

**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# **PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 643-B, DE 2017**

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

**Mensagem nº 459/2016**  
**Aviso nº 536/2016 - C. Civil**

Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, assinado em Adis Abeba, em 24 de maio de 2013; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. REMÍDIO MONAI); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. FÉLIX MENDONÇA JÚNIOR).

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

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

## **S U M Á R I O**

- 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 de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, assinado em Adis Abeba, em 24 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 inciso I do art. 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 03 de maio de 2017.

Deputada **Bruna Furlan**  
Presidente

**MENSAGEM N.º 459, DE 2016**  
**(Do Poder Executivo)****Aviso nº 536/2016 - C. Civil**

Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, celebrado em Adis Abeba, em 24 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)

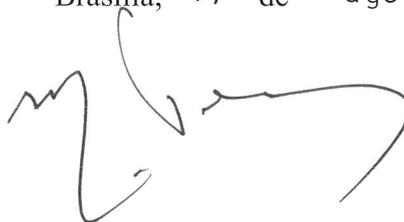
**APRECIÇÃO:**  
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Mensagem nº 459

Senhores Membros do Congresso Nacional,

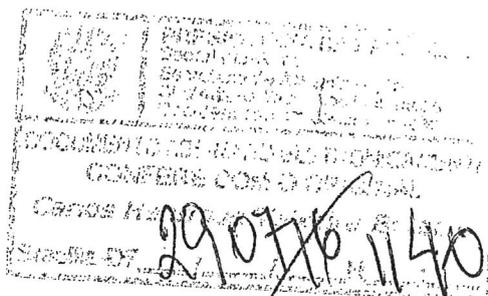
Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, celebrado em Adis Abeba, em 24 de maio de 2013.

Brasília, 17 de agosto de 2016.

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, connected strokes. The signature is positioned below the date and is not clearly legible as a specific name.

00058.030634/2012-73  
A-49

EMI nº 00252/2016 MRE MTPA



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 de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, assinado em Adis Abeba, em 24 de maio de 2013, pelo então Ministro de Estado das Relações Exteriores, Embaixador Antonide Aguiar Patriota, e pelo Ministro dos Transportes da Etiópia, Sr. Deriba Kuma.

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, tem o objetivo de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários. O novo marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Etiópia certamente contribuirá 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 Artigo 84, inciso VIII, combinado com o Artigo 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*

**SAG-APOIO**  
**Digitalizado**

**É CÓPIA AUTÊNTICA**  
Ministério das Relações Exteriores  
Brasília, 23 de *Agosto* de 2013  
*[Assinatura]*  
Chefe da Divisão de Atos Internacionais

**ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA  
FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERAL  
DEMOCRÁTICA DA ETIÓPIA**

O Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia (doravante denominados "as Partes Contratantes"),

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

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional; e

Desejando concluir um acordo com o propósito de estabelecer e explorar serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além,

Acordam o seguinte:

**Artigo 1**  
Definições

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

- a) "Autoridade Aeronáutica" significa, no caso da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da República Federal Democrática da Etiópia, o Ministério dos Transportes, Autoridade de Aviação Civil Etíope, ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;
- b) "Acordo" significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;

- c) "Serviços Acordados" significa serviços aéreos regulares nas rotas especificadas neste Acordo para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação;
- d) "Capacidade" significa a quantidade de serviços fornecidos sob Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidos em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;
- e) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes Contratantes;
- 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 qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos;
- h) "Território", em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;
- i) "Tarifa Aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de serviços de navegação aérea, ou de serviços de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações de voo, passageiros e carga;
- j) "Serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção;
- k) os termos "Equipamentos de Terra", "Provisões de Bordo" e "Peças Sobressalentes" têm os significados a eles atribuídos no Anexo 9 (Facilitação) da Convenção; e

- l) quaisquer emendas a este Acordo formam uma parte integral do Acordo.

## Artigo 2 Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar 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, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e
  - d) outros 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 nas alíneas a) e b) do parágrafo 2 deste Artigo.
4. Nenhum dispositivo do parágrafo 2 será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante do direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte Contratante.
5. Se, em consequência de conflito armado, calamidades naturais, distúrbios políticos ou manifestações de desordem, uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante ficar impossibilitada de operar um serviço em suas rotas previstas, a outra Parte Contratante envidará seus melhores esforços para facilitar a continuidade da operação de tais serviços por meio de ajustes apropriados nas referidas rotas.

### Artigo 3 Designação e Autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar por escrito à outra Parte Contratante, pela via diplomática, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação.

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 seja estabelecida legalmente no território da Parte Contratante que a designa;
- b) a propriedade substancial e 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);
- d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer 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;
- e) tenha sua sede, administração central e escritório principal localizados fisicamente no território da Parte Contratante;
- f) seja devidamente licenciada por uma Parte Contratante, tal como definido no Anexo 6 (Operação de Aeronaves) da Convenção de Chicago; e
- g) possua seguro adequado no que diz respeito a passageiros, carga, mala postal, bagagem e terceiros, em montante no mínimo igual ao disposto nas convenções internacionais em vigor.

3. Ao receber a autorização de operação constante do 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 Negação, 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 à 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 seja legalmente estabelecida no território da Parte Contratante que a designa; ou
- b) que a propriedade substancial e o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte Contratante que a designa; 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 cumpra os requisitos estabelecidos nos parágrafos 2 (e), (f) e (g) do Artigo 3 ; ou
- e) a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e os 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. Tal consulta ocorrerá 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.

#### Artigo 5 Aplicação de Leis

1. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante relativos a entrada e saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, serão aplicados à aeronave 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, bagagem de tripulantes e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos a imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados aos passageiros, tripulantes, bagagem, carga e mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte Contratante enquanto permanecerem no referido território.

3. Nenhuma Parte Contratante dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte Contratante engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto serão isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

#### Artigo 6

#### Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade e 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 estabelecidos neste Acordo, desde que os requisitos sob os quais tais certificados ou licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos que sejam ou possam ser estabelecidos segundo a Convenção. Cada Parte Contratante, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoos ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais ou convalidados para eles pela outra Parte Contratante ou por qualquer outro Estado.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 deste Artigo, emitidos pelas Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante para qualquer pessoa ou empresa(s) aérea(s) designada(s), ou relativos a uma aeronave operando os serviços acordados nas rotas especificadas, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante poderão pedir, de acordo com o Artigo 20 (Consultas) deste Acordo, que se realizem consultas com as Autoridades Aeronáuticas daquela Parte Contratante a fim de esclarecer que a prática em questão é aceitável.

3. Caso não se chegue a um acordo satisfatório, isto constituirá motivo para a aplicação do disposto no Artigo 4 deste Acordo.

## Artigo 7 Segurança Operacional

1. Cada Parte Contratante poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre normas de segurança operacional em quaisquer aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves ou sua operação adotadas pela outra Parte Contratante. 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 chegar à conclusão de que a outra Parte Contratante não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança em tais áreas que sejam no mínimo iguais às normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a primeira Parte Contratante notificará a outra Parte Contratante de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir aqueles padrões mínimos e aquela outra Parte Contratante deverá tomar as medidas corretivas para o caso. Caso a outra Parte Contratante não tome as medidas apropriadas dentro de um prazo de 30 (trinta) dias, ou período maior que possa ser acordado, isso dará motivo para a aplicação do disposto no Artigo 4 (Negação, Revogação e Limitação de Autorização) deste Acordo.
3. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada pela empresa ou empresas aéreas de uma Parte Contratante em serviços de ou para o território da outra Parte Contratante poderá, enquanto no território da outra Parte Contratante, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte Contratante, a bordo ou em torno da aeronave para verificar a validade dos documentos da aeronave e da tripulação e o estado aparente da aeronave e de seu equipamento (neste Artigo denominada "inspeção de rampa"), desde que isto não cause demoras desnecessárias.
4. Caso qualquer inspeção ou série de inspeções de rampa der origem a:
  - a) sérias preocupações de que uma aeronave ou sua operação não cumpre os requisitos mínimos estabelecidos na ocasião nos termos da Convenção; ou
  - b) sérias preocupações de que haja falha de efetiva manutenção e administração dos requisitos de segurança estabelecidos na ocasião nos termos da Convenção,a Parte Contratante que realiza a inspeção terá, para os fins do Artigo 33 da Convenção, liberdade para concluir que os requisitos segundo os quais o certificado ou as licenças referentes àquela aeronave ou à sua tripulação de voo foram emitidos ou convalidados, ou que os requisitos segundo os quais aquela aeronave é operada, não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos nos termos da Convenção.

5. No caso do acesso para realização de uma inspeção de rampa de uma aeronave operada pela empresa(s) aérea(s) de uma Parte Contratante, conforme estabelecido no parágrafo 3 deste Artigo, ser negado pelo representante daquela empresa, a outra Parte Contratante terá a liberdade de inferir que existem sérias preocupações do tipo referido no parágrafo 4 deste Artigo e de tirar as conclusões nele referidas.

6. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender ou alterar a autorização de funcionamento de uma empresa aérea da outra Parte Contratante imediatamente caso a primeira Parte Contratante conclua, seja como resultado de uma inspeção de rampa ou série de inspeções de rampa, a negação de acesso para inspeção de rampa, consulta ou de outra forma, que a ação imediata é essencial para a segurança da operação de uma empresa aérea.

7. Qualquer ação tomada por uma Parte Contratante conforme os parágrafos 2 ou 6 deste Artigo será descontinuada tão logo sua motivação deixe de existir.

#### Artigo 8 Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, como Signatários ou Partes das seguintes Convenções, 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 na 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 a 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 ou 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 OACI e designadas como Anexos à Convenção; na medida em que tais provisões de segurança sejam aplicáveis a ambas as Partes Contratantes, exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves legalmente estabelecidos e que tenham seu escritório

principal em seu território 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 qualquer 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 tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte Contratante para entrada, saída ou permanência no território da outra Parte Contratante.

5. 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 ou carregamento. Cada Parte Contratante também considerará de modo favorável qualquer solicitação da outra Parte Contratante, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

6. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulações de voo, de aeroportos ou instalações 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.

7. Cada Parte Contratante terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, de que suas autoridades competentes 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 entre as autoridades competentes e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita.

8. Quando uma Parte Contratante tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte Contratante não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte Contratante poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos 30 (trinta) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes Contratantes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 30 (trinta) dias a partir do começo das consultas, isto constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte Contratante poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

9. Cada Parte Contratante tomará tais medidas, conforme julgue praticável, para assegurar que uma aeronave sujeita a um ato de apoderamento ilícito ou a outros atos de interferência ilícita que tenha pousado em seu território permaneça no solo, a menos que sua partida se faça necessária em virtude do dever maior de proteção à vida humana. Sempre que possível, tais medidas serão tomadas com base em consultas mútuas.

#### Artigo 9 Tarifas Aeronáuticas

1. Nenhuma Parte Contratante cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Cada Parte Contratante encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas 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 aeronáuticas devem 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 aeronáuticas.

#### Artigo 10 Direitos Alfandegários

1. Cada Parte Contratante, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte Contratante, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte Contratante que esteja operando os serviços acordados.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1:

- a) introduzidos no território de uma Parte Contratante por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte Contratante;

- b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte Contratante, na chegada ao ou na saída do território da outra Parte Contratante; ou
- c) embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados,

sejam ou não tais produtos utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte Contratante que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte Contratante.

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes Contratantes somente poderão ser descarregados no território da outra Parte Contratante com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

4. Combustível e suprimentos de bens e serviços comprados localmente serão regidos pelas leis e regulamentos nacionais de cada Parte Contratante.

#### Artigo 11 Impostos

1. O capital representado pelas aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada será tributado unicamente no território da Parte Contratante em que estão situados o escritório principal e a administração da empresa aérea.

2. 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, devendo as duas Partes Contratantes procurar concluir um acordo especial para evitar a dupla tributação.

#### 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 serem ofertadas, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

2. Nenhuma Parte Contratante limitará 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, exceto no que possa ser requerido por razões alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes, conforme o Artigo 15 (Taxas Aeroportuárias e Similares) da Convenção.

### Artigo 13 Preços

1. Cada Parte Contratante permitirá que os preços cobrados para o transporte aéreo sejam estabelecidos pelas empresas aéreas designadas, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

2. As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante poderão solicitar consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante se considerarem que a tarifa seja inconsistente com suas leis de proteção ao consumidor. Se qualquer das Partes Contratantes entender que qualquer preço seja inconsistente com as considerações estabelecidas neste Artigo, ela poderá solicitar consultas e notificar a outra Parte Contratante sobre as razões de sua insatisfação o mais breve possível. As consultas assim requeridas serão iniciadas em até 30 dias após o recebimento da solicitação, e as Partes Contratantes cooperarão para obter informações necessárias para a resolução do problema.

3. Cada Parte Contratante poderá requerer a notificação ou registro, junto às suas autoridades aeronáuticas, dos preços a serem cobrados para ou a partir de seu território pela empresa aérea da outra Parte Contratante. A notificação ou o registro pelas empresas aéreas de ambas as Partes Contratantes poderão ser requeridos de acordo com as leis e os regulamentos de cada Parte Contratante. Nenhuma das Partes Contratantes requererá a notificação ou o registro pela empresa aérea da outra Parte Contratante dos preços cobrados pelos serviços de voos charter ao público, exceto como possa ser requerido de forma não discriminatória para finalidades meramente informativas.

4. Nenhuma Parte Contratante tomará ação unilateral para evitar a inauguração ou continuação de uma proposta de preço a ser cobrado por:

- a) uma empresa aérea de qualquer Parte Contratante para o transporte aéreo internacional entre os territórios das Partes Contratantes;
- b) uma empresa aérea de uma Parte Contratante para o transporte aéreo internacional entre o território da outra Parte Contratante e qualquer outro país, incluindo, em ambos os casos, transporte baseado em acordos entre empresas ou em serviços próprios.

5. Se as Partes Contratantes chegarem a um acordo no que diz respeito a um preço para o qual uma notificação de insatisfação tenha sido apresentada, cada Parte Contratante envidará seus melhores esforços para colocar tal acordo em vigor. O preço entrará em vigor sem prejuízo quanto ao estabelecido no parágrafo 2 deste Artigo.

6. No caso de mudança de preço, não haverá solicitação de aprovação pelas autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes no que diz respeito ao preço a ser cobrado pela empresa aérea designada para o transporte de passageiros, carga e mala postal.

#### **Artigo 14** **Concorrência**

1. As Partes Contratantes informarão uma à outra 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 operação de serviços de transporte aéreo cobertos por este Acordo e identificarão as autoridades responsáveis por sua aplicação.

2. O relacionamento entre as Partes Contratantes será norteado pelo princípio da não discriminação, referenciando-se a um tratamento equânime e não discriminatório às empresas aéreas das Partes Contratantes no que diz respeito aos direitos e obrigações relacionados neste Acordo, incluindo mas não limitado a, aplicação de tarifas, segurança operacional, utilização de infraestrutura, aprovação de horários e ao exercício do direito de tráfego entre as Partes Contratantes.

3. As Partes Contratantes notificarão uma à outra 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.

4. Não obstante quaisquer outras disposições em contrário, nada do disposto neste Acordo irá:

- i. requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas 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 Remessa de Receitas

1. Cada Parte Contratante permitirá às empresas aéreas da outra Parte Contratante converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa de câmbio aplicável de acordo com as leis e os regulamentos de cada Parte Contratante.
2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e os regulamentos aplicáveis de cada Parte Contratante, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução de tais conversão e remessa.
3. O disposto neste Artigo não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes Contratantes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.
4. Caso exista um acordo especial entre as Partes Contratantes para evitar a dupla tributação, ou caso um acordo especial regule a transferência de fundos entre as Partes Contratantes, tais acordos prevalecerão.

## Artigo 16

### Atividades Comerciais

1. Cada Parte Contratante concederá às empresas aéreas da outra Parte Contratante 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 seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora.
2. Cada empresa aérea terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território ou, sujeito às leis e aos regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa poderá adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.
3. As empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante poderão, com base na reciprocidade, trazer e manter no território da outra Parte Contratante seus representantes e o pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.
4. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante, ser satisfeitas com pessoal próprio ou usando os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte Contratante, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

5. Os representantes e os auxiliares referidos no parágrafo 3 deste Artigo terão, sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte Contratante e de acordo com tais leis e regulamentos, a concessão das autorizações de emprego, dos vistos de visitantes ou de outros documentos similares necessários.

6. Ambas as Partes Contratantes facilitarão e acelerarão as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários de acordo com as leis e os regulamentos de cada Parte Contratante.

#### **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, estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas com a finalidade de revisar a operação dos serviços acordados.

#### **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 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 15 (quinze) dias antes da operação de tais voos.

#### **Artigo 19** Proteção do Meio Ambiente

As Partes Contratantes apoiam a necessidade de proteger o meio ambiente fomentando o desenvolvimento sustentável da aviação. Com respeito às operações entre seus respectivos territórios, as Partes Contratantes acordam cumprir as normas e práticas recomendadas pelo Anexo 16 (Proteção do Meio Ambiente) da OACI (SARPs) e as políticas e orientações da OACI vigentes sobre proteção do meio ambiente.

## Artigo 20

### Consultas

1. Com o objetivo de alcançar estreita cooperação e concordância, as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes compartilharão, conforme o necessário, seus pontos de vista a respeito de todos os assuntos pertinentes à aplicação deste Acordo.
2. Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre qualquer problema relacionado à implementação, interpretação, aplicação ou emenda deste Acordo. Tais consultas, que podem ser feitas entre as Autoridades Aeronáuticas e mediante reuniões ou por correspondência, 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 pelas Partes Contratantes.
3. Qualquer emenda ao presente Acordo, acordada por meio de tais consultas, será aprovada por cada Parte Contratante, de acordo com seus procedimentos internos, e entrará em vigor na data da troca de Notas diplomáticas indicando tal aprovação.

## Artigo 21

### Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes Contratantes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção das que possam surgir decorrentes dos Artigos 7 (Segurança Operacional) e 8 (Segurança da Aviação), as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes 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.
3. Se as Partes Contratantes não chegarem a uma solução pela via diplomática, elas poderão acordar em submeter a controvérsia à decisão de uma pessoa ou órgão, ou a controvérsia poderá, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, ser submetida à decisão de um tribunal de três árbitros, um a ser nomeado por cada Parte Contratante e o terceiro a ser designado pelos dois assim nomeados. Cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro no prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data de recebimento por qualquer das Partes Contratantes de uma notificação da outra Parte Contratante, por via diplomática, solicitando a arbitragem da controvérsia, e o terceiro

árbitro será designado dentro de um prazo adicional de 30 (trinta) dias. Se qualquer das Partes Contratantes não nomear um árbitro dentro do prazo especificado ou se o terceiro árbitro não for nomeado no período especificado, o Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional poderá ser solicitado por qualquer das Partes Contratantes a designar um árbitro ou árbitros necessários. Caso o Presidente seja nacional de uma das Partes Contratantes ou esteja de outra forma impedido de desempenhar essa função, seu substituto em exercício realizará as necessárias nomeações. O terceiro árbitro será nacional de um terceiro Estado e atuará como presidente do tribunal arbitral.

4. Cada Parte Contratante arcará com os custos do árbitro que nomeou e ambas as Partes Contratantes custearão equitativamente quaisquer outras despesas envolvidas nas atividades do tribunal, incluindo as despesas com o presidente.

5. O tribunal arbitral determinará seu próprio procedimento.

6. As Partes Contratantes comprometem-se a cumprir qualquer decisão proferida nos termos dos parágrafos 3 e 5 deste Artigo.

7. Se e enquanto qualquer das Partes Contratantes ou a empresa aérea designada de qualquer das Partes Contratantes não cumprir uma decisão nos termos dos parágrafos 3 e 5 deste Artigo, a outra Parte Contratante poderá limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que tenha concedido, ao abrigo deste Acordo, à Parte Contratante em falta ou à empresa aérea designada da Parte Contratante em falta, conforme o caso.

#### **Artigo 22** **Emendas**

1. Caso qualquer das Partes Contratantes considere desejável modificar qualquer provisão deste Acordo, ela solicitará a realização de consulta de acordo com as provisões do Artigo 20 deste Acordo e a consulta será confirmada por troca de Notas diplomáticas.

2. Caso a emenda seja relativa à provisão do Acordo em vigor, a emenda será aprovada por cada Parte Contratante em conformidade com seus procedimentos internos.

**Artigo 23**  
Acordos Multilaterais

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

**Artigo 24**  
Denúncia

1. 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 (OACI).
  
2. O Acordo expirará à meia noite (no local do recebimento da notificação por escrito) após 12 (doze) meses da data de recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que se retire tal notificação mediante acordo mútuo, antes de expirado tal prazo.
  
3. 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 (OACI).

**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**  
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática indicando 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 Adis Abeba, em 24 de maio de 2013, em dois originais, em português e inglês, sendo ambos os textos autênticos. Caso haja qualquer divergência de interpretação dos dois textos, prevalecerá o texto em inglês.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA  
FEDERATIVA DO BRASIL

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA  
FEDERAL DEMOCRÁTICA DA  
ETIÓPIA



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



**Deriba Kuma**  
Ministro dos Transportes

PRIMEIRA-SECRETARIA  
RECEBIDO nesta Secretaria  
Em 13/10/16 às 9:00 horas  
*João Vitor*  
Assinatura 4766  
Ponto

Aviso nº 536 - C. Civil.

Em 17 de agosto de 2016.

A Sua Excelência o Senhor  
Deputado BETO MANSUR  
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

MSC. 459/2016

Assunto: Texto de acordo.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem do Excelentíssimo Senhor Vice-Presidente da República, no exercício do cargo de Presidente da República, relativa ao texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, celebrado em Adis Abeba, em 24 de maio de 2013.

Atenciosamente,

  
ELISEU PADILHA  
Ministro de Estado Chefe da Casa Civil  
da Presidência da República

PRIMEIRA-SECRETARIA  
Em 13/10/2016.  
De ordem, ao Senhor Secretário-Geral da Mesa, para as devidas providências.  
*Luiz Renato Costa Xavier*  
Luiz Renato Costa Xavier  
Chefe de Gabinete

Secretaria-Geral da Mesa SEPNO 13/Out/2016 16:54

Ponto: *1906 de padilha*  
Origem: *Case*

## COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

### I. RELATÓRIO

No dia 17 de agosto de 2016, a Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional esta Mensagem nº 459, de 2016, acompanhada de Exposição de Motivos conjunta do Ministro das Relações Exteriores e do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil (EMI nº 00252/2016 MRE MTPA), com vistas à aprovação legislativa a que se refere o inciso I do art. 49 da Constituição Federal, do texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, assinado em Adis Abeba, em 24 de maio de 2013.

Autuada pelo Departamento de Comissões da Câmara dos Deputados, a Mensagem foi distribuída inicialmente a esta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, sendo igualmente prevista a apreciação da matéria pela Comissão de Viação e Transportes e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54, RICD), para posterior deliberação do Plenário desta Casa.

O objetivo do Acordo em epígrafe é o de criar um marco legal para a operação de serviços aéreos internacionais entre os territórios de Brasil e Etiópia, contribuindo para o fortalecimento das relações bilaterais no campo comercial e turístico, bem como para a abertura de novas oportunidades de cooperação entre os dois países.

O instrumento internacional em apreço é composto por 26 artigos, abaixo sintetizados.

O **artigo 1** define um conjunto de conceitos jurídicos e operacionais fundamentais para o Acordo, como o de “Autoridade Aeronáutica”, que, no caso do Brasil, é representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da Etiópia, pelo Ministério dos Transportes, Autoridade de Aviação Civil Etíope; e o de “Serviços Acordados”, que significa “serviços aéreos regulares nas rotas especificadas no Acordo para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação”, além de outras definições, em linha com a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e com seus Anexos e Emendas, na medida em que tenham entrado em vigor para ambas as Partes Contratantes.

O **artigo 2** apresenta o conjunto básico de direitos deste Acordo de Serviços Aéreos. Cada Parte concede à Outra, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, os seguintes direitos, a serem usufruídos pelas empresas aéreas designadas por cada uma delas:

- 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, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e
- d) outros direitos especificados no presente Acordo.

O dispositivo estende a empresas aéreas não designadas os direitos de sobrevoo sem escalas e de paradas técnicas e exclui expressamente a concessão a empresas aéreas designadas do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte (cabotagem).

O **artigo 3** estabelece o regime de designação e autorização de empresas aéreas. Cada Parte tem o direito de designar por escrito à outra Parte, por via diplomática, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar essa designação. A Parte requerida deve conceder, com a máxima celeridade, a autorização de operação apropriada para as requisições expedidas em devida forma, desde que sejam atendidas as seguintes condições:

- a) a empresa aérea designada seja estabelecida legalmente no território da Parte Contratante que a designa;
- b) a propriedade substancial e o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada sejam exercidos e mantidos 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);

- d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer 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;
- e) tenha sua sede, administração central e escritório principal localizados fisicamente no território da Parte Contratante;
- f) seja devidamente licenciada por uma Parte Contratante, tal como definido no Anexo 6 (Operação de Aeronaves) da Convenção de Chicago; e
- g) possua seguro adequado no que diz respeito a passageiros, carga, mala postal, bagagem e terceiros, em montante no mínimo igual ao disposto nas convenções internacionais em vigor.

O **artigo 4** assegura o direito da Parte requerida de negar as autorizações de empresas aéreas designadas pela outra Parte, ou de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, nos casos em que não se cumpram as exigências estipuladas no artigo 3, do Acordo. Entretanto, a menos que a aplicação imediata de tais medidas restritivas seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou ao disposto no Acordo, ela será exercida somente após a realização de consultas com a outra Parte Contratante, em um prazo de até 30 dias da solicitação.

O **artigo 5** prevê o cumprimento não discriminatório de leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada e saída de seu território de aeronaves em serviços aéreos internacionais, bem como à operação e navegação dessas aeronaves em seu território, imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto serão isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

No **artigo 6**, define-se o regime de reconhecimento de certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, quando forem emitidos conforme requisitos

iguais ou superiores aos requisitos mínimos que sejam ou possam ser estabelecidos segundo a Convenção de Chicago.

O **artigo 7** cuida dos procedimentos de consulta e avaliação sobre segurança operacional. Cada Parte pode realizar consultas, dentro de 30 dias da solicitação, sobre normas de segurança operacional em quaisquer aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves ou sua operação adotadas pela outra Parte, notificando-a e apontando as medidas saneadoras no caso de se concluir que a administração e manutenção não alcançam padrões de segurança no mínimo iguais às normas estabelecidas pela Convenção de Chicago. Também é definido um regime de inspeção de rampa de aeronaves operadas por empresas designadas por uma Parte enquanto no território da outra Parte, com o intuito de verificar a validade dos documentos da aeronave e da tripulação e o estado aparente da aeronave e de seus equipamentos.

O **artigo 8** trata da segurança da aviação, reafirmando a obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, em consonância com o regime jurídico internacional sobre a matéria, em especial 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 na 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 ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes Contratantes venham a aderir, e das disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). As Partes Contratantes se comprometem a fornecer toda a assistência mútua necessária e adotar as medidas adequadas 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,

podendo entrar em consulta entre si no caso de divergências e realizar inspeções *in loco* no território da outra Parte para avaliar a aplicação das normas de segurança relacionadas.

O **artigo 9** estabelece o princípio do tratamento nacional, pelo que nenhuma Parte permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas conforme o Acordo tarifas aeronáuticas superiores àquelas cobradas de suas próprias empresas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes. Além disso, afirma-se a necessidade de transparência tarifária, uma vez que cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre as autoridades competentes e as empresas aéreas, sendo oferecida oportunidade para manifestação prévia das entidades afetas no caso de alguma alteração tarifária.

O **artigo 10** prescreve as condições em que as Partes, com base na reciprocidade, devem isentar as empresas aéreas designadas, no maior grau possível e em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte Contratante que esteja operando os serviços acordados.

O **artigo 11** determina que o capital representado pelas aeronaves operadas nos serviços abrangidos será tributado unicamente no território da Parte em que situados o escritório principal e administração da empresa aérea, ao passo que os lucros resultantes da operação, assim como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos, serão tributados conforme a legislação de cada Parte.

O **artigo 12**, dentro de uma concepção de acordos de serviços aéreos do tipo *open skies*, faculta a cada empresa aérea designada a liberdade para determinar a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a serem ofertadas, conforme considerações de mercado, não cabendo a limitação unilateral por qualquer das Partes do volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, bem como dos tipos de aeronaves operadas, exceto por

necessidades alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes, conforme o artigo 15 (Taxas Aeroportuárias e Similares) da Convenção de Chicago.

O **artigo 13**, no mesmo diapasão do anterior, permite que os preços cobrados pelos serviços sejam estabelecidos pelas empresas aéreas designadas, conforme fatores de mercado, cabendo apenas eventual exigência de notificação ou registro junto às autoridades aeronáuticas e consulta entre autoridades caso se considere que a tarifa seja inconsistente com as leis de proteção ao consumidor de uma das Partes.

O **artigo 14** prescreve que as Partes devem informar uma à outra sobre suas leis, políticas e práticas que possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo relativos ao Acordo, notificando a existência de eventuais incompatibilidades entre tais normas e a aplicação do Acordo.

O **artigo 15** trata da possibilidade de conversão de divisas e remessa ao exterior de receitas locais provenientes da venda de serviços aéreos e atividades conexas, de maneira rápida, à taxa de câmbio aplicável de acordo com as leis e regulamentos de cada Parte e sujeita apenas aos encargos administrativos e cambiais normalmente cobrados pelos bancos para essas operações.

O **artigo 16** concede às empresas aéreas designadas o direito de vender e de comercializar no território da outra Parte serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários à escolha da empresa, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios e trazer, em regime de reciprocidade, seu próprio pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

O **artigo 17** prevê que as empresas envolvidas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, estatísticas periódicas ou eventuais das operações.

O **artigo 18** estipula que as empresas aéreas designadas devem submeter sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades da outra Parte com pelo menos 30 dias antes do início da operação dos serviços acordados, aplicando-se o mesmo procedimento para qualquer modificação dos horários.

O **artigo 19** reforça a necessidade de cumprimento das normas e

práticas recomendadas pelo Anexo 16 (Proteção do Meio Ambiente) da OACI e as políticas e orientações da OACI vigentes sobre proteção do meio ambiente.

O **artigo 20** estabelece que qualquer Parte pode, a todo tempo, solicitar a realização de consultas sobre qualquer questão relacionada à implementação, interpretação, aplicação ou emenda do Acordo. Essas consultas podem ser realizadas entre as autoridades aeronáuticas, por reuniões ou correspondência, iniciando-se em um prazo de até 60 dias do recebimento da solicitação. Qualquer emenda ao Acordo que seja fruto de uma dessas consultas será posteriormente submetida à aprovação de cada Parte, de acordo com seus procedimentos internos, e entrará em vigor na data da troca de Notas diplomáticas com essa indicação de cumprimento das exigências internas.

O **artigo 21** institui os procedimentos aplicáveis ao Acordo para a solução de controvérsias. Com exceção das controvérsias decorrentes dos artigos 7 e 8, as questões surgidas na aplicação e interpretação do Acordo devem ser resolvidas por consultas e negociações entre as autoridades aeronáuticas. Caso não se chegue a um acordo nessa instância, passa-se à via diplomática, e, caso esta se mostre igualmente infrutífera, abre-se a possibilidade de as Partes submeterem a controvérsia à decisão de uma pessoa ou órgão ou, a pedido de qualquer delas, à decisão de um tribunal arbitral, composto por três árbitros, sendo seu laudo obrigatório.

O **artigo 22** trata das emendas ao Acordo; o **artigo 23**, da necessidade de emenda ao Acordo para se conformar a eventual instrumento multilateral de transportes aéreos em vigor para ambas as Partes; o **artigo 24**, da possibilidade e forma de denúncia do Acordo; o **artigo 25**, da necessidade de registro do Acordo e eventuais emendas na OACI; e o **artigo 26**, da entrada em vigor do Acordo.

O Acordo foi celebrado em Adis Abeba em 24 de maio de 2013, nas línguas portuguesa e inglesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos, com prevalência do texto em inglês no caso de qualquer divergência de interpretação dos dois.

É o Relatório.

## II . VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, assinado em Adis Abeba, em 24 de maio de 2013.

Com a segunda maior população e décima economia do continente africano, a Etiópia se destaca não apenas por seu potencial econômico, mas também por abrigar a sede da União Africana (UA) e da Comissão Econômica das Nações Unidas para a África (ECA), tornando sua capital, Adis Abeba, um importante polo diplomático da região. A Etiópia é uma das economias que mais crescem no continente africano. Há potencial para a ampliação do comércio e dos investimentos bilaterais em áreas como infraestrutura, agricultura e energia. Em 2015, o intercâmbio comercial do Brasil com a Etiópia foi de US\$ 22 milhões, com superávit brasileiro de US\$ 21,8 milhões.

Brasil e Etiópia entabularam relações diplomáticas em 1951, com a abertura de uma embaixada brasileira em Adis Abeba nos anos de 1960, fechada poucos anos depois. Recentemente, as relações bilaterais voltaram a se fortalecer, com a reabertura de embaixada residente do Brasil em Adis Abeba, em 2005; a inauguração da representação da Etiópia em Brasília, em 2011; e a realização de diversas visitas recíprocas de chanceleres e chefes de Estado e Governo. Em 2013, a “Ethiopian Airlines” iniciou a operação do voo Adis Abeba-São Paulo, única ligação aérea direta entre o Brasil e a África Oriental, sob os auspícios de um Memorando de Entendimento firmado entre as autoridades aeronáuticas dos dois países, que assegura sete frequências semanais, até que o Acordo bilateral entre em vigor.

O Acordo de Serviços Aéreos Brasil-Etiópia que ora apreciamos segue o paradigma do acordo-modelo de serviços aéreos da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)<sup>1</sup> e de diversos outros instrumentos de mesma natureza que o Brasil tem concluído nos últimos anos, seja atualizando acordos vigentes, seja estabelecendo um regime convencional com Estados ainda não contemplados por enlaces bilaterais. De maneira geral, esses acordos disciplinam os serviços aéreos internacionais entre os territórios das partes, estabelecendo uma série de provisões operacionais.

---

<sup>1</sup> ICAO Template Air Services Agreements. **ICAO Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport (Doc 9587, Fourth Edition)**, International Civil Aviation Organization, 2016, Appendix 1.

Em linha com a modernização e a busca por eficiência e economicidade no setor, os acordos de serviços aéreos das últimas décadas têm conferido, em regime de reciprocidade e conforme o princípio do tratamento nacional (não discriminação), maior abertura às empresas aéreas no estabelecimento de rotas e frequências de voos, dentro de um quadro de rotas e liberdades de tráfego predefinidos pelas autoridades aeronáuticas dos Estados contratantes, bem como na liberdade tarifária e de definição de códigos compartilhados, ao mesmo tempo em que incorporam maiores exigências no campo da segurança operacional e segurança da aviação.

No Brasil, os Acordos de Serviços Aéreos e Memorandos de Entendimento relacionados são negociados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) em coordenação com o Ministério das Relações Exteriores e com o Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil. Atualmente, estão em vigor entendimentos bilaterais em matéria de aviação civil com 96 países. No âmbito regional, o Brasil é signatário do Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais e do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC)

Em particular, o Acordo Brasil-Etiópia alinha-se com a modalidade de acordo de serviços aéreos do tipo “céus abertos”, com a previsão de liberdade tarifária e flexibilidade na definição do número e trajeto de voos semanais para as empresas aéreas contempladas, dentro de um Quadro de Rotas, que deve ser definido pela ANAC e pela autoridade aeronáutica etíope. O Brasil possui atualmente acordos na modalidade “céus abertos”, entre outros, com Bahrein, Canadá, Catar, Chile, Cingapura, Coreia do Sul, Costa Rica, Emirados Árabes, Gana, Hong Kong, Islândia, Jamaica, México, Oman, Quênia e Zimbábue.

O Acordo Brasil-Etiópia permitirá que as empresas aéreas efetivamente estabelecidas em uma das Partes, ao cumprirem um conjunto de exigências de ordem técnico-operacional e jurídica, que elencamos em nosso Relatório, sejam designadas por uma Parte e autorizadas pela Outra, passando a operar rotas de serviços aéreos regulares para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação. Nesse serviço aéreo e tendo por referência o território das Partes Contratantes, poderão partir de pontos aquém (sem embarque), passando por pontos em uma Parte, via quaisquer pontos

intermediários, para pontos na outra Parte, podendo ir para qualquer ponto além. As empresas designadas de ambas as Partes poderão exercer direitos plenos de tráfego de 3ª, 4ª e 5ª liberdades em quaisquer pontos do Quadro de Rotas, com flexibilidade na determinação da capacidade, liberdade tarifária, possibilidade de múltipla designação e código compartilhado.

Cumpra informar que o Acordo, em seu artigo 2, faculta a modulação dessas liberdades e rotas por meio de alterações do “Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes”, o que, hoje, está consignado, não em anexo ao Acordo, mas em um Memorando de Entendimento firmado entre os dois países e já em vigor.

No campo da segurança operacional e da segurança da aviação, o Acordo estipula como piso os requisitos mínimos estabelecidos pela OACI, definindo um conjunto de procedimentos de consultas mútuas e inspeções de avaliação, de modo a garantir o cumprimento efetivo dos protocolos de segurança aplicáveis e das normas internacionais nesse domínio.

Por derradeiro, no que concerne às isenções alfandegárias (artigo 10, do Acordo) sobre materiais destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada, consideramos tratar-se de necessário dispositivo-padrão, que remonta às medidas para facilitar a navegação aérea da Convenção de Chicago, de 1944 (art. 24, da Convenção sobre Aviação Civil Internacional), aplicando-se com base na reciprocidade entre as Partes.

Feitas essas ponderações, reputamos que o presente Acordo atende ao interesse nacional e consagra o princípio constitucional da “cooperação entre os povos para o progresso da humanidade” (art. 4º, IX, CF/88), sendo instrumento que irá disciplinar os serviços aéreos entre o Brasil e a Etiópia de maneira eficiente, contribuindo para o incremento das relações bilaterais no campo comercial, turístico, cultural e de investimentos.

Por essas razões, voto pela **APROVAÇÃO** do texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, assinado em Adis Abeba, em 24 de maio de 2013, nos termos do projeto de decreto legislativo em anexo.

Sala da Comissão, em            de            de 2017.

Deputado MÁRCIO MARINHO  
Relator

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº            , DE 2017**  
(MENSAGEM Nº 459, DE 2016)

Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, assinado em Adis Abeba, em 24 de maio de 2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, assinado em Adis Abeba, em 24 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 inciso I do art. 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            de 2017.

Deputado MÁRCIO MARINHO  
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 459/16, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Márcio Marinho.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Bruna Furlan - Presidente; Pedro Vilela, Luiz Lauro Filho e Nelson Pellegrino - Vice-Presidentes; André de Paula, Arlindo Chinaglia, Arthur Virgílio Bisneto, Átila Lins, Cabuçu Borges, Claudio Cajado, Eduardo Barbosa, Ezequiel Fonseca, Heráclito Fortes, Jair Bolsonaro, Jarbas Vasconcelos, Jefferson Campos, Jô Moraes, Luiz Nishimori, Luiz Sérgio, Marcelo Aguiar, Marcelo Castro, Márcio Marinho, Pastor Eurico, Pedro Fernandes, Rubens Bueno, Angelim, Carlos Henrique Gaguim, Dilceu Sperafico, Janete Capiberibe, Luiz Carlos Haully, Tadeu Alencar, Vicente Candido e Walter Ihoshi.

Sala da Comissão, em 3 de maio 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. 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

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 643, de 2017, que *“Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, assinado em Adis Abeba, em 24 de maio de 2013”*. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 459, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

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

*O instrumento internacional em apreço é composto por 26 artigos, abaixo sintetizados.*

*O artigo 1 define um conjunto de conceitos jurídicos e operacionais fundamentais para o Acordo, como o de “Autoridade Aeronáutica”, que, no caso do Brasil, é representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da Etiópia, pelo Ministério dos Transportes, Autoridade de Aviação Civil Etíope; e o de “Serviços Acordados”, que significa “serviços aéreos regulares nas rotas especificadas no Acordo para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação”, além de outras definições, em linha com a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e com seus Anexos e Emendas, na medida em que tenham entrado em vigor para ambas as Partes Contratantes.*

*O artigo 2 apresenta o conjunto básico de direitos deste Acordo de Serviços Aéreos. Cada Parte concede à Outra, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, os seguintes direitos, a serem usufruídos pelas empresas aéreas designadas por cada uma delas:*

- 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, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e*
- d) outros direitos especificados no presente Acordo.*

*O dispositivo estende a empresas aéreas não designadas os direitos de sobrevoo sem escalas e de paradas técnicas e exclui expressamente a concessão a empresas aéreas designadas do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte (cabotagem).*

*O artigo 3 estabelece o regime de designação e autorização de empresas aéreas. Cada Parte tem o direito de designar por escrito à outra Parte, por via diplomática, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar essa designação. A Parte requerida deve conceder, com a*

*máxima celeridade, a autorização de operação apropriada para as requisições expedidas em devida forma, desde que sejam atendidas as seguintes condições:*

*a) a empresa aérea designada seja estabelecida legalmente no território da Parte Contratante que a designa;*

*b) a propriedade substancial e o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada sejam exercidos e mantidos 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);*

*d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer 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;*

*e) tenha sua sede, administração central e escritório principal localizados fisicamente no território da Parte Contratante;*

*f) seja devidamente licenciada por uma Parte Contratante, tal como definido no Anexo 6 (Operação de Aeronaves) da Convenção de Chicago; e*

*g) possua seguro adequado no que diz respeito a passageiros, carga, mala postal, bagagem e terceiros, em montante no mínimo igual ao disposto nas convenções internacionais em vigor.*

*O artigo 4 assegura o direito da Parte requerida de negar as autorizações de empresas aéreas designadas pela outra Parte, ou de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, nos casos em que não se cumpram as exigências estipuladas no artigo 3, do Acordo. Entretanto, a menos que a aplicação imediata de tais medidas restritivas seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou ao disposto no Acordo, ela será exercida somente após a realização de consultas com a outra Parte Contratante, em um prazo de até 30 dias da solicitação.*

*O artigo 5 prevê o cumprimento não discriminatório de leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada e saída de seu território de aeronaves em serviços aéreos internacionais, bem como à operação e navegação dessas aeronaves em seu território, imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos*

*apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direito serão isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.*

*No artigo 6, define-se o regime de reconhecimento de certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, quando forem emitidos conforme requisitos iguais ou superiores aos requisitos mínimos que sejam ou possam ser estabelecidos segundo a Convenção de Chicago.*

*O artigo 7 cuida dos procedimentos de consulta e avaliação sobre segurança operacional. Cada Parte pode realizar consultas, dentro de 30 dias da solicitação, sobre normas de segurança operacional em quaisquer aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves ou sua operação adotadas pela outra Parte, notificando-a e apontando as medidas saneadoras no caso de se concluir que a administração e manutenção não alcançam padrões de segurança no mínimo iguais às normas estabelecidas pela Convenção de Chicago. Também é definido um regime de inspeção de rampa de aeronaves operadas por empresas designadas por uma Parte enquanto no território da outra Parte, com o intuito de verificar a validade dos documentos da aeronave e da tripulação e o estado aparente da aeronave e de seus equipamentos.*

*O artigo 8 trata da segurança da aviação, reafirmando a obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, em consonância com o regime jurídico internacional sobre a matéria, em especial 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 na 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 ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes Contratantes venham a aderir, e das disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). As Partes Contratantes se comprometem a fornecer toda a assistência mútua necessária e adotar as medidas adequadas 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, podendo entrar em consulta entre si no caso de divergências e realizar inspeções in loco no território da outra Parte para avaliar a aplicação das normas de segurança relacionadas.*

*O artigo 9 estabelece o princípio do tratamento nacional, pelo que nenhuma Parte permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas conforme o Acordo tarifas aeronáuticas superiores àquelas cobradas de suas próprias empresas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes. Além disso, afirma-se a necessidade de transparência tarifária, uma vez que cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre as autoridades competentes e as empresas aéreas, sendo oferecida oportunidade para manifestação prévia das entidades afetadas no caso de alguma alteração tarifária.*

*O artigo 10 prescreve as condições em que as Partes, com base na reciprocidade, devem isentar as empresas aéreas designadas, no maior grau possível e em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte Contratante que esteja operando os serviços acordados.*

*O artigo 11 determina que o capital representado pelas aeronaves operadas nos serviços abrangidos será tributado unicamente no território da Parte em que situados o escritório principal e administração da empresa aérea, ao passo que os lucros resultantes da operação, assim como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos, serão tributados conforme a legislação de cada Parte.*

*O artigo 12, dentro de uma concepção de acordos de serviços aéreos do tipo open skies, faculta a cada empresa aérea designada a liberdade para determinar a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a serem ofertadas, conforme considerações de mercado, não cabendo a limitação unilateral por qualquer das Partes do volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, bem como dos tipos de aeronaves operadas, exceto por necessidades alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes, conforme o artigo 15 (Taxas Aeroportuárias e Similares) da Convenção de Chicago.*

*O artigo 13, no mesmo diapasão do anterior, permite que os preços cobrados pelos serviços sejam estabelecidos pelas empresas aéreas designadas, conforme fatores de mercado, cabendo apenas eventual exigência de notificação ou registro junto às autoridades aeronáuticas e consulta entre autoridades caso se considere que a tarifa seja inconsistente com as leis de proteção ao consumidor de uma das Partes.*

*O artigo 14 prescreve que as Partes devem informar uma à outra sobre suas leis, políticas e práticas que possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo relativos ao Acordo, notificando a existência de eventuais incompatibilidades entre tais normas e a aplicação do Acordo.*

*O artigo 15 trata da possibilidade de conversão de divisas e remessa ao exterior de receitas locais provenientes da venda de serviços aéreos e atividades conexas, de maneira rápida, à taxa de câmbio aplicável de acordo com as leis e regulamentos de cada Parte e sujeita apenas aos encargos administrativos e cambiais normalmente cobrados pelos bancos para essas operações.*

*O artigo 16 concede às empresas aéreas designadas o direito de vender e de comercializar no território da outra Parte serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários à escolha da empresa, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios e trazer, em regime de reciprocidade, seu próprio pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.*

*O artigo 17 prevê que as empresas envolvidas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, estatísticas periódicas ou eventuais das operações.*

*O artigo 18 estipula que as empresas aéreas designadas devem submeter sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades da outra Parte com pelo menos 30 dias antes do início da 8 operação dos serviços acordados, aplicando-se o mesmo procedimento para qualquer modificação dos horários.*

*O artigo 19 reforça a necessidade de cumprimento das normas e práticas recomendadas pelo Anexo 16 (Proteção do Meio Ambiente) da OACI e as políticas e orientações da OACI vigentes sobre proteção do meio ambiente.*

*O artigo 20 estabelece que qualquer Parte pode, a todo tempo, solicitar a realização de consultas sobre qualquer questão relacionada à implementação, interpretação, aplicação ou emenda do Acordo. Essas consultas podem ser realizadas entre as autoridades aeronáuticas, por reuniões ou*

*correspondência, iniciando-se em um prazo de até 60 dias do recebimento da solicitação. Qualquer emenda ao Acordo que seja fruto de uma dessas consultas será posteriormente submetida à aprovação de cada Parte, de acordo com seus procedimentos internos, e entrará em vigor na data da troca de Notas diplomáticas com essa indicação de cumprimento das exigências internas.*

*O artigo 21 institui os procedimentos aplicáveis ao Acordo para a solução de controvérsias. Com exceção das controvérsias decorrentes dos artigos 7 e 8, as questões surgidas na aplicação e interpretação do Acordo devem ser resolvidas por consultas e negociações entre as autoridades aeronáuticas. Caso não se chegue a um acordo nessa instância, passa-se à via diplomática, e, caso esta se mostre igualmente infrutífera, abre-se a possibilidade de as Partes submeterem a controvérsia à decisão de uma pessoa ou órgão ou, a pedido de qualquer delas, à decisão de um tribunal arbitral, composto por três árbitros, sendo seu laudo obrigatório.*

*O artigo 22 trata das emendas ao Acordo; o artigo 23, da necessidade de emenda ao Acordo para se conformar a eventual instrumento multilateral de transportes aéreos em vigor para ambas as Partes; o artigo 24, da possibilidade e forma de denúncia do Acordo; o artigo 25, da necessidade de registro do Acordo e eventuais emendas na OACI; e o artigo 26, da entrada em vigor do Acordo.*

Na Mensagem, argumenta-se que presente acordo aéreo “tem o objetivo de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários”. Diz-se, ainda, que “o novo marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Etiópia certamente contribuirá para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cooperação, entre outras”.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

O projeto de decreto legislativo sob análise tem por objetivo aprovar o texto do “*Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, assinado em Adis Abeba, em 24 de maio de 2013*”.

Referido Acordo foi conduzido, do lado brasileiro, conjuntamente pelo Ministério das Relações Exteriores, pela Secretaria de Aviação Civil e pela

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. O Acordo tem por objetivo incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os países signatários, mediante o estabelecimento de marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e da Etiópia, e para além desses. Dessa forma, espera-se alcançar a ampliação das relações bilaterais nas áreas do comércio, do turismo e da cooperação, entre outras, com fundamento na competição entre as empresas transportadoras.

O Acordo que agora analisamos, assinado em 2013, segue, em linhas gerais, os princípios da política denominada de “céus abertos”, adotada pelo Governo brasileiro em algumas das últimas negociações bilaterais no campo do transporte aéreo, como foi o caso do Acordo com os Estados Unidos.

Quanto às normas, o Acordo com a Etiópia estatui que os preços dos serviços aéreos poderão ser livremente fixados pelas empresas aéreas, sem estarem sujeitos à aprovação. A capacidade e a frequência dos serviços a serem prestados pelas companhias designadas também se submetem a regras de mercado, não necessitando haver acordo formal entre as Partes para a definição dessas variáveis. Esta, sem dúvida, é a tendência do mercado internacional de transporte aéreo.

Segundo a ANAC, a principal razão para a assinatura dos recentes acordos aéreos tem sido conferir maior flexibilidade às empresas transportadoras, em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. Por óbvio, o que se espera com tal flexibilidade é a melhoria da prestação dos serviços para os usuários e a queda dos preços.

A Etiópia é um dos principais parceiros comerciais do Brasil no continente africano, sendo o único destino, na África oriental, para onde voam as empresas brasileiras, graças a um memorando de entendimento firmado pelas autoridades dos dois países, ainda na oportunidade da assinatura do presente Acordo, em 2013. Espera-se que as trocas comerciais e o tráfego de passageiros entre as Partes sejam ampliados com a entrada em vigor do Acordo bilateral.

Em face de todo o exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão de Viação e Transportes, o voto é pela aprovação **do Projeto de Decreto**

**Legislativo nº 643, de 2017.**

Sala da Comissão, em 09 de agosto de 2017.

Deputado Remídio Monai  
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 643/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Remídio Monai.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Diego Andrade e Marcelo Squassoni - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Alfredo Nascimento, Christiane de Souza Yared, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Derly, João Rodrigues, Julio Lopes, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Paulo Feijó, Remídio Monai, Renzo Braz, Roberto Britto, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Afonso Hamm, Arolde de Oliveira, Carlos Henrique Gaguim, Danrlei de Deus Hinterholz, De Jorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Irajá Abreu, Jones Martins, Leonardo Monteiro, Lucio Mosquini, Marcelo Álvaro Antônio, Marcelo Matos, Mário Negromonte Jr., Miguel Lombardi, Osmar Bertoldi e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 16 de agosto de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ  
Presidente

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA****I – RELATÓRIO**

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição Federal, o Senhor Presidente da República submeteu à consideração do Congresso Nacional, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, celebrado em Adis Abeba, em 24 de maio de 2013.

O aludido projeto de Decreto Legislativo contém dois artigos. O *caput* do art. 1º compreende o enunciado do objeto enquanto o seu parágrafo único estabelece que se sujeitam à aprovação 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 art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional. Por fim, o art. 2º contém a cláusula de vigência.

Consta da exposição de motivos da Mensagem nº 459, de 2016, que o Acordo firmado tem o objetivo de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os países signatários. Pretende-se que o novo marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Etiópia contribua para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação, dentre outras.

A proposição, que está sujeita à apreciação pelo Plenário e ao regime de tramitação de urgência (RICD art. 151, I, "j"), foi distribuída à Comissão de Viação e Transportes para apreciação do mérito, e a esta Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania para exame da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, em conformidade com o disposto no art. 54, I, da mesma norma regimental.

É o relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

Na conformidade do art. 32, IV, “a”, em concomitância com o art. 139, II, “c”, ambos do Regimento Interno, compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania manifestar-se acerca da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa de todas as proposições sujeitas à apreciação da Câmara dos Deputados ou de suas comissões. Em cumprimento às disposições do Regimento Interno, segue, pois, o pronunciamento deste Relator acerca do Projeto de Decreto Legislativo nº 643, de 2017.

No que se refere aos Tratados, Convenções e Atos Internacionais em geral, a Constituição Federal vigente estabelece a competência privativa do Presidente da República para a celebração, seguida do necessário referendo do Congresso Nacional (art. 84, VII, CF). Trata-se, é

bem de ver, de um procedimento complexo, na medida em que envolve a manifestação de vontade de dois poderes distintos como condição indispensável a que o ato se aperfeiçoe e gere efeitos jurídicos.

Nesse lineamento, quanto à **constitucionalidade formal**, foi observada a norma de regência que autoriza privativamente o Chefe do Poder Executivo a celebrar o Ato Internacional em questão, bem como aquela que determina a sua sujeição ao referendo do Congresso Nacional. Ainda no que se refere aos aspectos formais, a matéria foi veiculada sob a espécie legislativa adequada, qual seja o Projeto de Decreto Legislativo, que se destina a regular, nos termos do art. 109, II, do Regimento Interno, as matérias de exclusiva competência do Poder Legislativo, sem a sanção do Presidente da República.

No que diz respeito à **constitucionalidade material**, o Projeto de Decreto Legislativo nº 643, de 2017, não encontra obstáculo no ordenamento jurídico brasileiro. Com efeito, está respaldado pelos dispositivos da Constituição Federal que estabelecem a cooperação entre os povos como princípio das relações internacionais da República Federativa do Brasil (art. 4º, IX) e fixam a competência material da União para manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais (art. 21, I).

Ademais, a proposição ampara-se nos dispositivos constitucionais que estabelecem a competência da União para explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária (art. 21, XII, “c”) e a sua competência privativa para legislar sobre direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, **aeronáutico, espacial** e do trabalho (art. 22, I).

No que concerne à **juridicidade**, cabe consignar que a proposição é compatível com a legislação infraconstitucional, especialmente o Código Brasileiro de Aeronáutica instituído pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o qual foi recepcionado pela nova ordem constitucional e cujo art. 1º dispõe que o nosso direito aeronáutico é regulado, dentre outros, pelos tratados, convenções e atos internacionais de que o Brasil seja parte. A propósito, o referido Código é abundante de referências aos atos internacionais, em ordem a demonstrar a utilidade prática e a pertinência do acordo ora examinado.

Vale registrar que a integração cada vez maior das sociedades e das economias, a circulação de bens e pessoas, a necessidade de compartilhamento de tecnologias e conhecimentos, dentre outras situações, geram a necessidade de aproximação para além da informalidade, mediante estabelecimento de tratamentos recíprocos e ajuda mútua. Tal situação é particularmente importante no âmbito da aviação, vez que o transporte aéreo internacional se intensificou exponencialmente, tornando-se cada vez mais um corriqueiro meio de transporte para um número cada vez maior de pessoas.

Assim, com as razões delineadas nos tópicos precedentes, podemos reiterar o entendimento de que a proposição não encontra obstáculo no nosso ordenamento jurídico, seja na Carta Magna, seja na legislação infraconstitucional relativa à matéria.

Examinado o Projeto de Decreto Legislativo quanto à sua adequação jurídica, no que se refere à técnica legislativa e à redação, cabe assinalar que a proposição respeitou as normas previstas na Lei Complementar nº 95, de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 2001.

Coerente com essas considerações, manifestamos o entendimento de que nada no Projeto de Decreto Legislativo nº 643, de 2017, desobedece às disposições constitucionais vigentes e aos princípios e regras consagrados pelo ordenamento jurídico pátrio. É assim que, pelas razões expostas, *o nosso voto é **pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da referida proposição.***

Sala da Comissão, em 24 de agosto de 2017.

Deputado **FÉLIX MENDONÇA JÚNIOR**  
**Relator**

### **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 643/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Félix Mendonça Júnior.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Pacheco - Presidente, Marcos Rogério - Vice-Presidente, Antonio Bulhões, Betinho Gomes, Bilac Pinto, Chico Alencar, Cleber Verde, Danilo Forte, Delegado Éder Mauro, Edio Lopes, Elizeu Dionizio, Evandro Gussi, Expedito Netto, Fábio Sousa, Félix Mendonça Júnior, Jorginho Mello, José Mentor, Luiz Couto, Luiz Fernando Faria, Marcelo Aro, Marco Maia, Maria do Rosário, Paulo Teixeira, Ronaldo Fonseca, Rubens Pereira Júnior, Silvio Torres, Thiago Peixoto, Valmir Prascidelli, Wadih Damous, Bacelar, Célio Silveira, Celso Maldaner, Covatti Filho, Daniel Almeida, Hiran Gonçalves, João Campos, Jones Martins, Lincoln Portela, Lucas Vergilio, Nelson Pellegrino, Pauderney Avelino, Paulo Magalhães, Pr. Marco Feliciano e Sandro Alex.

Sala da Comissão, em 31 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO  
Presidente

**FIM DO DOCUMENTO**