

**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# **PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 747-B, DE 2017**

**(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)**

**MENSAGEM Nº 580/16**

**AVISO Nº 666/16 - C. Civil**

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Equador, celebrado em Quito, em 2 de maio de 2013; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. MAURO MARIANI); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relatora: DEP. CHRIS TONIETTO).

**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 da relatora
- Parecer da Comissão

**O Congresso nacional decreta:**

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Equador, celebrado em Quito, em 2 de maio de 2013.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do art. 49, inciso I, 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 25 de agosto de 2017.

Deputada **Bruna Furlan**  
Presidente

**MENSAGEM N.º 580, DE 2016**  
**(Do Poder Executivo)****AVISO Nº 666/2016 - C. Civil**

Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Equador, celebrado em Quito, em 2 de maio de 2013.

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

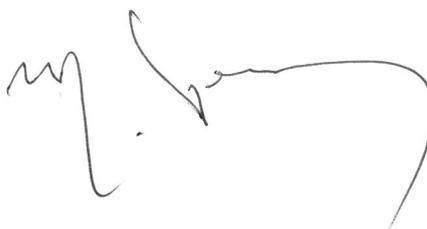
**APRECIACÃO:**  
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Mensagem nº 580

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 Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Equador, celebrado em Quito, em 2 de maio de 2013.

Brasília, 20 de outubro de 2016.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

AG.

60800.224423/2011-91  
A 26

EMI nº 00251/2016 MRE MTPA

	PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA Secretaria-Geral Secretaria de Administração Diretoria de Recursos Logísticos Coordenação de Documentação
	DOCUMENTO ASSINADO ELETRONICAMENTE CONFERE COM O ORIGINAL João Batista Santos Ferreira Brasília-DF 29 DE JUL 16 H 11:40

Brasília, 29 de Julho 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 Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Equador, assinado em Quito, em 2 de maio de 2013, pelo então Ministro das Relações Exteriores do Brasil, Antonio de Aguiar Patriota, e pelo Chanceler do Equador, Ricardo Armando Patiño Aroca.

2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente este Ministério, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o objetivo de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários. O estabelecimento de um novo marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e do Equador, certamente contribuirá para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e 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. 84, inciso VIII, combinado com o Art. 49, inciso I, 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

Assinado  
Digitalizado

**É COPIA AUTÊNTICA**

Ministério das Relações Exteriores  
Brasília, 25 de outubro de 2013

Chefe da Divisão de Atos Internacionais

**ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA  
FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA  
REPÚBLICA DO EQUADOR**

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República do Equador (doravante referidos individualmente como “Brasil” e “Equador” respectivamente, e coletivamente como “Partes Contratantes”);

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944;

Desejando facilitar a expansão das oportunidades de serviços aéreos internacionais;

Reconhecendo que os serviços aéreos internacionais eficientes e competitivos melhoram o comércio, o bem-estar dos consumidores e o crescimento econômico;

Desejando garantir o mais alto grau de segurança operacional e aeroportuária nos serviços aéreos internacionais e reafirmando sua grande preocupação acerca dos atos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que põem em perigo a segurança das pessoas ou bens, afetando adversamente a operação dos serviços aéreos, e minando a confiança do público na segurança da aviação civil;

Acordaram o seguinte sobre o estabelecimento e operação de serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além:

**ARTIGO 1**  
**Definições**

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

- a) “Autoridades Aeronáuticas” significa, no caso da República Federativa do Brasil, a Autoridade de Aviação Civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e no caso do Equador, o Conselho Nacional de Aviação Civil e/ou a Direção Geral de Aviação Civil, como corresponda; ou, em ambos os casos, seus sucessores ou qualquer pessoa ou entidade que possa ser autorizada a executar qualquer das funções que podem ser exercidas na atualidade pelas Autoridades anteriormente mencionadas, ou funções similares;
- b) “Acordo” significa este Acordo, seus Anexos, e qualquer emenda aos mesmos;
- c) “Capacidade” é o número de serviços estabelecidos por este Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país), ou em uma rota, em conformidade com o que acordem as Partes Contratantes.
- d) “a Convenção” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e que inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 dessa Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94 da mesma, até onde tais Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes Contratantes;
- e) “OACI” significa a Organização de Aviação Civil Internacional, criada conforme a Convenção;
- f) “Empresa aérea designada” significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;
- g) “Preço” significa os preços e encargos que deverão ser pagos para o transporte aéreo de passageiros, bagagem e/ou carga, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, incluindo preços e condições para agentes e outros serviços auxiliares, porém excluindo a remuneração e condições para o transporte de mala postal;
- h) “Território”, em relação a um Estado, tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção, incluindo seu espaço aéreo;
- i) “Tarifa aeronáutica ” significa o valor cobrado às empresas aéreas pela autoridade competente ou por esta autorizado a ser cobrado, pela provisão de propriedades ou instalações do aeroporto, ou de instalações de navegação aérea ou instalações ou serviços de segurança da aviação, incluindo serviços e instalações relacionados para aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga;
- j) “Serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais” têm o significado a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção.

## **ARTIGO 2**

### **Concessão de Direitos**

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de explorar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.
2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes Contratantes gozarão dos seguintes direitos:
  - a) sobrevoar o território da outra Parte Contratante sem pousar;
  - b) fazer escalas no território da outra Parte Contratante para fins não comerciais;
  - c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal separadamente ou em combinação; e
  - d) os demais direitos especificados no presente Acordo.
3. As empresas aéreas de cada Parte Contratante, outras que não as designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados no parágrafo 2, letras a) e b), deste Artigo.
4. Nada neste Acordo deverá ser considerado como concessão às empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante do direito de cabotagem.

## **ARTIGO 3**

### **Designação e Autorização**

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar por escrito à outra Parte Contratante, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados conforme o presente Acordo e de revogar ou alterar tal designação, por via diplomática, em conformidade com a legislação de cada país.
2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos, cada Parte Contratante concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:
  - a) a empresa aérea designada tenha seu domicílio principal no território da Parte Contratante que a designa;
  - b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte Contratante que a designa;
  - c) a Parte Contratante que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e

- d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte Contratante que recebe a designação.

3. Ao receber a autorização de operação mencionada no parágrafo 2, uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços acordados para os quais tenha sido designada, desde que ela cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

#### **ARTIGO 4**

##### **Negativa de Concessão, Revogação e Limitação de Autorização**

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo a uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente nos casos em que:

- a) elas não estejam convencidas de que a empresa aérea designada tenha seu domicílio principal no território da Parte Contratante que a designa; ou
- b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte Contratante que designa a empresa aérea; ou
- c) a Parte Contratante que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou
- d) a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte Contratante que recebe a designação.

2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no parágrafo 1 do presente Artigo seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou às disposições deste Acordo, esse direito somente será exercido após a realização de consultas com a outra Parte Contratante. Tais consultas deverão ocorrer antes de expirar o prazo de 30 (trinta) dias a partir da data da solicitação por uma Parte Contratante, salvo entendimento diverso entre as Partes Contratantes.

3. Este Artigo não limita os direitos de cada Parte Contratante para reter, revogar, suspender, limitar ou impor condições sobre as autorizações operacionais ou permissões técnicas de uma linha aérea designada da outra Parte Contratante, de acordo com o Artigo 7 (Segurança Operacional) e Artigo 8 (Segurança da Aviação) deste Acordo.

#### **ARTIGO 5**

##### **Aplicação de Leis**

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de

tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, tripulantes e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados aos passageiros, tripulantes, carga e mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte Contratante enquanto permanecerem no referido território.

3. Na aplicação dos regulamentos de cada país, nenhuma Parte Contratante dará preferência às suas próprias empresas aéreas nem a nenhuma outra em relação às empresas aéreas da outra Parte Contratante engajadas em transporte aéreo internacional similar.

## **ARTIGO 6**

### **Reconhecimento de Certificados e Licenças**

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças emitidos ou convalidados por uma Parte Contratante e ainda em vigor serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante para uma pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação civil Internacional (OACI), a outra Parte Contratante pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.

3. Cada Parte Contratante, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoos ou pouso em seu próprio território, as licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante.

## **ARTIGO 7**

### **Segurança Operacional**

1. Cada Parte Contratante poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte Contratante nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte Contratante chega à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que tratam das normas de segurança operacional que satisfaçam as normas em vigor estabelecidas em conformidade com a Convenção, a outra Parte Contratante será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte Contratante deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte Contratante, que preste serviço para ou do território da outra Parte Contratante poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte Contratante, desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão conformes com as normas em vigor estabelecidas em conformidade com a Convenção.

4. Quando for indispensável adotar medidas urgentes para garantir a segurança das operações de uma empresa aérea, cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte Contratante.

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

6. Com referência ao parágrafo 2 anterior, se for constatado que uma Parte Contratante continua a não cumprir as normas da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI será disto notificado. O mesmo também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

## **ARTIGO 8** **Segurança da Aviação**

1. Conscientes dos seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes Contratantes 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 de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção e protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes Contratantes venham a aderir.

2. As Partes Contratantes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações de voo, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção, até onde tais disposições sobre segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes. Cada Parte Contratante exigirá que as empresas aéreas que tenha designado para operar os serviços acordados nas rotas especificadas, e os operadores de

aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte Contratante notificará a outra Parte Contratante de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes Contratantes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte Contratante sobre tais diferenças.

4. Cada Parte Contratante concorda que a suas empresas aéreas designadas pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e em conformidade com as leis e regulamentos vigentes da outra Parte Contratante para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações de voo, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque e desembarque de passageiros e carga. Cada Parte Contratante também considerará de modo favorável toda solicitação razoável da outra Parte Contratante, com vistas a adotar medidas especiais de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outro ato ilícito contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulações de voo, de aeroportos ou facilidades de navegação aérea, as Partes Contratantes 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 até onde seja praticável de acordo com as circunstâncias. Cada Parte Contratante terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte Contratante das medidas de segurança sendo aplicadas ou que planejam aplicar, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte Contratante ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos de comum acordo entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de assegurar-se que as avaliações se realizem de maneira expedita. Todas as avaliações estarão cobertas por um acordo específico sobre a proteção da informação entre as autoridades aeronáuticas de acordo com a legislação de cada Parte.

6. Quando uma Parte Contratante tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte Contratante não cumpre as disposições deste Artigo, as autoridades aeronáuticas da primeira Parte Contratante poderão solicitar imediatamente a realização de consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir da data de tal solicitação, isto constituirá motivo para a aplicação do parágrafo 1 do Artigo 4 (Negativa de Concessão, Revogação e Limitação da Autorização) deste Acordo. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, uma Parte Contratante poderá adotar medidas temporárias de acordo com o parágrafo 1 do Artigo 4 deste Acordo antes que expirem os 15 (quinze) dias. Qualquer ação tomada de acordo com tal parágrafo deverá ser descontinuada quando a outra Parte Contratante cumprir as disposições de segurança deste Artigo.

## **ARTIGO 9**

### **Tarifas Aeronáuticas**

1. Nenhuma das Partes Contratantes cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante tarifas e demais encargos superiores aos cobrados às suas próprias empresas aéreas que operem serviços internacionais semelhantes.

2. Cada Parte Contratante encorajará a realização de consultas sobre tarifas impostas aos usuários entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizam as instalações e os serviços proporcionados, quando for factível por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas. Propostas de modificação das tarifas impostas deverão ser comunicadas a tais usuários com razoável antecedência, a fim de permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas. Adicionalmente, cada Parte Contratante encorajará suas autoridades competentes e tais usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas impostas aos usuários.

#### **ARTIGO 10** **Direitos Alfandegários e Controle Alfandegário**

Os aspectos tributários – conforme seja aplicável – serão regulados conforme as disposições da legislação tributária do Estado de cada Parte Contratante e conforme o Artigo 24 da Convenção, sem prejuízo da aplicação das disposições dos acordos tributários para evitar a dupla tributação, que tenham sido ou sejam firmados.

#### **ARTIGO 11** **Impostos**

Os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, assim como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos, serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte Contratante.

#### **ARTIGO 12** **Capacidade**

1. Cada Parte Contratante permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

2. As Partes Contratantes poderão limitar unilateralmente o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, exclusivamente quando isto seja necessário por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes e não discriminatórias, consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

#### **ARTIGO 13** **Preços**

1. Cada Parte Contratante permitirá que os preços sejam estabelecidos por cada uma das empresas aéreas designadas, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado, sem estar sujeitos a aprovação.

2. As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante podem solicitar consultas com as autoridades da outra Parte Contratante para discutir assuntos como, porém sem limitar-se a, preços que possam considerar discriminatórios, ou que não reflitam condições de livre concorrência no mercado, com a finalidade de proteger os interesses dos usuários. As Partes Contratantes deverão submeter-se à legislação vigente em matéria de concorrência em seu território.

3. Cada Parte Contratante pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte originados em seu território.

#### **ARTIGO 14** **Concorrência**

1. As Partes Contratantes deverão informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência ou modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que poderiam afetar a exploração de serviços de transporte aéreo cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.

2. As Partes Contratantes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo.

3. Não obstante quaisquer outras disposições em contrário, nada do disposto neste Acordo deverá (i) requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas aéreas, decisões de associações de empresas aéreas ou práticas combinadas que impeçam ou distorçam a concorrência; (ii) reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas combinadas; ou (iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

#### **ARTIGO 15** **Conversão de Divisas e Transferência de Fundos**

Os aspectos tributários e de transferência de fundos – conforme seja aplicável – serão regulados conforme as disposições da legislação tributária do Estado de cada Parte Contratante, sem prejuízo da aplicação das disposições dos acordos tributários para evitar a dupla tributação, que tenham sido ou sejam firmados entre os Estados das Partes Contratantes.

#### **ARTIGO 16** **Atividades Comerciais**

1. As empresas aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes poderão estabelecer escritórios no território da outra Parte Contratante para a promoção e venda de Transporte Aéreo.

2. As empresas aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes, em conformidade com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante relativos ao ingresso, residência e emprego, poderão enviar ao território da outra Parte Contratante e nele manter, o

pessoal administrativo, técnico operacional, de vendas e outro pessoal especializado, para a prestação de serviços de transporte aéreo, de acordo com a legislação nacional.

3. Cada empresa aérea designada poderá encarregar-se de seus próprios serviços em terra no território da outra Parte Contratante (doravante “Serviços Autônomos”) ou, se preferir, realizar uma seleção entre agentes concorrentes para realizar estes serviços. Estes serviços estarão sujeitos apenas a restrições físicas decorrentes de considerações relativas à segurança aeroportuária. Nos casos em que tais considerações impeçam a realização de Serviços Autônomos, os serviços em terra deverão ser oferecidos a todas as empresas aéreas numa base de não discriminação.

4. Cada empresa aérea designada de qualquer das Partes Contratantes poderá dedicar-se à venda do transporte aéreo no território da outra Parte Contratante diretamente e, à sua escolha, por meio de seus agentes. Cada empresa aérea designada poderá vender este transporte, e qualquer pessoa terá a liberdade de adquiri-lo, na moeda de tal território ou em moedas livremente conversíveis, em conformidade com as disposições cambiais vigentes de cada Parte Contratante.

5. Ao operar ou manter os serviços autorizados nas rotas acordadas, qualquer empresa aérea designada por uma das Partes Contratantes poderá celebrar acordos comerciais tais como Código Compartilhado e Bloqueio de Assentos com empresas aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes e/ou empresas aéreas de um terceiro país sempre e quando:

- (i) a empresa aérea operadora possua os direitos de tráfego correspondentes;
- (ii) a empresa aérea comercializadora tenha sido designada por sua Autoridade Aeronáutica e o Acordo Comercial receba a autorização prévia da Autoridade Aeronáutica da Parte Contratante que seja destino da operação;
- (iii) os bilhetes de passagem aérea e qualquer outro documento que informe sobre as condições do transporte aéreo e/ou os conhecimentos aéreos, demonstrem claramente ao comprador ou usuário do respectivo serviço, qual é a empresa aérea que efetivamente operará cada trecho do serviço; e
- (iv) as empresas aéreas das Partes Contratantes participantes em acordos de código compartilhado poderão exercer direitos de tráfego de até sexta liberdade em qualquer ou em todos os serviços em que utilizem seus códigos.

#### **ARTIGO 17** **Estatísticas**

As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido, as estatísticas periódicas ou de outro tipo, que possam ser razoavelmente requeridas.

#### **ARTIGO 18** **Aprovação de Horários**

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, pelo

menos 30 (trinta) dias antes do início de operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado para qualquer modificação dos horários.

2. Para os voos de reforço (especiais) que a empresa aérea designada de uma Parte Contratante deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro de horários aprovado, essa empresa aérea solicitará autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante. Tais solicitações serão submetidas pelo menos 5 (cinco) dias úteis antes da operação de tais voos.

## **ARTIGO 19**

### **Contratos de Arrendamento**

1. Cada empresa aérea designada poderá, nas operações de serviços autorizados pelo Acordo, utilizar suas próprias aeronaves ou aeronaves que tenham sido arrendadas, fretadas ou intercambiadas, através de um contrato celebrado entre as empresas aéreas, observando-se as normas e regulamentos de cada Parte Contratante e o Protocolo relativo à emenda à Convenção, contrato este que deverá ser submetido às autoridades de ambas as Partes Contratantes, as quais deverão também concluir um acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade sobre a segurança operacional, na forma prevista pela Organização de Aviação Civil Internacional.

2. Cada Parte Contratante pode impedir o uso de aeronaves arrendadas para serviços aéreos sob este Acordo que não cumpram com o Artigo 7 (Segurança Operacional) e o Artigo 8 (Segurança da Aviação) deste Acordo.

3. Sujeito à legislação de cada Parte Contratante e sujeito ao parágrafo 2 deste Artigo, as empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante podem usar aeronaves (ou aeronave e tripulação de voo) arrendadas de qualquer empresa, incluindo outras empresas aéreas, sempre que isto não resulte em que a empresa aérea arrendatária exerça direitos de tráfego que não possua.

## **ARTIGO 20**

### **Serviços Intermodais**

A cada empresa aérea designada das Partes Contratantes será permitida a utilização de modais de transporte de superfície, conjuntamente com os serviços aéreos internacionais de passageiros e carga, segundo as leis e regulamentos das Partes Contratantes.

## **ARTIGO 21**

### **Consultas**

Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a implementação, interpretação, aplicação, emenda ou cumprimento deste Acordo. Tais consultas, que podem ser feitas mediante reuniões ou por correspondência entre as autoridades aeronáuticas, serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação por escrito pela outra Parte Contratante, a menos que de outra forma acordado por ambas as Partes Contratantes.

**ARTIGO 22**  
**Solução de Controvérsias, Jurisdição e Competência**

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes Contratantes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, as autoridades aeronáuticas buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.
2. Caso as Partes Contratantes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia será solucionada pela via diplomática.

**ARTIGO 23**  
**Emendas**

1. Qualquer emenda aos anexos do Acordo pode ser realizada através de acordo mútuo das Partes Contratantes mediante reuniões das autoridades aeronáuticas e mediante o intercâmbio de notas diplomáticas.
2. Qualquer emenda deste Acordo, acordada entre as Partes Contratantes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes Contratantes.

**ARTIGO 24**  
**Acordos Multilaterais**

Se um acordo multilateral relativo ao transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes Contratantes, o presente Acordo será emendado para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral.

**ARTIGO 25**  
**Registro na OACI**

Este Acordo, bem como qualquer emenda ao mesmo, será registrado na OACI, depois de assinado, pela Parte Contratante em cujo território haja ocorrido a assinatura, ou conforme o acertado entre as Partes Contratantes.

**ARTIGO 26**  
**Denúncia**

Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte Contratante por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional. Este Acordo expirará 12 (doze) meses depois da data de recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que se retire tal notificação mediante mútuo acordo, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte Contratante não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

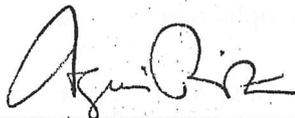
**ARTIGO 27**  
**Entrada em Vigor**

Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática confirmando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes Contratantes.

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

Feito em *Quito*, no dia *2* do mês de *maio*, do ano de 2013, em duplicata, em português e espanhol, sendo ambos os textos idênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA  
FEDERATIVA DO BRASIL



---

**Antonio de Aguiar Patriota**  
Ministro das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA DO  
EQUADOR



---

**Ricardo Patiño**  
Chanceler do Equador

## ANEXO

### Quadro de rotas (passageiros e carga)

<b>Rotas a serem operadas empresas aéreas designadas pelo Brasil:</b>			
<b>Pontos de Origem</b>	<b>Pontos Intermediários</b>	<b>Pontos de Destino</b>	<b>Pontos Além</b>
Qualquer ponto no Brasil	Qualquer ponto	Qualquer ponto no Equador	Qualquer ponto

<b>Rotas a serem operadas empresas aéreas designadas pelo Equador:</b>			
<b>Pontos de Origem</b>	<b>Pontos Intermediários</b>	<b>Pontos de Destino</b>	<b>Pontos Além</b>
Qualquer ponto no Equador	Qualquer ponto	Qualquer ponto no Brasil	Qualquer ponto

#### NOTAS:

1. As empresas aéreas de ambas as Partes Contratantes poderão, em qualquer ou em todos os voos, e à sua opção;
  - a) realizar voos em qualquer direção ou em ambas;
  - b) combinar diferentes números de voo na operação de uma mesma aeronave;
  - c) servir nas rotas pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes Contratantes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem;
  - d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;
  - e) transferir o tráfego de qualquer de suas aeronaves para qualquer outra de suas aeronaves em qualquer ponto das rotas; e
  - f) servir pontos aquém a qualquer ponto em seu território, com ou sem troca de aeronave ou número de voo e oferecer e anunciar tais serviços ao público como serviços diretos;

sem limitação direcional ou geográfica e sem perda de qualquer direito a transportar tráfego permitido em virtude do presente instrumento, com a condição de que o transporte seja parte de um serviço que sirva a um ponto no território da Parte Contratante que designa a empresa aérea.

2. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes poderão, em qualquer ou em todos os voos, exercer os direitos de tráfego de até sexta liberdade.

## COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

### I - RELATÓRIO

Com fundamento no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição da Federal, o Excelentíssimo Senhor Presidente da República submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Equador, celebrado em Quito, em 2 de maio de 2013.

Na parte preambular do pactuado, as Partes destacam o desejo de facilitar a expansão das oportunidades de serviços aéreos internacionais, e reconhecem que tais serviços, prestados de forma eficiente, melhoram o comércio, o bem-estar dos consumidores e o crescimento econômico.

A parte dispositiva do Acordo comporta 27 (vinte e sete) artigos. O artigo 1 traz as definições de certos termos e expressões utilizados ao longo do instrumento, visando a evitar interpretações divergentes.

Cada Parte terá o direito de designar uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados. As Partes poderão, ainda, revogar ou alterar as designações, que devem ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte, por via diplomática. (Artigo 3.1)

Com base no item 2 do Artigo 2, empresas aéreas designadas gozarão dos seguintes direitos no território da outra Parte:

- a) direito de sobrevoo;
- b) direito de fazer escalas com fins não comerciais;
- c) direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente com autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, com a finalidade de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga ou mala postal.

O pedido de autorização de operação de uma empresa aérea designada pela outra Parte será concedido, com mínima demora, desde que:

- “a) a empresa aérea designada tenha seu domicílio principal no território da Parte Contratante que a designa;
- b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte Contratante que a designa;

c) a Parte Contratante que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e

d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte Contratante que recebe a designação". (Artigo 3.2)

O texto acordado comporta, ainda, regras sobre reconhecimento de certificados e licenças (Artigo 6); segurança operacional (Artigo 7); segurança da aviação (Artigo 8); tarifas aeronáuticas (Artigo 9); direitos alfandegários e controle alfandegário (Artigo 10); impostos (Artigo 11); frequência e capacidade dos serviços (Artigo 12); preços (Artigo 13); concorrência (Artigo 14); conversão de divisas e transferência de fundos (Artigo 15); atividades comerciais (Artigo 16); estatísticas (Artigo 17); aprovação de horários (Artigo 18); contratos de arrendamento (Artigo 19); serviços intermodais (Artigo 20); solução de controvérsias, jurisdição e competência (Artigo 22); emendas (Artigo 23); acordos multilaterais (Artigo 24); registro na OACI (Artigo 25); denúncia (Artigo 26); e entrada em vigor (Artigo 27).

Consoante o Artigo 21, cada uma das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a implementação, a interpretação, o cumprimento e a apresentação de emendas ao Acordo.

As eventuais controvérsias relativas à interpretação ou aplicação do avençado serão resolvidas, em primeiro lugar, pelas autoridades aeronáuticas, por meio de consultas e negociações. Caso as Partes não cheguem a um acordo, a controvérsia será solucionada por via diplomática. (Artigo 22).

O Instrumento pactuado poderá ser denunciado por uma das Partes, por via diplomática, a qualquer tempo, devendo tal ato ser comunicado à Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 26).

O Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática, após o cumprimento das respectivas formalidades internas (Artigo 27). Tanto o Acordo como suas emendas deverão ser registrados na Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 25).

O Anexo do pactuado descreve as rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas pelo Brasil e pelo Equador (Quadro de Rotas).

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O compromisso internacional, ora analisado, tem por finalidade regulamentar a exploração dos serviços aéreos entre e além dos territórios do Brasil e do Equador. Por suas características, trata-se de um acordo do tipo “céus abertos” (*open skies*), que confere maior liberdade às operações das empresas aéreas designadas pelas Partes, em particular na vertente comercial, seguindo a tendência dos recentes instrumentos do gênero assinados pelo Governo brasileiro.

O presente Acordo estimula a livre concorrência entre as empresas aéreas e proíbe a adoção de medidas tarifárias discriminatórias. Nesse sentido, o pactuado: a) concede a cada uma das Partes o direito de designar uma ou mais empresas para operar os serviços avançados (Artigo 3, item 1); b) proíbe a cobrança das empresas designadas, de tarifas aeronáuticas superiores às exigidas das congêneres nacionais (Artigo 9, item 1); c) autoriza as companhias aéreas designadas a fixar o número de voos e a capacidade dos serviços ofertados (Artigo 12, item 1); e d) permite a essas empresas estabelecerem os preços das passagens, com base em considerações de mercado, independentemente de autorização (Artigo 13, item 1).

Embora possa ser considerado liberal quanto à vertente comercial, o Acordo revela-se rígido e minucioso no que se refere à segurança operacional e da aviação. Vários dispositivos demonstram o cuidado das Partes em alinhar o Instrumento às convenções internacionais que tratam da segurança das instalações aeronáuticas, tripulações, operações de aeronaves e demais regras aplicáveis à segurança da aviação.

Entre as disposições atinentes à segurança da aviação, merecem destaque as que cuidam da assistência mútua para a prevenção contra o apoderamento ilícito de aeronaves civis, tripulantes, passageiros, aeroportos e instalações de segurança aérea (Artigo 8, item 2). Nesse contexto, as Partes se obrigam a atuar em conformidade com as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, de 1963; da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, de 1970; da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, de 1971, e seu Protocolo Suplementar para a Supressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, de 1988; e da Convenção para Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, de 1991.

Antes de finalizar este voto, cumpre destacar que o Acordo em



### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 580/16, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Arlindo Chinaglia.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Bruna Furlan - Presidente; Pedro Vilela e Nelson Pellegrino - Vice-Presidentes; André de Paula, Arlindo Chinaglia, Átila Lins, Benito Gama, Bonifácio de Andrada, Cabuçu Borges, Claudio Cajado, Dimas Fabiano, Eduardo Barbosa, Ezequiel Fonseca, Fausto Pinato, Guilherme Coelho, Heráclito Fortes, Jarbas Vasconcelos, Jean Wyllys, Jô Moraes, Luiz Nishimori, Luiz Sérgio, Marcelo Castro, Milton Monti, Pastor Eurico, Pedro Fernandes, Rubens Bueno, Angelim, Benedita da Silva, Dilceu Sperafico, João Fernando Coutinho, José Fogaça, Renzo Braz e Subtenente Gonzaga.

Sala da Comissão, em 23 de agosto de 2017.

Deputada BRUNA FURLAN  
Presidente

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

## CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

### PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

### TÍTULO IV DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

#### CAPÍTULO I DO PODER LEGISLATIVO

.....

## Seção II

### Das Atribuições do Congresso Nacional

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 justificação 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](#)

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 747, de 2017, que “Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Equador, celebrado em Quito, em 2 de maio de 2013”. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 580, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

O Acordo entre Brasil e Equador tem o seguinte conteúdo, conforme descrição produzida na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional:

*“A parte dispositiva do Acordo comporta 27 (vinte e sete) artigos. O artigo 1 traz as definições de certos termos e expressões utilizados ao longo do instrumento, visando a evitar interpretações divergentes.*

*Cada Parte terá o direito de designar uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados. As Partes poderão, ainda, revogar ou alterar as designações, que devem ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte, por via diplomática. (Artigo 3.1)*

*Com base no item 2 do Artigo 2, empresas aéreas designadas gozarão dos seguintes direitos no território da outra Parte:*

- a) direito de sobrevoo;*
- b) direito de fazer escalas com fins não comerciais;*
- c) direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente com autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, com a finalidade de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga ou mala postal.*

*O pedido de autorização de operação de uma empresa aérea designada pela outra Parte será concedido, com mínima demora, desde que:*

*“a) a empresa aérea designada tenha seu domicílio principal no território da Parte Contratante que a designa;*

*b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte Contratante que a designa;*

c) a Parte Contratante que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e

d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte Contratante que recebe a designação". (Artigo 3.2)

O texto acordado comporta, ainda, regras sobre reconhecimento de certificados e licenças (Artigo 6); segurança operacional (Artigo 7); segurança da aviação (Artigo 8); tarifas aeronáuticas (Artigo 9); direitos alfandegários e controle alfandegário (Artigo 10); impostos (Artigo 11); frequência e capacidade dos serviços (Artigo 12); preços (Artigo 13); concorrência (Artigo 14); conversão de divisas e transferência de fundos (Artigo 15); atividades comerciais (Artigo 16); estatísticas (Artigo 17); aprovação de horários (Artigo 18); contratos de arrendamento (Artigo 19); serviços intermodais (Artigo 20); solução de controvérsias, jurisdição e competência (Artigo 22); emendas (Artigo 23); acordos multilaterais (Artigo 24); registro na OACI (Artigo 25); denúncia (Artigo 26); e entrada em vigor (Artigo 27).

Consoante o Artigo 21, cada uma das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a implementação, a interpretação, o cumprimento e a apresentação de emendas ao Acordo.

As eventuais controvérsias relativas à interpretação ou aplicação do avençado serão resolvidas, em primeiro lugar, pelas autoridades aeronáuticas, por meio de consultas e negociações. Caso as Partes não cheguem a um acordo, a controvérsia será solucionada por via diplomática. (Artigo 22).

O Instrumento pactuado poderá ser denunciado por uma das Partes, por via diplomática, a qualquer tempo, devendo tal ato ser comunicado à Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 26).

O Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática, após o cumprimento das respectivas formalidades internas (Artigo 27). Tanto o Acordo como suas emendas deverão ser registrados na Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 25).

O Anexo do pactuado descreve as rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas pelo Brasil e pelo Equador (Quadro de Rotas)".

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O Acordo sobre Serviços Aéreos celebrado entre o Brasil e o Equador, em maio de 2013, na capital do Equador, Quito, está alinhado com os mais recentes acordos bilaterais de que o Brasil tomou parte.

Pretende-se, com tais ajustes, modernizar e revitalizar os termos em que se dá o transporte aéreo internacional, do Brasil e para o Brasil. Por várias décadas, houve significativo controle dos governos sobre as operações das companhias aéreas. Não raro, prevalecia a política de designar apenas uma empresa para prestar serviços de transporte no mercado internacional. Além disso, frequências, rotas, tipo de aeronave e tarifas eram objeto de controle dos governos, sobrando pouco espaço para o verdadeiro empreendedorismo e para a concorrência.

Atualmente, o que se quer – e o que se promove neste acordo em exame – é a adoção de regras flexíveis, capazes de, a um só tempo, garantir em plenitude a segurança das operações, como o demonstram os artigos 7º e 8º da Avença, e a liberdade de operação das empresas, às quais se confere o direito de estabelecerem os parâmetros econômicos – capacidade, frequência, preço etc. – relativos à prestação dos serviços aéreos.

Outro aspecto digno de nota nos recentes acordos, de que este é exemplo, é a concessão, pelos países signatários, de seis das nove liberdades do ar (direitos comerciais de tráfego), a saber:

- 1ª liberdade: direito de sobrevoar outro Estado contratante;
- 2ª liberdade: direito de pouso técnico (para reabastecimento ou manutenção), sem embarque nem desembarque de passageiros ou carga;
- 3ª liberdade: direito de desembarcar passageiros e carga no território do Estado contratante;
- 4ª liberdade: direito de embarcar passageiros e carga no território do Estado contratante;
- 5ª liberdade: direito de transportar passageiros e cargas entre o território do Estado contratante e um terceiro País;

• 6ª liberdade: direito de transportar passageiros e carga, através do território do País de matrícula da aeronave, entre o território de um terceiro Estado (ponto aquém) e o território do outro Estado contratante.

Neste acordo, como nos demais acordos bilaterais firmados pelo País, não se dá o direito à outra parte de explorar os serviços domésticos de aviação, a chamada cabotagem. Trata-se de precaução justificável, em vista das peculiaridades do transporte aéreo e da incipiente experiência mundial nesse campo. Tem sido a tendência dessa indústria, no entanto, atuar cada vez mais com liberdade econômica, o que pode redundar, num futuro próximo, na adoção de acordos que contemplem a cabotagem.

Por ora, o presente Acordo mostra-se oportuno e conveniente aos interesses do Brasil e do transporte aéreo brasileiro. **O voto, portanto, é pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 747, de 2017.**

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2017.

Deputado **MAURO MARIANI**  
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 747/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Mariani.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Marinha Raupp e Marcelo Squassoni - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Christiane de Souza Yared, Hélio Leite, Hugo Leal, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Milton Monti, Paulo Feijó, Renzo Braz, Roberto Britto, Wilson Beserra, Xuxu Dal Molin, Afonso Hamm, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Delegado Edson Moreira, Irajá Abreu, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Leopoldo Meyer, Marcelo Álvaro Antônio, Marcelo Delaroli, Marcelo Matos, Mário Negromonte Jr., Miguel Lombardi e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 13 de dezembro de 2017.

Deputado **ALTINEU CÔRTE**  
Presidente

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### I – RELATÓRIO

Por ocasião da apreciação da Mensagem nº 580, de 2016, encaminhada a esta Casa pelo então Presidente da República, a Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN) elaborou o Projeto de Decreto Legislativo em análise que aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Equador, assinado em Quito, em 2 de maio de 2013.

A referida proposição estabelece, ainda, no parágrafo único do Art. 1º, que os atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional.

Na Exposição de Motivos encaminhada ao então Vice-Presidente da República, no exercício do cargo de Presidente da República, o Ministério das Relações Exteriores, à época, houve por bem esclarecer que o Acordo, elaborado em conjunto com a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tinha o objetivo de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários e que o estabelecimento de um novo marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e do Equador, certamente contribuiria para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação, entre outras.

Convém mencionar que o Acordo é composto de um preâmbulo e vinte e sete artigos.

Seu preâmbulo evidencia o desejo de facilitar a expansão das oportunidades de serviços aéreos internacionais; e garantir o mais alto grau de segurança operacional e aeroportuária nos serviços aéreos internacionais e reafirmando sua grande preocupação acerca dos atos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que põem em perigo a segurança das pessoas ou bens, afetando adversamente a operação dos serviços aéreos e minando a confiança do público na segurança da aviação civil.

Apresentada a proposição nesta ilustre Casa Legislativa, foi distribuída às Comissões de de Viação e Transportes (CVT) e Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ), na forma do artigo 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, sujeitando-se à apreciação do Plenário e tramitando em regime de urgência, tal como previsto no art. 151, I, “j” do mencionado Regimento.

Em 07/12/2017, foi apresentado o primeiro Parecer do então relator, Deputado Mauro Mariani (MDB/SC), o qual restou aprovado por unanimidade em sessão da CVT realizada em 13/12/2017.

Posteriormente, já na CCJ, o relator, à época, Deputado Rubens Pereira Junior (PCdoB/MA), emitiu Parecer pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da proposição. Com o fim da 55ª Legislatura e o término do mandato do relator, foi designada a nova relatora do Projeto.

É o relatório.

## II – VOTO DA RELATORA

Conforme determina o art. 32, IV, “a”<sup>1</sup>, em consonância com o art. 139, II, “c”, ambos do Regimento Interno desta Casa, compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se manifestar acerca da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 747, de 2017.

O art. 84, VIII<sup>2</sup>, da Constituição Federal, outorga competência ao Presidente da República para celebrar tratados, convenções e atos internacionais, ressalvando sempre o referendo do Congresso Nacional. Já o art. 49, I<sup>3</sup>, da mesma Carta Política estabelece ser da competência exclusiva do Congresso Nacional resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais.

Assim sendo, já que se encontra na competência do Poder Executivo a celebração de Acordos como o que deu ensejo à proposição ora em análise, bem como cabe exclusivamente ao Congresso Nacional sobre ela decidir, há que se registrar que resta observada a constitucionalidade do Projeto de Decreto Legislativo.

No mais, haja vista que o Projeto está em consonância com as disposições constitucionais vigentes, em especial com o prescrito no art. 4º, inciso IX<sup>4</sup> de nossa Lei Maior, o qual estabelece como princípio que rege nossas relações internacionais a cooperação entre os povos para o progresso da humanidade, dúvida não há quanto à juridicidade da proposição.

---

<sup>1</sup> Art. 32. São as seguintes as Comissões Permanentes e respectivos campos temáticos ou áreas de atividade:

(...)

IV – Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

(...)

a) aspecto constitucional, legal, jurídico, regimental e de técnica legislativa de projetos, emendas ou substitutivos sujeitos à apreciação da Câmara ou de suas Comissões;

<sup>2</sup> Art. 84. Compete privativamente ao Presidente da República:

(...)

VIII - celebrar tratados, convenções e atos internacionais, sujeitos a referendo do Congresso Nacional;

<sup>3</sup> 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;

<sup>4</sup> Art. 4º A República Federativa do Brasil rege-se nas suas relações internacionais pelos seguintes princípios:

(...)

IX - cooperação entre os povos para o progresso da humanidade;

Por seu turno, a proposição é bem escrita e respeita a boa técnica legislativa, tal como se exigem os ditames da Lei Complementar nº 95/1998.

Isto posto, voto pela constitucionalidade, juridicidade e pela boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 747, de 2017.

Sala da Comissão, de 2019.

Deputada **CHRIS TONIETTO**  
**Relatora**

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 747/2017, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Chris Tonietto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Felipe Francischini - Presidente, Bia Kicis, Lafayette de Andrada e Caroline de Toni - Vice-Presidentes, Arthur Oliveira Maia, Aureo Ribeiro, Beto Rosado, Bilac Pinto, Celso Maldaner, Clarissa Garotinho, Daniel Freitas, Darci de Matos, Delegado Éder Mauro, Delegado Marcelo Freitas, Delegado Waldir, Diego Garcia, Eduardo Bismarck, Enrico Misasi, Fábio Trad, Geninho Zuliani, Gil Cutrim, Gilson Marques, Hiran Gonçalves, João Campos, João H. Campos, João Roma, José Guimarães, Josimar Maranhãozinho, Júnior Mano, Luis Tibé, Luiz Flávio Gomes, Luizão Goulart, Marcelo Aro, Marcelo Ramos, Margarete Coelho, Nicoletti, Pastor Eurico, Sergio Toledo, Shéridan, Talíria Petrone, Angela Amin, Capitão Wagner, Chiquinho Brazão, Chris Tonietto, Coronel Tadeu, Delegado Pablo, Dr. Frederico, Francisco Jr., Guilherme Derrite, Gurgel, José Medeiros, Júnior Bozzella, Luiz Carlos, Osires Damaso, Pedro Westphalen, Reinhold Stephanes Junior, Sergio Vidigal, Sóstenes Cavalcante e Tadeu Alencar.

Sala da Comissão, em 9 de julho de 2019.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**  
Presidente

**FIM DO DOCUMENTO**