



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 424-B, DE 2016

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 338/2016
Aviso nº 372/2016 - C. Civil

Aprova o texto do Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, assinado em Brasília, em 19 de março de 2011; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. EDINHO BEZ); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. OSMAR SERRAGLIO).

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

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, assinado em Brasília, em 19 de março de 2011.

Parágrafo único. Ficam sujeitas à consideração do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do artigo 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 7 de julho de 2016.

Deputado **LUIZ CARLOS HAULY**
Presidente em exercício

MENSAGEM N.º 338, DE 2016
(Do Poder Executivo)

Aviso nº 372/2016 - C. Civil

Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, assinado em Brasília, em 19 de março de 2011.

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o texto do Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, assinado em Brasília, em 19 de março de 2011.

Brasília, 20 de junho de 2016.

EMI nº 00149/2016 MRE MTPA

Brasília, 6 de Junho de 2016

Excelentíssimo Senhor Vice-presidente da República, No Exercício do Cargo de Presidente da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha o texto do Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, assinado em Brasília, em 19 de março de 2011, pelo Ministro das Relações Exteriores, Antonio Patriota, e pelo Embaixador dos Estados Unidos no Brasil, Thomas Shannon.

2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Estados Unidos, e para além desses, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cooperação, entre outras.

3. À luz do exposto, e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição Federal, submetemos a Vossa Excelência o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autenticadas do Acordo.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: José Serra, Maurício Quintella Malta Lessa

**ACORDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO
DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA**

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo dos Estados Unidos da América
(doravante denominados “Partes”);

Desejando promover sistema de aviação internacional baseado na competição entre as empresas aéreas no mercado, com o mínimo de interferência e regulação governamental;

Desejando tornar possível para as empresas aéreas oferecer ao público usuário de passagens e carga variedade de opções de serviço, e desejando encorajar as empresas aéreas a individualmente desenvolver e implementar preços inovadores e competitivos;

Desejando facilitar a expansão das oportunidades relativas ao transporte aéreo internacional;

Desejando garantir o mais alto nível de segurança operacional e de segurança da aviação no transporte aéreo internacional e reafirmando sua grave preocupação a respeito de atos ou ameaças contra a segurança de aeronaves, que colocam em risco a segurança de

pessoas ou propriedades, afetam de forma adversa a operação do transporte aéreo e minam a confiança do público na segurança da aviação civil; e

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, feita em Chicago, em 7 de dezembro de 1944;

Acordam o seguinte:

Artigo 1 Definições

Para aplicação do presente Acordo, salvo disposições em contrário, o termo:

- 1) “Autoridade aeronáutica” significa, no caso dos Estados Unidos, o Departamento de Transportes e, no caso do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), e qualquer pessoa ou agência autorizada a executar as funções exercidas pelo Departamento de Transportes ou pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC);
- 2) “Acordo” significa este Acordo e quaisquer emendas decorrentes;
- 3) “Transporte aéreo” significa o transporte público por aeronaves de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, regular ou não regular, por remuneração ou aluguel;
- 4) “Empresa aérea de uma Parte” significa uma empresa aérea que detenha um Certificado de Operador Aéreo (AOC) emitido por aquela Parte e tenha sua matriz no território daquela Parte;
- 5) “Convenção” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, feita em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, e inclui:
 - a. qualquer emenda que tenha entrado em vigor de acordo com o Artigo 94(a) daquela Convenção e que tenha sido ratificada por ambas as Partes; e
 - b. qualquer Anexo ou emenda adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção, na medida em que tal Anexo ou emenda tenham entrado em vigor para ambas as Partes;
- 6) “Custo total” significa o custo da prestação de um serviço acrescido de um montante razoável relativo a despesas administrativas;
- 7) “Transporte aéreo internacional” significa o transporte aéreo que passa pelo espaço aéreo do território de mais de um Estado;
- 8) “Preço” significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem ou carga (excluindo mala postal) no transporte aéreo,

incluindo transporte de superfície em conexão com transporte aéreo internacional, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas ou encargos;

- 9) “Escala para fins não comerciais” significa um pouso para qualquer propósito que não o de embarque ou desembarque de passageiros, bagagem, carga ou mala postal no transporte aéreo;
- 10) “Território” significa as áreas de terra, água e mar territorial sob a soberania de uma Parte; e
- 11) “Tarifa aeronáutica” significa o valor cobrado às empresas aéreas pelo uso das instalações e serviços do aeroporto, do ambiente aeroportuário, de navegação aérea ou segurança da aviação, incluindo instalações e serviços correlatos.

Artigo 2

Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos para a operação de transporte aéreo internacional pelas empresas aéreas da outra Parte:

- a) o direito de sobrevoar seu território sem pousar;
- b) o direito de fazer escalas no seu território para fins não comerciais;
- c) o direito de executar transporte aéreo internacional entre pontos nas seguintes rotas:
 - i. para empresas dos Estados Unidos, de pontos aquém dos Estados Unidos, via os Estados Unidos, e de pontos intermediários para qualquer ponto ou pontos no Brasil e além do Brasil;
 - ii. para empresas do Brasil, de pontos aquém do Brasil, via Brasil, e de pontos intermediários para qualquer ponto ou pontos nos Estados Unidos e além dos Estados Unidos; e
- d) os demais direitos especificados neste Acordo.

2. Cada empresa aérea de cada Parte poderá, em qualquer ou em todos os voos, a sua escolha:

- a) operar voos em qualquer ou em ambas as direções;
- b) combinar diferentes números de voos na mesma operação;
- c) servir pontos aquém, intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem;

- d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;
- e) transferir tráfego entre quaisquer de suas aeronaves, em qualquer ponto;
- f) servir pontos aquém de qualquer ponto em seu território, com ou sem mudança de aeronave ou número de voo, e oferecer e anunciar tais serviços ao público como serviços diretos;
- g) efetuar paradas em quaisquer pontos dentro ou fora do território de qualquer Parte;
- h) transportar tráfego em trânsito pelo território da outra Parte; e
- i) combinar tráfego na mesma aeronave independentemente de onde esse tráfego se originou;

sem limitação de direção ou limitação geográfica e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que o transporte seja parte de um serviço que sirva um ponto no território do país da empresa aérea.

3. Em qualquer segmento ou segmentos das rotas referidas no presente Artigo, qualquer empresa de uma Parte poderá executar transporte aéreo internacional sem qualquer limitação de mudança, em qualquer ponto da rota, do tipo ou número de aeronaves operadas, desde que, na direção de saída, o transporte além de tal ponto seja a continuação do transporte originado no território do país da empresa aérea e, na direção de entrada, o transporte para o território do país da empresa aérea seja a continuação do transporte além de tal ponto.

4. Nenhum dispositivo deste Artigo será considerado como concessão a uma empresa aérea de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga ou mala postal mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte.

Operações Não Regulares (*Charter*)

5. Cada Parte autorizará operações não regulares (*charter*) de passageiros, carga e combinadas sem limitação quanto ao número de voos. Nada neste parágrafo limitará os direitos de uma Parte de requerer que as empresas aéreas de ambas as Partes cumpram os requisitos relativos à proteção de montantes pagos pelo passageiro e dos direitos do passageiro referentes a cancelamento e reembolso.

Artigo 3 Autorização

Cada Parte, ao receber o pedido de autorização de operação da empresa aérea da outra Parte, na forma e no modo prescritos para autorização de operações e permissões

técnicas, concederá as autorizações e permissões de operação apropriadas com a mínima demora de trâmites, desde que:

- a) a propriedade substancial e o controle efetivo da empresa aérea sejam da outra Parte, de nacionais daquela Parte, ou de ambos;
- b) a empresa aérea esteja qualificada para satisfazer as condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de transporte aéreo internacional pela Parte que considera a solicitação ou solicitações; e
- c) a outra Parte cumpra e administre as disposições estabelecidas no Artigo 6 (Segurança Operacional) e no Artigo 7 (Segurança da Aviação) deste Acordo.

Artigo 4

Revogação de Autorização

1. Qualquer Parte poderá revogar, suspender ou limitar as autorizações de operação ou permissões técnicas de uma empresa aérea nos casos em que:

- a) a empresa aérea não seja uma empresa aérea da outra Parte conforme o Artigo 1, item 4, deste Acordo;
- b) a propriedade substancial e o controle efetivo da empresa aérea não sejam da outra Parte, de nacionais daquela Parte, ou de ambos; ou
- c) a empresa aérea não cumpra com as disposições estabelecidas no Artigo 5 (Aplicação de Leis) deste Acordo.

2. A menos que uma ação imediata seja essencial para impedir mais infrações referidas na alínea c do parágrafo 1 deste Artigo, os direitos estabelecidos por este Artigo serão exercidos apenas após a realização de consulta com a outra Parte.

3. Este Artigo não limita os direitos de qualquer das Partes de negar, revogar, suspender, limitar ou impor condições às autorizações de operação ou permissões técnicas de uma empresa aérea ou empresas aéreas da outra Parte, conforme provisões do Artigo 6 (Segurança Operacional) ou Artigo 7 (Segurança da Aviação) deste Acordo.

Artigo 5

Aplicação de Leis

1. As leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em navegação aérea internacional, ou à operação e navegação de tal

aeronave enquanto em seu território, serão cumpridos por tal aeronave quando da entrada, saída, ou enquanto permanecer no território dessa Parte.

2. Durante a entrada, permanência, ou saída do território de uma Parte, as leis e os regulamentos dessa Parte, relativos à entrada ou à saída de seu território de passageiros, tripulantes ou carga em aeronave (incluindo regulamentos relativos à entrada, liberação, segurança da aviação, imigração, passaportes, alfândega, e quarentena ou, no caso de mala postal, os regulamentos postais) serão cumpridos por, ou em nome de, tais passageiros, tripulantes ou carga das empresas aéreas da outra Parte.

Artigo 6 Segurança Operacional

1. Cada Parte reconhecerá como válidos, para o objetivo de operar o transporte aéreo estabelecido por este Acordo, certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças emitidos ou convalidados pela outra Parte e ainda em vigor, desde que os requisitos de tais certificados ou licenças sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos segundo a Convenção. Cada Parte, todavia, poderá recusar-se a reconhecer como válidos, para o objetivo de sobrevoos de seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos ou convalidados aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

2. Qualquer das Partes poderá solicitar consultas relativas aos padrões de segurança mantidos pela outra Parte no que se refere a aspectos relacionados às instalações aeronáuticas, tripulações, aeronaves e operações de empresas daquela outra Parte.

3. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra Parte não mantém e administra de maneira efetiva padrões de segurança e requisitos nas áreas referidas no parágrafo 2 deste Artigo que sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos segundo a Convenção, a outra Parte será notificada de tais conclusões e das medidas consideradas necessárias para a adequação a esses padrões mínimos, e a outra Parte tomará as medidas corretivas apropriadas dentro de um prazo razoável.

4. Cada Parte reserva-se o direito de negar, revogar, suspender, limitar ou impor condições às autorizações de operação ou permissões técnicas de uma empresa aérea ou empresas aéreas da outra Parte no caso de a outra Parte não tomar as medidas corretivas apropriadas num prazo razoável, e de tomar medidas imediatas, previamente a qualquer consulta, relativas a tal empresa aérea ou empresas aéreas caso a outra Parte não mantenha e administre os padrões mínimos referidos no parágrafo 3 deste Artigo e caso essas medidas imediatas sejam essenciais para a prevenção de outras infrações.

5. Qualquer medida tomada por uma Parte de acordo com o parágrafo 4 deste Artigo será suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

6. Com referência aos parágrafos 3 e 4 do presente Artigo, se for constatado que uma Parte continua a descumprir as normas da OACI depois de transcorrido prazo razoável, o Secretário Geral da OACI será disso notificado. O Secretário Geral da OACI igualmente será notificado sobre a solução satisfatória de tal situação.

Artigo 7 Segurança da Aviação

1. As Partes afirmam que sua obrigação mútua de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações no âmbito do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio, em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia, em 16 de dezembro de 1970, e da Convenção para a Repressão aos Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de setembro de 1971, do Protocolo para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos que Prestem Serviço à Aviação Civil Internacional, Suplementar à Convenção para a Repressão aos Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinado em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988, e da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para Fins de Detecção, assinada em Montreal, em 1º de março de 1991, bem como de qualquer outra convenção sobre segurança da aviação civil à qual ambas as Partes venham a aderir.
2. As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção de atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.
3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação e práticas recomendadas apropriadas, estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registrados, operadores de aeronaves que tenham sua sede comercial principal ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação.
4. Cada Parte concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação exigidas pela outra Parte para a entrada, saída e permanência no território da outra Parte e que sejam tomadas medidas adequadas para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, assim como carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte igualmente considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte relativa à adoção de medidas especiais de segurança para combater uma ameaça específica.
5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave, ou outros atos ilícitos contra a segurança de passageiros, tripulações, aeronaves, aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.
6. Cada Parte permitirá, dentro de sessenta (60) dias seguintes a uma notificação, que as autoridades competentes da outra Parte efetuem uma avaliação no território da primeira Parte relativa a medidas de segurança sendo aplicadas pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos entre os territórios das Partes e àqueles voos de operadores de aeronaves que sejam registrados no território da Parte que conduz a avaliação. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos entre as autoridades competentes e

implementados sem demora, a fim de se assegurar que as avaliações sejam realizadas de maneira expedita. Todas as avaliações serão mantidas em caráter confidencial entre as Partes.

7. Com plena consideração à responsabilidade de cada Parte de assegurar a efetiva implementação dos Padrões e Práticas Recomendadas (SARPS) apropriados contidos no Anexo 17 da Convenção, e como reconhecido no parágrafo 3 deste Artigo, as Partes terão o direito a que suas autoridades competentes conduzam visitas técnicas de segurança aeroportuária no território da outra Parte, e prestarão toda a assistência mútua necessária, com o objetivo de verificar se as medidas de segurança preconizadas pelo Anexo 17 à Convenção estão sendo efetivamente implementadas. As autoridades competentes das Partes coordenarão tais visitas, concedendo-se mutuamente no mínimo sessenta (60) dias de prazo a partir da notificação por escrito, para identificar os aeroportos a serem visitados, as datas das visitas, e o escopo de cada visita. Os relatórios de visitas técnicas de segurança aeroportuária serão mantidos em caráter confidencial pelas Partes.

8. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições sobre segurança da aviação deste Artigo, as autoridades aeronáuticas daquela Parte poderão solicitar a realização imediata de consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro de quinze (15) dias a partir da data de tal solicitação, isso constituirá motivo para negar, revogar, suspender, limitar ou impor condições sobre as autorizações operacionais e permissões técnicas da empresa aérea ou empresas aéreas daquela Parte. Quando justificado por uma emergência, uma Parte poderá adotar medidas temporárias antes de decorridos quinze (15) dias.

Artigo 8

Oportunidades Comerciais

1. Cada Parte concederá às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar, em seu território, serviços aéreos internacionais diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer escritórios.

2. Cada empresa aérea terá o direito de vender o transporte aéreo na moeda desse território, ou em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa poderá adquirir tal transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.

3. Uma empresa aérea de uma Parte poderá vender o transporte aéreo no território da outra Parte diretamente e, a seu critério, por meio de seus agentes, exceto como possa ser disposto especificamente pelos regulamentos sobre voos não regulares (*charter*) do país no qual o voo não regular se origina que sejam relativos à proteção dos montantes pagos pelo passageiro e aos direitos de cancelamento e reembolso dos passageiros. Cada empresa aérea terá o direito de vender tal transporte, e qualquer pessoa poderá comprar livremente tal transporte, na moeda daquele território ou em moedas livremente conversíveis.

Representantes de Empresas Aéreas

4. As empresas aéreas de cada Parte poderão, com base na reciprocidade, e de acordo com as leis e os regulamentos da outra Parte relativos à entrada, à residência e ao emprego,

trazer e manter no território da outra Parte seus especialistas gerenciais, de vendas, técnicos, operacionais, e outro pessoal especialista necessário à provisão do transporte aéreo.

5. Essas necessidades de pessoal poderão, a critério das empresas aéreas de uma Parte, ser satisfeitas com pessoal próprio ou por meio da utilização dos serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

6. Os representantes e os auxiliares estarão sujeitos às leis e aos regulamentos em vigor da outra Parte e, de acordo com tais leis e regulamentos:

- a) cada Parte pretende, com o mínimo de demora, julgar as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados no parágrafo 4 deste Artigo; e
- b) ambas as Partes pretendem facilitar e acelerar as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam noventa (90) dias.

Serviços de Apoio em Solo

7. Cada empresa aérea terá o direito de executar seu próprio serviço de apoio em solo no território da outra Parte (*self-handling*) ou, a seu critério, selecionar entre agentes concorrentes para a realização de tais serviços no todo ou em parte. Os direitos estarão sujeitos apenas às restrições físicas resultantes de considerações sobre as limitações físicas das instalações e da segurança aeroportuária. Nos casos em que tais considerações excluam a possibilidade de serviço próprio (*self-handling*), os serviços de apoio em solo estarão disponíveis a todas as empresas aéreas de forma não discriminatória; as tarifas serão baseadas no custo dos serviços prestados, e tais serviços serão comparáveis ao tipo e à qualidade dos serviços caso o serviço próprio fosse possível.

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

8. Cada empresa aérea terá o direito de converter e remeter, por solicitação, para o seu país e, exceto quando inconsistente com as leis e os regulamentos geralmente aplicáveis, para qualquer outro país ou países de sua escolha, as receitas locais que excedam as somas localmente desembolsadas. A conversão e a remessa serão prontamente permitidas sem restrições nem cobrança de impostos sobre as mesmas, à taxa de câmbio aplicável às transações e remessas do dia do pedido inicial da empresa aérea para a remessa.

9. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e os regulamentos vigentes, desde que tais leis e regulamentos não diminuam os direitos concedidos por este Acordo, e tais transações não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução dessa conversão e remessa.

10. O disposto neste Artigo não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento de impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas, desde que tais impostos, taxas e contribuições não diminuam os direitos concedidos por este Acordo.

11. As empresas aéreas de cada Parte poderão pagar despesas locais, incluindo a compra de combustível, no território da outra Parte, em moeda local. À sua escolha, as empresas aéreas de cada Parte poderão pagar tais despesas no território da outra Parte em moedas livremente conversíveis, de acordo com a regulamentação monetária local.

Código Compartilhado

12. Ao operar ou oferecer os serviços autorizados por este Acordo, qualquer empresa aérea de uma Parte poderá entrar em acordos cooperativos de comercialização tais como bloqueio de assentos, código compartilhado, ou acordos de arrendamento, com:

- a) uma empresa aérea ou empresas aéreas de qualquer das Partes;
- b) uma empresa aérea ou empresas aéreas de um terceiro país; e
- c) um provedor de transporte de superfície de qualquer país;

desde que todos os participantes de tais acordos (i) possuam as autorizações apropriadas e (ii) cumpram com os requisitos normalmente aplicados a tais acordos.

Serviços Intermodais

13. Empresas aéreas e provedores indiretos do transporte de carga de ambas as Partes poderão, sem restrição, empregar em conexão com o transporte aéreo internacional qualquer transporte de carga por superfície de ou para quaisquer pontos nos territórios das Partes ou em terceiros países, inclusive de e para todos os aeroportos com instalações alfandegárias, bem como transportar carga de acordo com as leis e os regulamentos aplicáveis. Tal carga, quer seja transportada por superfície ou por via aérea, terá acesso às instalações e procedimentos alfandegários do aeroporto. As empresas aéreas poderão optar por executar seu próprio transporte de superfície ou fazê-lo por meio de acordos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície operado por outras empresas aéreas e provedores indiretos de transporte aéreo de carga. Tais serviços intermodais de carga poderão ser oferecidos com um preço único para todo o transporte aéreo e de superfície combinados, desde que os expedidores não sejam induzidos a erro com relação aos fatos relativos a tal transporte.

Artigo 9

Taxas e Encargos Alfandegários

1. Ao chegar no território de uma Parte, as aeronaves operadas em transporte aéreo internacional pelas empresas aéreas da outra Parte, seu equipamento de uso normal, equipamento de solo, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças de reposição (incluindo motores), provisões de bordo (incluindo, mas não limitadas a itens tais como comida, bebidas e bebidas alcoólicas, tabaco e outros produtos destinados à venda ou ao

uso pelos passageiros em quantidades limitadas durante o voo) e outros itens de uso pretendido ou efetivamente utilizados em conexão com a operação ou serviço das aeronaves engajadas em transporte aéreo internacional deverão ser isentos, com base na reciprocidade, de restrições sobre importações, impostos sobre a propriedade e sobre o capital, direitos alfandegários, impostos sobre o consumo, e taxas e encargos similares que sejam (a) impostos pelas autoridades nacionais e (b) não-baseados no custo dos serviços prestados, desde que tais equipamentos e suprimentos permaneçam a bordo da aeronave.

2. Serão igualmente isentos, com base na reciprocidade, de impostos, contribuições, tributos, taxas, e encargos referidos no parágrafo 1 deste Artigo, com exceção dos encargos baseados no custo dos serviços prestados:

- a) provisões de bordo introduzidas ou supridas no território de uma Parte e levadas a bordo, dentro de limites razoáveis, para utilização em aeronave de uma empresa aérea da outra Parte engajada em transporte aéreo internacional com destino ao exterior, mesmo quando essas provisões devam ser utilizadas numa parte da viagem realizada sobre o território da Parte na qual elas foram levadas a bordo;
- b) equipamento de solo e peças de reposição (incluindo motores) introduzidos no território de uma Parte para serviços, manutenção ou reparo de aeronave de uma empresa aérea da outra Parte utilizada em transporte aéreo internacional;
- c) combustíveis, lubrificantes e suprimentos técnicos de consumo introduzidos ou supridos no território de uma Parte para uso em aeronave de uma empresa aérea da outra Parte engajada em transporte aéreo internacional, mesmo que esses suprimentos devam ser utilizados numa parte da viagem realizada sobre o território da Parte na qual eles foram levados a bordo; e
- d) material publicitário e promocional introduzido ou suprido no território de uma Parte e levado a bordo, dentro de limites razoáveis, para utilização na direção de saída em aeronave de uma empresa aérea da outra Parte engajada em transporte aéreo internacional, mesmo quando esses materiais devam ser utilizados numa parte da viagem realizada sobre o território da Parte na qual eles foram levados a bordo.

3. Pode-se requerer que os equipamentos e suprimentos referidos nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo sejam colocados sob a supervisão ou controle das autoridades competentes.

4. As isenções previstas por este Artigo estarão igualmente disponíveis nos casos em que as empresas aéreas de uma Parte tiverem estabelecido contrato com outra empresa aérea, que similarmente usufrui de tais isenções concedidas pela outra Parte, para empréstimo ou transferência, no território da outra Parte, dos itens especificados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo.

Artigo 10

Tarifas Aeronáuticas

1. Tarifas aeroportuárias que possam ser impostas pelas autoridades ou órgãos competentes de cada Parte sobre as empresas aéreas da outra Parte serão justas, razoáveis, não injustamente discriminatórias e equitativamente distribuídas dentre as categorias de usuários. Em qualquer situação, quaisquer destas tarifas aeronáuticas serão cobradas às empresas aéreas da outra Parte em termos não menos favoráveis do que os termos mais favoráveis disponíveis para qualquer outra empresa aérea no momento em que as tarifas sejam cobradas.
2. Tarifas aeroportuárias impostas sobre as empresas aéreas da outra Parte podem refletir, mas não exceder o custo total para as autoridades ou órgãos competentes relativo a provisão de serviços e instalações apropriadas de aeroportos, ambiente aeroportuário, navegação aérea, e segurança da aviação no aeroporto ou no sistema aeroportuário. Tais encargos podem incluir um retorno razoável sobre o capital, após a depreciação. As instalações e os serviços para os quais os encargos são cobrados devem ser disponibilizados de maneira eficiente e econômica.
3. Cada Parte encorajará a realização de consultas entre suas autoridades ou órgãos competentes no seu território e as empresas aéreas que utilizam as instalações e os serviços proporcionados, e encorajarão as autoridades ou órgãos competentes e as empresas aéreas a trocarem as informações que sejam necessárias para permitir uma revisão acurada da razoabilidade das tarifas aeroportuárias de acordo com os princípios estabelecidos nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo. Cada Parte encorajará as autoridades competentes a comunicar a seus usuários, com razoável antecedência, quaisquer propostas de modificação das tarifas aeronáuticas, a fim de permitir-lhes expressar suas opiniões antes que as alterações sejam feitas.
4. Nenhuma das Partes será considerada, nos processos de solução de controvérsias nos termos do Artigo 15 do presente Acordo, como estando em violação de uma disposição deste Artigo, a menos que ela (a) não proceda à revisão da tarifa ou prática que seja objeto de reclamação pela outra Parte dentro de um período razoável de tempo; ou (b) após tal revisão, não tome todas as medidas que estejam ao seu alcance para corrigir qualquer tarifa ou prática incompatível com este Artigo.

Artigo 11 Concorrência

1. Cada Parte concederá uma oportunidade justa e igualitária às empresas aéreas de ambas as Partes para competir na prestação do transporte aéreo internacional regido por este Acordo.

Capacidade

2. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea determine a frequência e a capacidade do transporte aéreo internacional que oferece com base em considerações comerciais do mercado. Em conformidade com esse direito, nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas da outra Parte, exceto no que possa ser requerido por razões alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes, conforme o Artigo 15 da Convenção.
3. Nenhuma Parte imporá às empresas aéreas da outra Parte um requisito de primeira-recusa (direito de opção), proporcionalidade de número de voos, taxa de não objeção ou

qualquer outro requisito relativo a capacidade, frequência, ou tráfego que possa ser inconsistente com as finalidades deste Acordo.

4. Nenhuma das Partes exigirá o registro, para aprovação, de horários, programação de voos *charter*, ou planos operacionais pelas empresas aéreas da outra Parte, exceto conforme possa ser requerido de forma não discriminatória para assegurar o cumprimento das condições uniformes previstas pelo parágrafo 2 deste Artigo ou como possa ser especificamente autorizado neste Acordo. Se uma Parte requerer registros para fins informativos, ela deverá minimizar a sobrecarga administrativa dos requisitos e procedimentos de registro sobre os intermediários do transporte aéreo e sobre as empresas aéreas da outra Parte.

Artigo 12

Preços

1. Cada Parte permitirá que os preços para o transporte aéreo sejam estabelecidos pelas empresas aéreas de ambas as Partes com base em considerações comerciais do mercado.

2. Qualquer Parte poderá requerer a notificação a ou o registro junto a suas autoridades aeronáuticas dos preços a serem cobrados de ou para seu território pelas empresas aéreas da outra Parte. Tal notificação ou registro pelas empresas aéreas não poderá ser solicitado antes da oferta inicial de um preço.

Artigo 13

Consultas

Qualquer das Partes poderá, a qualquer momento, solicitar a realização de consultas relativas a este Acordo. Tais consultas terão início na data mais breve possível, dentro de um período de sessenta (60) dias a partir da data em que a outra Parte receba a solicitação, a menos que acordado de outra forma.

Artigo 14

Emendas

As Partes poderão emendar este Acordo a qualquer momento, por escrito. As emendas entrarão em vigor na data do recebimento da última Nota de uma troca de Notas diplomáticas entre as Partes, que confirme o cumprimento de todos os procedimentos internos necessários para a entrada em vigor das emendas.

Artigo 15

Solução de Controvérsias

Qualquer controvérsia que surja no âmbito deste Acordo, exceto aquelas resultantes do Artigo 12 (Preços) deste Acordo, que não seja resolvida dentro de trinta (30) dias a partir da data estabelecida para consultas conforme o disposto no Artigo 13 deste Acordo, será solucionada por via diplomática e, se não solucionada, será encaminhada, por acordo das Partes, para mediação. Se as Partes não acordarem nesse sentido, a controvérsia será submetida à arbitragem por solicitação de qualquer das Partes, mediante notificação por escrito, por via diplomática. A arbitragem será realizada em conformidade com os procedimentos acordados pelas Partes.

Artigo 16 Denúncia

Qualquer das Partes poderá, a qualquer momento, notificar à outra, por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à OACI. A denúncia surtirá efeito à meia-noite (no local do recebimento da notificação pela outra Parte) ao final da temporada de tráfego IATA em vigor, um ano após a data de notificação da denúncia por escrito, a menos que tal notificação seja retirada por acordo das Partes antes do término desse prazo.

Artigo 17 Registro na OACI

Este Acordo e qualquer de suas emendas serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 18 Entrada em Vigor

1. Este Acordo entrará em vigor na data do recebimento da última Nota de uma troca de Notas diplomáticas entre as Partes, que confirme o cumprimento de todos os procedimentos internos necessários para a entrada em vigor deste Acordo.
2. Após sua entrada em vigor, este Acordo substituirá o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América sobre Transporte Aéreo, assinado em Brasília, em 21 de março de 1989, como emendado.

Em testemunho do que, os abaixo assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Brasília , em 19 de março de 2011 , em dois originais, em português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPUBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL

PELO GOVERNO DOS
ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Antonio de Aguiar Patriota
Ministro das Relações Exteriores

Thomas Shannon
Embaixador dos Estados Unidos no Brasil

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

I – RELATÓRIO

O Excelentíssimo Senhor Vice-presidente da República, no exercício do cargo de Presidente da República, encaminha ao Congresso Nacional, para apreciação legislativa, a Mensagem nº 338, de 20 de junho de 2016, que contém o texto do Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, assinado em Brasília, em 19 de março de 2011.

A mencionada Mensagem vem acompanhada da Exposição de Motivos EMI nº 00149/2016 MRE MTPA, firmada pelos Exmos Ministros de Estado das Relações Exteriores, Sr. José Serra, e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Sr. Maurício Quintella Malta Lessa.

Além da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, a matéria será apreciada pelas Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

O texto do Acordo em exame compõe-se de dezoito artigos, merecendo ser destacados os aspectos abaixo listados.

No **Artigo 1**, são apresentados os conceitos e definições adotadas no texto do Instrumento pactuado, inclusive o de “Autoridade Portuária”, que no caso do Brasil, é a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso dos Estados Unidos, o Departamento de Transportes. O “Transporte Aéreo”, alvo do Acordo, é conceituado como “*o transporte público por aeronaves de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, regular ou não regular, por remuneração ou aluguel*”.

O **Artigo 2**, que trata da Concessão de Direitos, prevê ampla liberalização para o tráfego relacionado com voos internacionais operados por empresas aéreas das Partes, com exceção da chamada “cabotagem”, entendida como *a concessão a uma empresa de uma Parte do direito de embarcar, no território de outra Parte, passageiros, bagagem, carga ou mala postal mediante renumeração, e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte, ou seja o direito de explorar o mercado de voos internos do outro país.*

Os países também se comprometem a autorizar operações não regulares, voos *charter*, sem limitação quanto ao número de voos, incluindo o transporte de passageiros e carga.

O **Artigo 3** trata de normas e procedimentos para os pedidos de autorização de operações de tráfego internacional de empresa aérea de uma Parte no território da outra Parte. Estabelece que as operações e permissões técnicas deverão ser concedidas com a **mínima demora de trâmites**, isto desde que a *propriedade substancial e o controle efetivo da empresa aérea que requer a autorização sejam da Parte requerente e/ou de seus nacionais*. A empresa aérea também deverá estar qualificada para atender as condições para operação do transporte aéreo, de acordo com leis e regulamentos aplicados na Parte que vai conceder a autorização..

Para que as autorizações sejam concedidas é ainda exigido que a Parte que faz o pedido de autorização, ou seja o Brasil ou os EUA, cumpra as disposições fixadas nos Art. 6 e 7, do presente Acordo, que tratam de questões de segurança operacional e segurança da aviação.

Por outro lado, o **Artigo 4** trata dos procedimentos para a Revogação da Autorização, admitida nos casos onde ocorrer o descumprimento das condições

mencionadas no parágrafo anterior e precedida, quando uma ação imediata não for necessária, por consultas entre as Partes.

O **Artigo 5** dispõe sobre a necessidade de atendimento das leis e regulamentos internos de cada país durante a entrada, permanência ou saída das aeronaves envolvidas nas voos internacionais.

Já no **Artigo 6** são fixados os compromissos relacionados com questões de Segurança Operacional. Neste aspecto, cada país se compromete a reconhecer como válidos certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças emitidas ou convalidadas pela outra Parte, que estejam em vigor. Isto desde que os requisitos dos mencionados certificados e licenças sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela **Convenção sobre Aviação Civil Internacional/ONU**, firmada em Chigado, em dezembro de 1944 com suas emendas.

O Acordo em exame permite que uma Parte possa se recusar a reconhecer certificados e licenças concedidos ou convalidados aos seus próprios nacionais pela outra Parte e admite que tanto o Brasil como os EUA poderão solicitar consultas sobre os padrões de segurança adotados no que diz respeito às instalações aeronáuticas, tripulações, aeronaves e operações de empresas dos respectivos países.

No caso em que, mediante as consultas, uma Parte considerar que a outra não cumpre adequadamente os padrões de segurança solicitará medidas corretivas, cujo descumprimento poderá resultar no direito de revogar ou limitar as autorizações concedidas. Os descumprimentos de normas de segurança operacional deverão ser notificados ao Secretário Geral da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI/ONU), que deverá também ser informado da eventual solução satisfatória dos problemas detectados.

O **Artigo 7** trata de aspectos relacionados com a Segurança da Aviação Civil, dispondo sobre a obrigação mútua das Partes de o setor contra atos de interferência ilícita, explicitando que tanto o Brasil como os EUA deverão atuar segundo as disposições dos seguintes Tratados e Protocolos:

- Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, Tóquio, setembro de 1963;
- Convenção para Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, Haia, 1970;
- Convenção para Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, Montreal, 1971,
- Protocolo para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos que prestem serviços à Aviação Civil Internacional, Montreal, 1988.
- outros tratados e protocolos citados no texto do Instrumento em exame.

Prevê que as Partes deverão fornecer, desde que requeridas, toda a assistência mútua necessária para prevenção de atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis, seus passageiros e tripulações, e de aeroportos e instalações aéreas. Entre outros dispositivos previstos no Art. 7, as Partes se comprometem a permitir, no prazo de 60 dias seguintes a uma notificação, que as autoridades da outra Parte realizem avaliação sobre as medidas de segurança aplicadas pelos operadores de aeronaves. Prevê também o direito da realização de visitas técnicas de segurança aeroportuária no território da outra Parte para verificar se as medidas de segurança fixadas pelo Anexo 17 da Convenção de Chicago estão sendo implementadas.

No **Artigo 8** são tratados compromissos relacionados com Oportunidades Comerciais, particularmente a concessão às empresas aéreas das Partes do direito de vender e comercializar – em moeda local ou livremente conversível - serviços aéreos internacionais diretamente ou via agentes e intermediários, com a prerrogativa de estabelecer escritórios. Desde que obedecidas as legislações internas das Partes, as empresas áreas poderão trazer e manter no território da outra Parte gerentes, pessoal de vendas, técnicos operacionais e outros especialistas.

Nas operações internacionais, as empresas de Brasil e EUA terão direito de executar seu próprio serviço de apoio em solo no território da outra Parte, ou mesmo selecionar entre agentes concorrentes para realização desses serviços. Para tanto, tais direitos estarão sujeitos às restrições físicas de instalações e segurança aeroportuária de cada País. Quando a legislação interna excluir a possibilidade de serviço próprio das empresas, os serviços de apoio em solo deverão estar disponíveis para todas as empresas aéreas, em base não discriminatória, inclusive em termos de tarifas.

No tocante a conversão de divisas e remessa de receitas, o Acordo garante que as empresas aéreas das Partes poderão converter e remeter, sem restrições ou cobrança de impostos, para seu país de origem as receitas locais que superem as despesas localmente desembolsadas. As remessas não estarão sujeitas a encargos administrativos ou cambiais, com exceção dos cobrados pelos bancos. O texto, no entanto, explicita que as empresas estão obrigadas ao pagamento de impostos, taxas e contribuições as quais estejam sujeitas, desde que esses pagamentos não reduzam os direitos concedidos pelo Acordo em exame.

O Artigo 8 trata ainda de aspectos relacionados com a prática de Código Compartilhado. Permite, em bases amplas, que as empresas aéreas das Partes possam realizar acordos cooperativos de comercialização, como bloqueio de assentos, código compartilhado ou acordos de compartilhamento.

O mencionado artigo inclui também disciplinas sobre os Serviços Intermodais, estabelecendo que as empresas aéreas e provedores indiretos do transporte de carga dos dois países poderão, sem restrição, empregar em conexão com o transporte aéreo internacional qualquer transporte de carga por superfície – de ou para quaisquer pontos nos territórios do Brasil e dos EUA, ou em terceiros países. Os serviços intermodais de carga poderão ser praticados com base em preço único para o transporte terrestre e aéreo.

No **Artigo 9**, ao tratar de Taxas e Encargos Alfandegários, estabelece a isenção de restrições sobre importações, impostos sobre o consumo e outros tributos, taxas e encargos similares, sobre equipamentos de solo, combustíveis, peças de reposição, entre outros itens, bem como provisões de bordo, desde que tais bens permaneçam nas aeronaves. Serão também isentos de tributação e encargos as provisões de bens da mesma natureza introduzidos nas aeronaves ou supridos no território da outra Parte. Ou seja, o dispositivo acordado pelos países terá impacto positivo na redução do custo dos serviços prestados pelas empresas aéreas, beneficiando os consumidores.

O **Artigo 10** dispõe sobre normas para a imposição de Tarifas Aeronáuticas, determinando que as mesmas deverão ser justas, razoáveis, aplicadas com base em critérios que não caracterizem injustiça discriminatória, bem como devem ser distribuídas equitativamente conforme categoria de usuários do transporte aéreo. As tarifas cobradas das empresas de uma das Partes não poderão ser menos favoráveis do que as cobradas de qualquer outra empresa aérea (tratamento

nacional). Ademais, as tarifas aeroportuárias cobradas das empresas da outra Parte não poderão exceder o custo total dos serviços efetivamente prestados, admitindo-se “retorno razoável” sobre o capital, após depreciação”.

Está previsto o estímulo a realização de consultas e a troca sistemática de informações entre as autoridades dos dois países e empresas aéreas para viabilizar a “*revisão acurada da razoabilidade das tarifas aeroportuárias*”, de acordo com os princípios fixados no Art. 10 em análise. O mesmo artigo. introduz norma referente ao mecanismo de solução de controvérsias para o caso de não cumprimento de reclamações relacionadas com a cobrança de tarifas aeroportuárias.

O **Artigo 11** trata de compromissos assumidos pelas Partes em matéria de Concorrência. Fixa que as Partes permitirão que cada empresa aérea determine a frequência e capacidade de transporte aéreo internacional que vai ofertar, de acordo com critérios comerciais do mercado. Cabe destacar que o Acordo determina que nenhuma Parte poderá limitar unilateralmente o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço de voos operados pelas empresas da outra Parte, incluindo o tipo de aeronave utilizada. O Acordo reduz substancialmente os espaços para adoção de medidas de restrição – como exigência de registros - para a operação de voos internacionais, inclusive para voos *charter*.

O **Artigo 12**, que trata de Preços, é balizado por regras de mercado, ou seja os preços devem ser fixados pelas próprias empresas aéreas das Partes. Admite que qualquer Parte requeira e notificação, às suas respectivas autoridades aeronáuticas, dos preços cobrados dos consumidores, desde que isto não seja exigido “*antes da oferta inicial de um preço*”.

Os **Arts 13 e 14** tratam, respectivamente, de normas para a realização de consultas entre as Partes e a forma de inclusão de eventuais emendas ao Texto original.

O **Artigo 15** estabelece a sistemática de Solução de Controvérsias a ser adotada para a adequada implementação do Instrumento. Exceto nos aspectos relativos a fixação de preços para o transporte aéreo, as controvérsias não resolvidas em até 30 dias, por intermédio de consultas ente as Partes, deverão ser solucionadas por via diplomática e, em caso de insucesso, via mediação ou arbitragem.

O **Artigo 16** permite que o Acordo seja denunciado a qualquer momento, desde que via notificação por escrito e por meio diplomático, com comunicação simultânea à Organização da Aviação Civil Internacional (OACI/ONU). O **Artigo 17** obriga o registro do Acordo na OACI.

Finalmente, o **Artigo 18** trata da cláusula de entrada em vigor do Instrumento, o que ocorrerá na data do recebimento da última Nota diplomática que confirme o pleno cumprimento dos procedimentos internos para a entrada em vigor. Quanto entrar em vigor, o presente Acordo substituirá Instrumento anterior celebrado entre as Partes, firmado em Brasília, em 21 de março de 1989.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O presente Instrumento difere substancialmente do Acordo pactuado entre Brasil e Estados Unidos da América, em março de 1989, que foi baseado no modelo tradicional de concessões recíprocas para tráfego internacional de aeronaves, com fixação de algumas rotas, limitação da quantidade e frequência de voos e tipo de

aeronaves, entre outras restrições, incluindo até a especificação de parâmetros para cobrança de tarifas dos passageiros.

Já o Instrumento em exame se enquadra na categoria dos novos compromissos internacionais na Área, conhecidos como de “Céus Abertos”, que buscam reduzir restrições à operação das empresas aéreas dos países signatários em voos internacionais, e são baseados na livre concorrência, liberdade tarifária, e menor interferência governamental. Isto para favorecer a ampliação e melhoria da qualidade dos serviços aéreos, a redução das tarifas e a segurança das operações, com benefícios diretos para os consumidores desses serviços e para a geração de emprego e renda nos países signatários.

Assim, o Instrumento pactuado pelo Brasil com os Estados Unidos é baseado em regras de mercado e permite uma ampla flexibilização para a operação de empresas aéreas brasileiras e americanas em voos internacionais, com tráfego no território das Partes, com exceção da liberalização para realizar voos de “cabotagem”, ou seja os que fazem a exploração comercial de pontos dentro do território de cada um dos países signatários (voos internos), que não são alcançados pela flexibilização. Assim, o mercado interno nacional de aviação continuará sendo exclusivamente explorado por empresas aéreas brasileiras.

De maneira geral, os dispositivos do Acordo têm potencial para estimular a desburocratização, a redução dos custos na prestação dos serviços e a geração de novos negócios e parcerias para empresas brasileiras nos Estados Unidos, inclusive no transporte intermodal de cargas de exportação e importação, que envolvam o modal aéreo, o qual poderá ser contratado mediante procedimentos simplificados, com base em preço único.

No sentido também de redução dos custos dos serviços aéreos, o Instrumento em análise possibilita a não incidência de tributação sobre certos itens como combustíveis e bens utilizados nos serviços de bordo, que hoje são taxados como se exportação e/ou importação fossem, tanto pelo Brasil como pelos Estados Unidos.

Ademais, o Acordo aperfeiçoa dispositivos, já previstos no Instrumento firmado em março de 1989 entre o Brasil e os Estados Unidos, relacionados com a segurança operacional e segurança da aviação, que se tornam cada vez mais fundamentais para garantir a segurança de pessoas e propriedades

A despeito do caráter sucinto da Exposição de Motivos encaminhada pelo Poder Executivo, como se sabe o Acordo, firmado em 2011, foi negociado ainda na gestão do ex-Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, juntamente com compromissos que estabeleceram a flexibilização gradual das operações internacionais das empresas aéreas dos dois países. Isto efetivamente já resultou em aumento da frequência de voos à disposição dos consumidores, o que será, sem dúvida, incrementado com a maior segurança jurídica que a aprovação do Instrumento pelo Congresso Nacional trará aos agentes que operam no setor.

No nosso entender, portanto, a ratificação pelo Congresso Nacional do presente Instrumento contribuirá para consolidar um marco legal importante para o estímulo e ampliação recíproca dos voos internacionais operados por empresas aéreas do Brasil e dos Estados Unidos, com ganhos para o estreitamento das relações entre as duas nações e impactos positivos particularmente nas esferas do comércio e do turismo.

Não podemos, no entanto, deixar de ressaltar que os ganhos para o Brasil e sua população serão tanto maiores quanto mais efetivas sejam as iniciativas para ampliar e modernizar a infraestrutura aeroportuária interna e para favorecer a

competitividade estrutural das empresas aéreas constituídas sob a legislação brasileira e com sede no Brasil.

Ante o exposto, VOTO PELA APROVAÇÃO do texto do Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, assinado em Brasília, em 19 de março de 2011, nos termos do projeto de decreto legislativo em anexo.

Sala de Reuniões, em 4 de julho de 2016

Deputado **PEDRO VILELA**
Relator

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº _____, de 2016
(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Aprova o texto do Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, assinado em Brasília, em 19 de março de 2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, assinado em Brasília, em 19 de março de 2011.

Parágrafo único. Ficam sujeitas à consideração do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do artigo 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em _____ de julho de 2016.

Deputado **PEDRO VILELA**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 338/16, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Pedro Vilela.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Pedro Vilela, Presidente; Luiz Carlos Hauly, Rômulo Gouveia e Takayama, Vice-Presidentes; Arlindo Chinaglia, Arnon Bezerra, Benito Gama, Bruna Furlan, Capitão Augusto, Claudio Cajado, Ezequiel Fonseca, Jean Wyllys, Jô Moraes, Marcelo Castro, Márcio Marinho, Marco Maia, Marcus Vicente, Miguel Haddad, Moses Rodrigues, Pastor Eurico, Roberto Góes, Rubens Bueno, Tadeu Alencar, Andres Sanchez, Bruno Covas, Dilceu Sperafico, Luiz Nishimori, Luiz Sérgio, Mariana Carvalho, Paes Landim, Ronaldo Lessa, Stefano Aguiar e Vinicius Carvalho.

Sala da Comissão, em 6 de julho de 2016.

Deputado LUIZ CARLOS HAULY
Presidente em exercício

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

**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 IV
DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES**

**CAPÍTULO I
DO PODER LEGISLATIVO**

.....

**Seção II
Das Atribuições do Congresso Nacional**

Art. 48. Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, não exigida esta para o especificado nos arts. 49, 51 e 52, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre:

- I - sistema tributário, arrecadação e distribuição de rendas;
- II - plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, operações de crédito, dívida pública e emissões de curso forçado;
- III - fixação e modificação do efetivo das Forças Armadas;
- IV - planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento;
- V - limites do território nacional, espaço aéreo e marítimo e bens do domínio da União;
- VI - incorporação, subdivisão ou desmembramento de áreas de Territórios ou Estados, ouvidas as respectivas Assembléias Legislativas;
- VII - transferência temporária da sede do Governo Federal;
- VIII - concessão de anistia;
- IX - organização administrativa, judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública da União e dos Territórios e organização judiciária e do Ministério Público do Distrito Federal; *[\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação\)](#)*
- X - criação, transformação e extinção de cargos, empregos e funções públicas, observado o que estabelece o art. 84, VI, b; *[\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)](#)*
- XI - criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública; *[\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)](#)*
- XII - telecomunicações e radiodifusão;
- XIII - matéria financeira, cambial e monetária, instituições financeiras e suas operações;
- XIV - moeda, seus limites de emissão, e montante da dívida mobiliária federal.
- XV - fixação do subsídio dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, observado o que dispõem os arts. 39, § 4º; 150, II; 153, III; e 153, § 2º, I. *[\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998 e com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003\)](#)*

Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

- I - resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional;
- II - autorizar o Presidente da República a declarar guerra, a celebrar a paz, a permitir que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente, ressalvados os casos previstos em lei complementar;
- III - autorizar o Presidente e o Vice-Presidente da República a se ausentarem do País, quando a ausência exceder a quinze dias;
- IV - aprovar o estado de defesa e a intervenção federal, autorizar o estado de sítio, ou suspender qualquer uma dessas medidas;
- V - sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa;
- VI - mudar temporariamente sua sede;
- VII - fixar idêntico subsídio para os Deputados Federais e os Senadores, observado o que dispõem os arts. 37, XI, 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; *[\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)*
- VIII - fixar os subsídios do Presidente e do Vice-Presidente da República e dos Ministros de Estado, observado o que dispõem os arts. 37, XI, 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; *[\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)*
- IX - julgar anualmente as contas prestadas pelo Presidente da República e apreciar os relatórios sobre a execução dos planos de governo;

X - fiscalizar e controlar, diretamente, ou por qualquer de suas Casas, os atos do Poder Executivo, incluídos os da administração indireta;

XI - zelar pela preservação de sua competência legislativa em face da atribuição normativa dos outros Poderes;

XII - apreciar os atos de concessão e renovação de concessão de emissoras de rádio e televisão;

XIII - escolher dois terços dos membros do Tribunal de Contas da União;

XIV - aprovar iniciativas do Poder Executivo referentes a atividades nucleares;

XV - autorizar referendo e convocar plebiscito;

XVI - autorizar, em terras indígenas, a exploração e o aproveitamento de recursos hídricos e a pesquisa e lavra de riquezas minerais;

XVII - aprovar, previamente, a alienação ou concessão de terras públicas com área superior a dois mil e quinhentos hectares.

Art. 50. A Câmara dos Deputados e o Senado Federal, ou qualquer de suas Comissões, poderão convocar Ministro de Estado ou quaisquer titulares de órgãos diretamente subordinados à Presidência da República para prestarem, pessoalmente, informações sobre assunto previamente determinado, importando crime de responsabilidade a ausência sem justificativa adequada. ([“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994](#))

§ 1º Os Ministros de Estado poderão comparecer ao Senado Federal, à Câmara dos Deputados ou a qualquer de suas comissões, por sua iniciativa e mediante entendimentos com a Mesa respectiva, para expor assunto de relevância de seu Ministério.

§ 2º As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal poderão encaminhar pedidos escritos de informação a Ministros de Estado ou a qualquer das pessoas referidas no *caput* deste artigo, importando em crime de responsabilidade a recusa, ou o não atendimento, no prazo de trinta dias, bem como a prestação de informações falsas. ([Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994](#))

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O projeto de decreto legislativo em exame tem o objetivo de aprovar o texto do Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Brasil e os Estados Unidos da América na área de aviação civil, assinado em março de 2011.

O alvo do Acordo levado ao exame deste Parlamento por meio do Decreto Legislativo em apreço é o transporte público por aeronaves de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, regular ou não regular, por remuneração ou aluguel entre os dois Países signatários.

Prevê ampla liberalização para o tráfego relacionado com voos internacionais operados por empresas aéreas dos países signatários, com exceção dos voos de “cabotagem”, ou seja, o direito de explorar o mercado de voos internos

do outro país. No Acordo, os países também se comprometem a autorizar voos charter sem limitação quanto ao número de operações.

Estabelece que as permissões sejam concedidas no menor tempo possível, desde que a empresa solicitante também atenda as condições para operação do transporte aéreo, impostas pelas leis e regulamentos do País que vai conceder a autorização, inclusive as questões de segurança operacional e da aviação. Estão previstos também os procedimentos para a Revogação da Autorização, quando ocorrer o descumprimento das condições do Acordo. Os países se comprometem a reconhecer os certificados e licenças emitidas pela outra Parte, desde que os requisitos exigidos sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional/ONU.

No aspecto da Segurança da Aviação Civil, também está prevista a obrigação mútua das Partes contra atos de interferência ilícita, fazendo respeitar as convenções internacionais sobre atividades ilícitas que envolvam o transporte aéreo.

Aspectos comerciais também são tratados no Acordo, permitindo às empresas aéreas das Partes o direito de comercializar serviços aéreos internacionais diretamente ou por meio de intermediários, podendo estabelecer escritórios, contratar e trazer pessoal.

Estabelece que as empresas aéreas podem fazer conexão entre o transporte aéreo internacional de carga e outra modalidade de transporte por superfície para alcançar o destino final.

As empresas estão obrigadas ao pagamento de impostos, taxas e contribuições às quais estejam sujeitas, mas ficam isentas de impostos sobre o consumo e outros tributos, taxas e encargos similares, os equipamentos de solo, combustíveis, peças de reposição, entre outros itens, bem como provisões de bordo, desde que tais bens permaneçam nas aeronaves.

Com relação às tarifas aeroportuárias, determina que as tarifas cobradas das empresas da outra Parte não poderão ser menos favoráveis do que as cobradas de qualquer outra empresa aérea nacional. O Acordo define que cada empresa aérea determine a frequência e capacidade de transporte aéreo internacional que vai ofertar, de acordo com critérios comerciais do mercado.

Os preços das passagens, por sua vez, devem ser fixados pelas próprias empresas aéreas das Partes.

O instrumento determina que, exceto nos aspectos relativos a fixação de preços, as controvérsias não resolvidas em até 30 dias, por intermédio de consultas ente as Partes, deverão ser solucionadas por via diplomática e, em caso de insucesso, via mediação ou arbitragem.

O Acordo pode ser denunciado a qualquer momento, desde que a outra Parte seja notificada por escrito e por meio diplomático, com comunicação simultânea à Organização da Aviação Civil Internacional (OACI/ONU), onde o instrumento deve ser registrado.

O Acordo substitui o Instrumento celebrado entre as Partes, firmado em Brasília, em 21 de março de 1989 e entra em vigor ao recebimento da última Nota diplomática que confirme o pleno cumprimento dos procedimentos internos para a entrada em vigor.

É o relatório

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de decreto legislativo em exame nesta Comissão tem o objetivo de aprovar o texto do Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Brasil e os Estados Unidos na área de aviação civil, assinado em março de 2011. O Acordo prevê ampla liberalização para o tráfego de voos internacionais operados por empresas aéreas dos países signatários, conhecido como “Acordo de Céus Abertos”.

Com a abertura competitiva e desregulamentação da economia promovida no final da década de 1970, o setor de transporte aéreo foi fortemente impactado. Nos Estados Unidos, naquela época, a intervenção do Estado foi reduzida e as empresas aéreas começaram a operar com maior flexibilidade tanto de rotas quanto de tarifas, no mercado doméstico. A partir dessa experiência, considerada exitosa pelo público e por especialistas, vários países começaram, no plano internacional, a negociar tratados bilaterais com o objetivo de flexibilizar as regras de operações nas viagens realizadas entre as partes signatárias.

Como uma evolução desse modelo, o conceito de “céus abertos” está presente na política internacional há muito tempo, para definir o funcionamento de um mercado de transporte aéreo com menos intervenções governamentais e maior liberdade operacional por parte das empresas aéreas. Hoje, estão em vigor vários “Acordos de Céus Abertos”, como, por exemplo, o celebrado

entre a União Europeia e os Estados Unidos, a União Europeia e o Canadá ou entre a União Europeia e ASEAN (Associação de Nações do Sudeste Asiático). Os Estados Unidos mantêm cerca de 120 acordos desse tipo com diversos países do mundo, inclusive com vizinhos da América Latina, como Chile, Colômbia, Peru e Panamá.

De acordo com dados da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, a quantidade de passageiros transportados em voos internacionais no país praticamente dobrou nos últimos dez anos, tendo apresentado crescimento médio de 8,0% ao ano no período. No ano de 2015 21,6 milhões de passageiros foram transportados em voos internacionais com origem ou destino no Brasil. Desse total, a rota Brasil – Estados Unidos e vice-versa foi a que mais movimentou passageiros no ano de 2015, com 5,4 milhões de pagantes, representando 25% do total de viagens internacionais. No total do transporte internacional de cargas o fluxo entre o Brasil e os Estados Unidos é ainda mais significativo, com 233 mil toneladas, ou seja, 31% de um total de 750 mil toneladas transportadas em voos internacionais. Esses números mostram que o mercado americano é de vital importância no contexto da aviação comercial brasileira.

Com a aplicação dos termos do Acordo de Céus Abertos, espera-se um incremento nesse fluxo, com aumento da oferta de voos e a redução das tarifas e dos fretes, em função do ganho de escala e do aumento da concorrência. De acordo com Micco e Serebrisky¹ (2006), embora os acordos de céus abertos requeiram negociações demoradas e sofram forte resistência da parte de alguns agentes econômicos, especialmente de empresas aéreas, há forte evidência de que muitos setores econômicos podem se beneficiar deles, mediante a redução dos custos no comércio internacional proporcionada pela desregulamentação no transporte aéreo.

Embora estejam claros os benefícios que podem advir da aplicação dos termos do Acordo em exame, não podemos desprezar o impacto que a medida pode gerar para as companhias aéreas brasileiras. O aumento da concorrência com as empresas americanas, geralmente de maior porte, pode potencializar vários problemas que hoje afetam o mercado aéreo brasileiro, ainda que não sejam gerados pelo Acordo em si. Instabilidade política e econômica; volatilidade do dólar americano; altas alíquotas dos tributos aplicados ao setor, como o ICMS dos combustíveis e taxas de navegação aérea; deficiência na infraestrutura

¹ Competition regimes and air transport costs: The effects of open skies agreements. Alejandro Micco e Tomás Serebrisky, *Journal of International Economics* 70 (2006) 25 – 51, Elsevier

aeroportuária e de navegação aérea; limitação de participação do capital estrangeiro: todos esses são fatores que dificultam as operações da aviação comercial brasileira, os quais precisam ser solucionados para que as empresas nacionais possam atuar em pé de igualdade com as concorrentes internacionais. Para tanto, é preciso prosseguir positivamente na discussão do novo marco regulatório para o setor aéreo, que há anos tramita, sem avanço, nesta Casa.

Enfim, não obstante as ressalvas que fizemos com relação à necessidade de melhoria do ambiente de negócios da aviação comercial, esperamos que o Acordo de Céus Abertos traga grandes benefícios para o desenvolvimento do mercado aéreo nacional, com ganho para os passageiros, para as empresas aéreas e para toda a cadeia produtiva brasileira.

Pelo exposto, somos pela **aprovação** do PDC nº 424, de 2016.

Sala da Comissão, em 04 de novembro de 2016.

Deputado EDINHO BEZ
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 424/2016, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Edinho Bez.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes e Julio Lopes - Vice-Presidentes, Edinho Araújo, Edinho Bez, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Goulart, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Laudivio Carvalho, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Remídio Monai, Roberto Sales, Tenente Lúcio, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Arnaldo Faria de Sá, Aureo, Delegado Edson Moreira, Giuseppe Vecci, Jaime Martins, Jose Stédile, Leônidas Cristino, Lucio Mosquini, Paulo Freire, Valtenir Pereira e Zenaide Maia.

Sala da Comissão, em 30 de novembro de 2016.

Deputado ALTINEU CORTÊS
Presidente em exercício

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I – RELATÓRIO

A Presidência da República submeteu ao Congresso Nacional, nos termos do art. 49, I, combinado com o art. 84, VIII, ambos da Constituição Federal, o texto do Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, assinado em Brasília, em 19 de março de 2011.

De acordo com a Exposição de Motivos Interministerial nº 00149/2016/MRE/MTPA, a celebração da Avença busca incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois Estados signatários, por meio do estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios da República Federativa do Brasil e dos Estados Unidos da América.

Segundo a Exposição de Motivos, o Acordo proporcionará o adensamento das relações entre as Partes nas esferas do comércio, do turismo, da cooperação, entre outras, fomentando a realização de investimentos em seus territórios.

Apreciada a Mensagem da Presidência da República pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, decidiu aquele Colegiado apresentar o projeto de decreto legislativo em análise.

A proposição foi distribuída às Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Trata-se de matéria de competência do Plenário, a qual tramita em regime de urgência, nos termos do art. 151, I, “j”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania pronunciar-se sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 424, de 2016.

No que tange à constitucionalidade formal, importa considerar que, conforme o art. 84, VIII da Constituição Federal, compete privativamente ao

Presidente da República celebrar tratados, convenções e atos internacionais, sujeitos a referendo do Congresso Nacional.

O art. 49, I da Lei Maior, a seu turno, dispõe ser da competência exclusiva do Congresso Nacional resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Não há, portanto, vícios de competência a assinalar, sendo o projeto de decreto legislativo a proposição adequada.

No que concerne ao exame da constitucionalidade material, não existe, de igual modo, qualquer mácula a ser apontada.

As disposições do Acordo, efetivamente, não afrontam as normas da Constituição Federal.

Em verdade, ao dispor sobre operações aéreas internacionais entre Brasil e Estados Unidos, reduzindo as restrições aplicáveis a tais atividades, o Acordo em análise, por meio da “cooperação”, prevista no art. 4º, IX da Constituição Federal, labora em favor de um dos objetivos do Estado brasileiro, plasmado no art. 3º, II daquela Carta:

Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

(...)

II - garantir o desenvolvimento nacional;

(...)

Ressalte-se que as medidas previstas no Acordo não descuidam dos princípios da ordem econômica brasileira, declarados no art. 170 da Constituição Cidadã.

Isso se torna evidente pela leitura de determinados dispositivos do Acordo, tais como seu Artigo 5 (Aplicação de Leis) e seu Artigo 11 (Concorrência).

O primeiro dos dispositivos mencionados (Artigo 5), a seguir transcrito, homenageia, de forma prudente, o princípio da “soberania nacional” (CF/88, art.170, I):

As leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em navegação aérea internacional, ou à operação e navegação de tal aeronave enquanto em

seu território, serão cumpridos por tal aeronave quando da entrada, saída, ou enquanto permanecer no território dessa Parte.

(...)

O supracitado Artigo 11 do Acordo, da mesma forma, mostra-se atento aos princípios da ordem econômica nacional, neste caso o princípio da “livre concorrência” (CF/88, art.170, IV).

Senão, vejamos a transcrição do dispositivo (Artigo 11):

Cada Parte concederá uma oportunidade justa e igualitária às empresas aéreas de ambas as Partes para competir na prestação do transporte aéreo internacional regido por este Acordo.

(...)

Quanto à juridicidade e à técnica legislativa empregada, nada há a objetar.

Diante do exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 424, de 2016.

Sala da Comissão, em 05 de outubro de 2016.

Deputado OSMAR SERRAGLIO

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 424/2016, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Osmar Serraglio.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Osmar Serraglio - Presidente, Rodrigo Pacheco e Covatti Filho - Vice-Presidentes, Alceu Moreira, Alessandro Molon, Andre Moura, Antonio Bulhões, Arthur Lira, Betinho Gomes, Capitão Augusto, Carlos Bezerra, Chico Alencar, Danilo Forte, Delegado Edson Moreira, Delegado Waldir, Esperidião Amin, Fábio Sousa, Fausto Pinato, Félix Mendonça Júnior, João Campos, José Carlos Aleluia, José Fogaça, José Mentor, Jozi Araújo, Jutahy Junior, Lincoln Portela, Luiz Couto, Maia Filho, Marcos Rogério, Maria do Rosário, Paes Landim, Patrus Ananias, Paulo Freire, Paulo Magalhães, Paulo Teixeira, Ronaldo Fonseca, Rubens Bueno, Rubens Otoni, Rubens Pereira Júnior, Soraya Santos, Tadeu Alencar, Valmir Prascidelli, Valtenir Pereira, Vitor Valim, Altineu Côrtes, Arnaldo Faria de Sá, Cabo

Sabino, Edio Lopes, Gonzaga Patriota, Hildo Rocha, Hiran Gonçalves, Hugo Leal, Janete Capiberibe, Jefferson Campos, Jhc, José Guimarães, Laercio Oliveira, Laerte Bessa, Mário Negromonte Jr., Nelson Marchezan Junior, Onyx Lorenzoni, Pastor Eurico, Ricardo Tripoli, Sandro Alex, Sergio Souza e Sóstenes Cavalcante.

Sala da Comissão, em 11 de outubro de 2016.

Deputado RODRIGO PACHECO
1º Vice-Presidente

FIM DO DOCUMENTO