empresa em casos de avaria ou extravio. A definição de "bagagem despachada" e "bagagem de mão" visa delimitar o escopo da responsabilidade, garantindo que ambas as modalidades sejam devidamente amparadas.

A inclusão da responsabilidade pelo conteúdo declarado e por bens de uso pessoal (Art. 4º) é crucial. Passageiros frequentemente transportam em suas bagagens itens essenciais para suas viagens, como vestuário, medicamentos e eletrônicos de uso pessoal. A lei deve, portanto, reconhecer e proteger esses bens, evitando que empresas se eximam de responsabilidade sob o argumento de que tais itens não foram expressamente declarados. A delimitação de um valor máximo de ressarcimento (Art. 5º e 7º), corrigido anualmente, confere previsibilidade e estabelece um teto razoável para a indenização, evitando abusos e garantindo um patamar mínimo de segurança financeira para o passageiro.



A obrigatoriedade de oferecer a declaração de valor do conteúdo da bagagem (Art. 8º), com a opção de seguro adicional, é um mecanismo transparente que permite ao passageiro, se desejar, aumentar a cobertura de sua bagagem mediante pagamento justo. Isso empodera o consumidor a gerenciar o risco de acordo com o valor de seus bens.

Os prazos para comunicação e resposta (Art. 9º e 10º) são essenciais para agilizar a resolução dos problemas. Prazos razoáveis para que o passageiro comunique o ocorrido e para que a empresa apresente uma solução evitam a procrastinação e garantem que os conflitos sejam resolvidos de forma célere, promovendo a satisfação do cliente e a eficiência do serviço.

As penalidades administrativas (Capítulo III) são um componente vital para garantir o cumprimento da lei. A aplicação de multas pecuniárias, advertências e, em casos extremos, a suspensão ou cassação da autorização de operar, são medidas coercitivas que incentivam as empresas a cumprir suas obrigações legais com diligência. A destinação dos valores arrecadados para fundos de aviação civil ou de proteção ao consumidor garante que os recursos sejam reinvestidos em melhorias para o setor e para os próprios usuários.

Por fim, a previsão de sanções ao passageiro por má-fé (Capítulo IV) é um contraponto necessário para evitar abusos e fraudes. O setor aéreo, como qualquer outro, está sujeito a tentativas de obtenção de vantagens indevidas. A definição clara de condutas que configuram má-fé, como declarações falsas, falsificação de documentos ou simulação de danos, e a consequente responsabilização do passageiro, protegem as empresas de transportes e, indiretamente, os demais passageiros que arcam com os custos de tais práticas fraudulentas. A garantia do direito de defesa ao passageiro em processos de apuração de má-fé assegura o equilíbrio e a justiça no processo.

Diante do exposto, este Projeto de Lei representa um avanço significativo na proteção dos direitos dos passageiros aéreos e na regulamentação do setor, promovendo relações de consumo mais justas, transparentes e eficientes. É um passo importante para garantir que a experiência de viagem dos brasileiros seja mais segura e tranquila, desde o embarque até o recebimento de suas bagagens.

Sala das Sessões, em de de 2025.

Deputado Federal PASTOR GIL PL/MA



FIM DO DOCUMENTO