



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 570-B, DE 2016

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 208/2016

Aviso nº 249/2016 - C. Civil

Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Austrália, assinado em Brasília, em 21 de abril de 2010; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. GONZAGA PATRIOTA); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. RUBENS PEREIRA JÚNIOR).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

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 Austrália, assinado em Brasília, em 21 de abril de 2010.

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 15 de dezembro de 2016.

Deputado **Pedro Vilela**
Presidente

MENSAGEM N.º 208, DE 2016

(Do Poder Executivo)

Aviso nº 249/2016 - C. Civil

Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Austrália, assinado em Brasília, em 21 de abril de 2010.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)

APRECIACÃO:

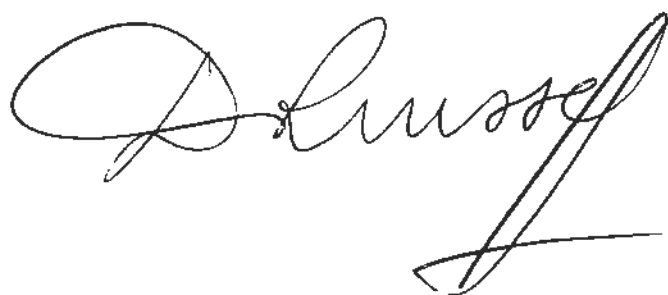
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Mensagem nº 208

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 do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, interino, e do Senhor Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Austrália, assinado em Brasília, em 21 de abril de 2010.

Brasília, 6 de maio de 2016.

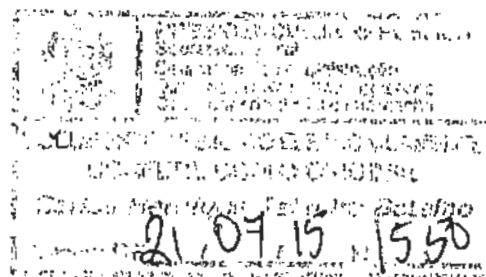
A handwritten signature in black ink, appearing to read "Michel Temer", with a long, sweeping flourish extending from the bottom right.

486

09064.000080/2010-11
A-30

EMI nº 00374/2015 MRE SAC

Brasília, 21 de Julho de 2015



Excelentíssima Senhora Presidenta da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Austrália, assinado em Brasília, em 21 de abril de 2010, pelo Ministro das Relações Exteriores, Celso Amorim, e pelo Ministro de Estado do Comércio, Simon Crean.

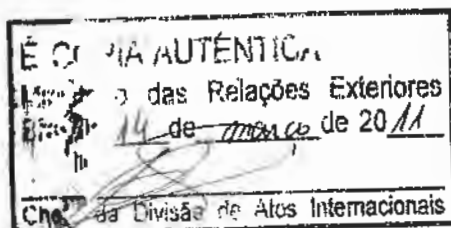
2. O referido Acordo, em cuja elaboração atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um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

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

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Sérgio França Danese, Eliseu Lemos Padilha

SAG-APOIO
Digitalizado



ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA AUSTRÁLIA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da Austrália
(doravante referidos como Partes),

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

Desejando contribuir para o progresso da aviação civil internacional;

Desejando concluir um Acordo com o propósito de estabelecer serviços aéreos entre seus respectivos territórios e para além deles, acordam o que se segue:

Artigo 1 Definições

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

- a) "autoridades aeronáuticas" significa, no caso do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e no caso da Austrália, o Departamento de Infra-estrutura, Transportes, Desenvolvimento Regional e Governo Local; ou em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções ora exercidas pelas autoridades acima mencionadas, conforme notificação escrita feita periodicamente por uma Parte à outra Parte, por intermédio de canais diplomáticos;
- b) "serviços acordados" significa serviços aéreos nas rotas especificadas para o transporte de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação;
- c) "Acordo" significa este Acordo, seu Anexo e quaisquer emendas que venham a ser feitas;
- d) "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção;
- 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;

2. des. 2
- 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) "rota especificada" significa uma das rotas especificadas no Anexo a este Acordo;
 - h) "tarifa" significa os preços e encargos cobrados pelo transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, exceto mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modo de transporte em conexão com o mesmo, cobrado pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições que regem a aplicação de tais preços e encargos;
 - i) "território", em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção; e
 - j) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades responsáveis, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros, bagagem e carga.

Artigo 2

Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas.

2. Sujeitas às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes deverão gozar dos seguintes direitos na operação de serviços aéreos internacionais:

- a) direito de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;
- b) direito de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;
- c) direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação, destinado ou originado de pontos no território da outra Parte;
- d) direitos de outra maneira especificados neste Acordo.

3. As empresas aéreas de cada Parte, além daquelas designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo, na operação de serviços aéreos internacionais, também deverão gozar dos direitos especificados nas letras a) e b) do parágrafo 2 deste Artigo.

4. Nenhum dispositivo neste Artigo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte 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.

Artigo 3

Designação e Autorização

1. Cada Parte deverá ter o direito de designar por escrito à outra Parte, através dos canais diplomáticos, 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 prescrito, cada Parte deverá conceder a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

- a) a propriedade majoritária e o controle efetivo da empresa aérea sejam da Parte que a designa, de seus nacionais, ou de ambos;
- b) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança de Voo) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação) deste Acordo; e
- c) 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 que recebe a designação.

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 foi designada, desde que cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

Artigo 4

Negação, Revogação, Suspensão e Limitação de Autorização

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

- a) tais autoridades não estejam convencidas de que a propriedade majoritária e o controle efetivo pertençam à Parte que designou a empresa aérea, seus nacionais ou a ambos; ou
- b) a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança de Voo) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou
- c) tal empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

2. Tal direito será exercido somente após consulta com a outra Parte, a menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições estabelecidas no Parágrafo 1 deste Artigo seja essencial para evitar a violação das leis e regulamentos.

Artigo 5

Aplicação de Leis

1. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, deverão ser aplicados à aeronave de empresas aéreas designadas pela outra Parte.

2. As leis e regulamentos de uma Parte, relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, tripulantes, bagagem e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos à segurança da aviação, imigração, alfândega, moeda, quarentena e controle sanitário deverão ser aplicados aos passageiros, tripulantes, bagagem, carga e mala postal, transportados por aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte enquanto permanecerem no referido território.

3. Nenhuma Parte deverá dar preferência à sua própria empresa aérea ou a qualquer outra empresa aérea em relação à empresa aérea designada pela outra Parte engajada em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de segurança, imigração, alfândega, quarentena e controle sanitário e regulamentos similares.

4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto através do território de qualquer das Partes e que não saiam da área do aeroporto reservada para tal fim não serão sujeitos a controle, exceto por razões de segurança da aviação, controle de narcóticos, exigências da imigração, ou em circunstâncias especiais. Bagagem e carga em trânsito direto deverão ser isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

Artigo 6

Reconhecimento de Certificados e Licenças

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

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

3. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevôo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais ou em relação a suas aeronaves registradas pela outra Parte.

Artigo 7

Segurança de Voo

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

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra Parte não mantém e administra de maneira efetiva as normas de segurança de voo em qualquer área com pelo menos os padrões mínimos estabelecidos nas normas em vigor, de conformidade com a Convenção, a primeira Parte deverá informar a outra Parte sobre tais conclusões e as medidas que se considerem necessárias para cumprir aqueles padrões mínimos, e a outra Parte deverá então, tomar as medidas corretivas para o caso. A falta de cumprimento das ações apropriadas pela outra Parte, no prazo de quinze (15) dias ou dentro de outro prazo mais longo acordado, será motivo para a aplicação do Artigo 4 (Negação, Revogação, Suspensão ou Limitação de Autorização) deste Acordo.

3. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada por, ou sob contrato de arrendamento, em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviços para ou do território de outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, dentro e fora da aeronave para verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma (neste Artigo denominada "inspeção de rampa"), estão conformes com as normas em vigor, desde que esta não cause demora desnecessária à operação da aeronave.

4. Se qualquer inspeção de rampa ou série de inspeções de rampa resultarem em:
- a) séria preocupação de que a aeronave ou sua operação não cumpre as normas mínimas estabelecidas pela Convenção de Chicago, ou
 - b) séria preocupação de que existe falta de efetiva manutenção e administração das normas mínimas de segurança estabelecidas pela Convenção,

a Parte que realiza a inspeção terá, de acordo com o Artigo 33 da Convenção, liberdade para concluir que os requisitos sob os quais o certificado ou as licenças daquela aeronave ou tripulação tenham sido emitidos ou convalidados ou que os requisitos sob os quais a aeronave é operada não são iguais ou não atingem os padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

5. Caso o acesso para fins de realização de uma inspeção de rampa de uma aeronave operada pela empresa aérea de uma Parte, em conformidade com o parágrafo 3 deste Artigo, seja negado por um representante daquela empresa aérea, a outra Parte terá a liberdade para concluir que existe sério motivo de preocupação segundo o parágrafo 4 deste Artigo, e tirar as conclusões mencionadas no mesmo parágrafo.

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

7. Qualquer medida tomada por uma Parte, em conformidade com os parágrafos 2 e 6 deste Artigo, será interrompida caso a razão para tal ação deixe de existir.

Artigo 8 Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes deverão atuar, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Supressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

2. As Partes deverão fornecer, 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, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes deverão agir, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação, estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; deverão exigir que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves que tenham sua sede comercial principal ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte deverá notificar a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte sobre tais diferenças.

4. Cada Parte 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 para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte deverá assegurar que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte deverá, também, considerar de modo favorável toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica. Em tal caso essas medidas deverão ser discutidas em detalhes por ambas as Partes.

5. 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 aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes deverão assistir-se mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Cada Parte deverá ter o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, ou dentro de um menor período, conforme acordado entre as autoridades aeronáuticas, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo aplicadas ou que planejam aplicar, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos vôos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações deverão ser feitos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita. Todas as avaliações deverão estar cobertas por um acordo confidencial específico.

7. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização imediata de consultas. Tais consultas deverão começar dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro de 15 (quinze) 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. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento. Qualquer medida adotada de acordo com este parágrafo será interrompida mediante o cumprimento pela outra Parte das disposições sobre segurança de conformidade com este Artigo.

Artigo 9

Direitos Alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, deverá isentar aeronaves em transportes aéreos internacionais operadas por uma empresa aérea designada da outra Parte, 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 em seu território, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos), suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves e provisões de bordo destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados e desde que tal equipamento e itens sejam utilizados a bordo da aeronave e sejam reexportados. As provisões de bordo incluem, mas não se limitam a itens como alimentos, bebidas e produtos destinados à venda, ou uso, pelos passageiros durante o vôo.

2. Desde que em cada caso, se destinem ao uso a bordo de aeronaves em relação ao estabelecimento ou manutenção de transporte aéreo internacional pela empresa aérea em questão, as isenções concedidas por este Artigo se aplicarão aos itens mencionados no parágrafo 1:

- a) introduzidos no território de uma Parte por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte;
- b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte; ou
- c) embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte no território da outra Parte 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 que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

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, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte 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. As isenções segundo este Artigo também serão disponibilizadas em situações em que uma empresa aérea designada de uma Parte entre em acordo com outra empresa aérea ou empresas aéreas para o empréstimo ou transferência no território da outra Parte, do equipamento regular e outros itens mencionados no parágrafo 1 deste Artigo, desde que a outra empresa aérea ou empresas aéreas da mesma forma gozem destas isenções originadas da outra Parte.

Artigo 10 **Capacidade**

1. A capacidade total a ser ofertada pelas empresas aéreas designadas das Partes, nos serviços acordados, deverá ser determinada entre suas autoridades aeronáuticas antes do começo das operações e, posteriormente, em função das exigências do tráfego previsto.

2. Os serviços acordados a serem operados pelas empresas aéreas designadas pelas Partes deverão ter como objetivo primário a oferta, com um razoável fator de ocupação, de capacidade adequada para satisfazer as necessidades do tráfego entre os territórios das duas Partes.

3. Cada Parte deverá conceder uma oportunidade justa e equitativa às empresas aéreas designadas de ambas as Partes para operar os serviços acordados entre seus respectivos territórios.

4. Se, ao revisá-la, as Partes não chegarem a um acordo sobre a capacidade que deve ser oferecida nos serviços acordados, a capacidade que as empresas aéreas designadas das Partes poderão oferecer não deverá exceder aquela previamente acordada.

Artigo 11 **Tarifas**

1. As tarifas a serem aplicadas pelas empresas aéreas designadas de uma Parte nos serviços cobertos por este Acordo deverão ser estabelecidas em níveis razoáveis, levando-se devidamente em conta todos os fatores relevantes, incluindo interesse dos usuários, custo de operação, características do serviço, lucro razoável, tarifas de outras empresas aéreas e outras considerações comerciais próprias do mercado.

2. As autoridades aeronáuticas das Partes concordam em examinar com especial atenção as tarifas que podem ser questionáveis por parecerem discriminatórias sem razão, indevidamente elevadas ou restritivas por abuso de uma posição dominante, serem artificialmente baixas devido a subsídio ou apoio direto, indireto, ou predatórias.

3. As autoridades aeronáuticas das Partes poderão requerer a notificação ou o registro das tarifas propostas pelas empresas aéreas designadas de ambas as Partes pelo transporte de e para seu território. Tal notificação ou registro de tarifas pode ser requerido não mais do que 30 (trinta) dias antes da data de introdução proposta. Em casos especiais, esse período poderá ser reduzido.

4. As autoridades aeronáuticas das Partes terão o direito de aprovar ou desaprovar as tarifas dos serviços de ida ou de ida e volta entre os territórios de ambas as Partes que se iniciem em seu próprio território. As tarifas a serem cobradas por uma empresa aérea designada de uma Parte pelo transporte entre o território da outra Parte e o território de um terceiro Estado nos serviços cobertos por este Acordo deverão estar sujeitas aos requisitos de aprovação da outra Parte. As autoridades aeronáuticas de nenhuma das Partes deverão tomar medidas unilaterais para impedir que as tarifas propostas comecem a ser aplicadas ou continuem a ser aplicadas as tarifas vigentes para o transporte de ida ou de ida e volta entre os territórios de ambas as Partes que se iniciem no território da outra Parte.

5. A aprovação de tarifas em consequência das disposições do parágrafo 4 acima pode ser expressamente concedida pelas autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes às empresas aéreas que as solicitem. Não obstante, se a autoridade aeronáutica da Parte envolvida não notificar por escrito a outra Parte sobre a desaprovação dessas tarifas das empresas aéreas da outra Parte dentro de um prazo de 20 (vinte) dias a partir da data em que foram apresentadas, as tarifas em questão deverão ser consideradas aprovadas. No caso em que o prazo para a apresentação seja reduzido conforme o disposto no parágrafo 3, as autoridades aeronáuticas das Partes poderão concordar que o prazo dentro do qual deva indicar-se a desaprovação seja, em consequência, reduzido.

6. Quando as autoridades aeronáuticas de qualquer uma das Partes entenderem que uma tarifa de transporte para seu território está compreendida nas categorias do parágrafo 2 acima, deverão notificar sobre sua insatisfação as autoridades aeronáuticas da outra Parte, o quanto antes possível, e pelo menos dentro dos 30 (trinta) dias seguintes à data de notificação ou apresentação da tarifa em questão, e poderão recorrer aos procedimentos de consulta estipulados no parágrafo 7 abaixo.

7. As autoridades aeronáuticas de cada Parte poderão solicitar que se realizem consultas sobre qualquer tarifa de uma empresa aérea de qualquer das Partes para os serviços previstos no presente Acordo, inclusive no caso em que a tarifa em questão haja sido objeto de uma notificação de desaprovação ou insatisfação. Tais consultas deverão ser realizadas, no mais tardar, 60 (sessenta) dias após o recebimento da solicitação. As Partes deverão colaborar para assegurar as informações necessárias para a solução racional dos problemas. Se as Partes chegarem a um acordo, cada uma delas fará todo o possível para aplicar o dito acordo. Se não se chegar a nenhum acordo, deverá prevalecer a decisão da Parte em cujo território o transporte tenha origem.

Artigo 12 **Salvaguardas**

1. As seguintes práticas das empresas aéreas podem ser consideradas como possíveis práticas competitivas desleais que podem justificar um exame mais minucioso:

- a) cobrança de tarifas em níveis que são, no conjunto, insuficientes para cobrir os custos de proporcionar os serviços correspondentes, na rota voada;
- b) as práticas em questão são continuadas em lugar de temporárias;

- c) as práticas em questão afetam seriamente a economia de outra empresa aérea ou causam-lhe prejuízo;
- d) as práticas em questão refletem uma aparente intenção ou têm o provável efeito de prejudicar, excluir ou tirar outra empresa aérea do mercado; e
- e) comportamento indicando um abuso da posição dominante na rota.

2. Sem limitar a aplicação das leis que regem a concorrência e o consumidor, promulgadas por qualquer uma das Partes, se as autoridades aeronáuticas de uma Parte considerarem que uma ou várias operações pretendidas ou realizadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte podem constituir um comportamento competitivo desleal, poderão solicitar a realização de consultas. Em tal solicitação devem ser indicados os motivos correspondentes e as consultas, que poderão ser conduzidas pessoalmente ou através de correspondência, deverão ser iniciadas até 30 (trinta) dias após a solicitação.

3. Ao dar início às consultas explicitadas neste Artigo, as Partes deverão:

- a) coordenar suas ações com as autoridades responsáveis;
- b) considerar meios alternativos que possam também atingir os objetivos de ação, compatíveis com as leis gerais que regem a concorrência e o consumidor; e
- c) levar em consideração o ponto de vista da outra Parte e as obrigações da outra Parte no contexto de outros acordos internacionais.

Artigo 13 Atividades Comerciais

1. Cada Parte deverá conceder às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território, serviços de transporte aéreo internacional, 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, e usar sua própria documentação de transporte.

2. Cada empresa aérea deverá ter o direito de:

- a) vender serviços de transporte na moeda daquele território ou, sujeita às leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa deverá poder adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por aquela empresa aérea;
- b) usar os serviços e pessoal de qualquer organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte; e
- c) a seu próprio critério, pagar despesas locais, incluindo compras de combustível, no território da outra Parte em moeda local ou, desde que isto esteja de acordo com os regulamentos do país, em quaisquer moedas livremente conversíveis.

3. De acordo com as leis e regulamentos que regem a entrada, residência e emprego para a outra Parte, a empresa aérea ou empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, com base na reciprocidade, trazer e manter no território da outra Parte seus representantes e 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, ser satisfeitas com pessoal próprio ou usando os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

5. Os representantes e os auxiliares deverão estar sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte e de acordo com tais leis e regulamentos:

- a) cada Parte deverá conceder, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados no parágrafo 3 deste Artigo; e
- b) ambas as Partes deverão facilitar e acelerar o processamento das autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

Artigo 14

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte deverá permitir às empresas aéreas designadas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, ao Estado que escolherem, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.
2. A conversão e a remessa de tais receitas deverão ser permitidas em conformidade com a legislação vigente, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a sua execução.
3. O disposto neste Artigo não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

Artigo 15

Tarifas Aeronáuticas

1. Cada Parte deverá envidar todos os esforços para encorajar os responsáveis pelo fornecimento de instalações e serviços aeroportuários, ambientais, de navegação aérea e segurança da aviação, a cobrar tarifas das empresas aéreas que sejam razoáveis, não discriminatórias, e igualmente proporcionais entre as categorias de usuários.
2. Tarifas razoáveis refletem, porém não excedem, o custo total para as autoridades arrecadoras responsáveis do fornecimento das instalações e serviços. Isto poderá incluir um retorno razoável sobre os ativos, após a depreciação. As instalações e serviços para os quais são designadas as tarifas devem ser fornecidos em bases eficientes e econômicas. Para que as tarifas não sejam discriminatórias, devem ser arrecadadas das empresas estrangeiras em níveis que não sejam mais altos do que os níveis impostos às próprias empresas aéreas de uma Parte que opere serviços internacionais similares.
3. Cada Parte deverá encorajar a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades arrecadoras responsáveis e as empresas aéreas que utilizam os serviços e instalações, proporcionados por aquelas autoridades arrecadoras, quando for factível por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas.

Artigo 16

Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte poderão solicitar às empresas aéreas designadas da outra Parte que proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente necessárias, com o propósito de rever a capacidade ofertada nos serviços acordados operados pelas empresas aéreas designadas da primeira Parte.

Artigo 17

Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte deverão submeter suas previsões de horários de vôos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 30 (trinta) dias antes da operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento deverá ser aplicado para qualquer modificação dos horários.

2. Para os vôos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro horário aprovado, a fim de atender demandas especiais de tráfego, essa empresa aérea deverá solicitar autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações deverão ser submetidas pelo menos 15 (quinze) dias antes da operação de tais vôos.

Artigo 18

Consultas

1. Em um espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes poderão a qualquer momento solicitar a realização de consultas com o objetivo de garantir a implementação, interpretação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo.

2. Sujeito ao Artigo 3 (Designação e Autorização), Artigo 7 (Segurança de Vôo) e Artigo 8 (Segurança da Aviação), tais consultas, que poderão ser realizadas através de entendimentos verbais ou correspondência, deverão iniciar-se dentro de um prazo de sessenta (60) dias a partir da data de recebimento de tal solicitação, a menos que de outra forma mutuamente decidido pelas autoridades aeronáuticas.

Artigo 19

Emendas

Qualquer emenda ou modificação a este Acordo, incluindo o Anexo, acordado pelas Partes entrará em vigor na data determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados por ambas as Partes.

Artigo 20

Acordos Multilaterais

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

Artigo 21

Solução de Controvérsias

No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção das que possam surgir decorrentes dos Artigos 7 (Segurança de Vôo), Artigo 8 (Segurança da Aviação) e Artigo 11 (Tarifas), as autoridades aeronáuticas das Partes deverão buscar resolvê-las por meio de negociações mútuas, e caso não cheguem a um acordo, a controvérsia deverá ser solucionada através dos canais diplomáticos.

Artigo 22
Denúncia

Qualquer das Partes poderá, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação deverá ser feita simultaneamente à OACI. Este Acordo deverá expirar um ano após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação, mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte não acusar recebimento, deverá ser considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela OACI.

Artigo 23
Registro na OACI

Este Acordo e quaisquer emendas ao mesmo serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

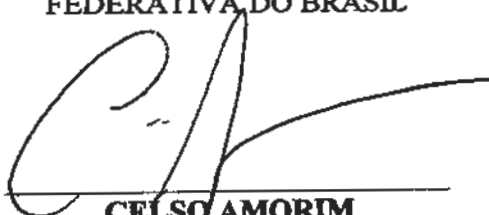
Artigo 24
Entrada em Vigor

Este Acordo deverá entrar em vigor em data a ser determinada em troca de notas diplomáticas indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

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

Feito em Brasília, em 21 de abril de 2010, em português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL



CELSON AMORIM
Ministro das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA AUSTRÁLIA



SIMON CREAN
Ministro do Comércio

ANEXO

QUADRO DE ROTAS

As empresas aéreas designadas das Partes poderão operar serviços aéreos internacionais entre pontos nas seguintes rotas:

- Rota para as empresas aéreas designadas do Brasil:

<u>Pontos no Brasil</u>	<u>Pontos Intermediários</u>	<u>Pontos na Austrália</u>	<u>Pontos Além</u>
Qualquer ponto	Qualquer ponto	Qualquer ponto	Qualquer ponto

- Rota para as empresas aéreas designadas da Austrália:

<u>Pontos na Austrália</u>	<u>Pontos Intermediários</u>	<u>Pontos no Brasil</u>	<u>Pontos Além</u>
Qualquer ponto	Qualquer ponto	Qualquer ponto	Qualquer ponto

Nota:

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte poderão, a seu próprio critério, omitir pontos em quaisquer das rotas acima ou operar serviços em qualquer uma ou em ambas as direções desde que tais serviços se iniciem ou terminem no território da Parte que designou a empresa aérea em questão.

2. Os pontos intermediários e pontos além nas rotas acima e os direitos de tráfego que podem ser exercidos em tais pontos pelas empresas aéreas designadas serão periodicamente determinados, conjuntamente entre as autoridades aeronáuticas.

PRIMEIRA-SECRETARIA
RECEBIDO nesta Secretaria
Em 10/5/16 às 8:00 horas

João Mansur
Assinatura Ponto 4766

Aviso nº 249 - C. Civil.

Em 6 de maio de 2016.

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

MSC. 208/2016

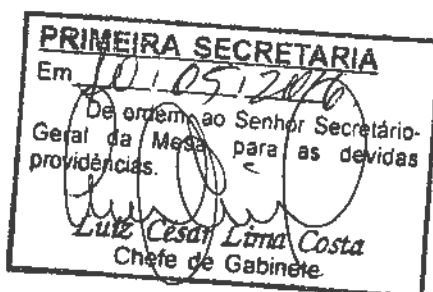
Assunto: Texto de acordo.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem da Excelentíssima Senhora Presidenta da República relativa ao texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Austrália, assinado em Brasília, em 21 de abril de 2010.

Atenciosamente,

Eva Maria Celula Dal Chiafon
EVA MARIA CELULA DAL CHIAVON
Ministra de Estado Chefe da Casa Civil
da Presidência da República, substituta



Secretaria-Geral da Mesa SF-ND 10/Mai/2016 11:51
Ponto: 4553
Ass.: *Manuela* Origen: *FSec.*

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

I – RELATÓRIO

A Excelentíssima Senhora Presidente da República submete ao Congresso Nacional, por meio da Mensagem Nº 208, de 2016, acompanhada de Exposição de Motivos conjunta do Ministro Interino das Relações Exteriores e do então Ministro Chefe da Secretaria de Aviação Civil, o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Austrália, assinado em Brasília, em 21 de abril de 2010, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o inciso I do art. 49 da Constituição Federal.

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

Na citada Exposição de Motivos conjunta, o Ministro Interino das Relações Exteriores Sérgio França Danese e o então Ministro Chefe da Secretaria de Aviação Civil Eliseu Lemos Padilha informam que o presente Acordo “.....em cuja elaboração atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Austrália, e para além desses, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cooperação, entre outras”.

Após uma breve *Consideranda*, o instrumento internacional em apreço arrola, em sua seção dispositiva, vinte e quatro artigos, ao longo dos quais estão estabelecidas as condições operacionais de prestação dos serviços aéreos entre os territórios das Partes.

O **Artigo 1** arrola as definições dos principais termos utilizados no instrumento, ao passo que o **Artigo 2** dispõe que cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste instrumento, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas, sendo que as empresas aéreas designadas pelas Partes terão os seguintes direitos:

- a) de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;
- b) de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;
- c) de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação, destinado ou originado de pontos no território da outra Parte; e
- d) demais direitos especificados neste Acordo.

Nos termos do **Artigo 3**, cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação, sendo que a essa outra Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

- a) a propriedade majoritária e o controle efetivo da empresa aérea sejam da Parte que a designa, de seus nacionais, ou de ambos;
- b) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança de voo) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação) deste Acordo; e
- c) 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 que recebe a designação.

O **Artigo 4** dispõe sobre a negação, revogação, suspensão e limitação das autorizações previstas no dispositivo anterior, relacionadas precipuamente ao descumprimento das condições especificadas em suas alíneas “a”, “b” e “c” supracitadas; conquanto o **Artigo 5** prescreve que as leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, deverão ser aplicados à aeronave das empresas aéreas da outra Parte.

O **Artigo 6** prescreve que certificados de aeronavegabilidade, de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 1944 (Convenção de Chicago).

No tocante à segurança de voo, o **Artigo 7** dispõe que cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança de voo aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves adotadas pela outra Parte, sendo que tais consultas serão realizadas dentro dos trinta dias após a apresentação da referida solicitação.

Quanto aos aspectos de segurança da aviação, o **Artigo 8** estabelece que as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo, atuando, em particular, segundo as disposições da *Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves*, de 1963, da *Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves*, de 1970, da *Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil*, de 1971, e seu *Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional*, de 1988, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

Nos termos do **Artigo 9**, que versa sobre direitos alfandegários, cada Parte, com base na reciprocidade, deverá isentar aeronaves em transportes aéreos internacionais operadas por uma empresa aérea designada da outra Parte, 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 em seu território, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos), suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves e provisões de bordo destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados e desde que tal equipamento e itens sejam utilizados a bordo da aeronave e sejam reexportados

O **Artigo 10** estabelece que a capacidade total a ser ofertada pelas empresas aéreas designadas das Partes, nos serviços acordados, deverá ser determinada entre suas autoridades aeronáuticas antes do começo das operações e, posteriormente, em função das exigências do tráfego previsto, ao passo que o **Artigo 11** dispõe que as tarifas a serem aplicadas pelas empresas aéreas designadas de uma Parte nos serviços cobertos por este Acordo deverão ser estabelecidas em níveis razoáveis, levando-se devidamente em conta todos os fatores relevantes, incluindo interesse dos usuários, custo de operação, características do serviço, lucro razoável, tarifas de outras empresas aéreas e outras considerações comerciais próprias do mercado.

Ainda no tocante às tarifas, o **Artigo 12**, ao dispor sobre salvaguardas, determina que as seguintes práticas das empresas aéreas podem ser consideradas como possíveis práticas competitivas desleais que podem justificar um exame mais minucioso:

- a) cobrança de tarifas em níveis que são, no conjunto, insuficientes para cobrir os custos de proporcionar os serviços correspondentes, na rota voada;
- b) as práticas em questão são continuadas em lugar de temporárias;
- c) as práticas em questão afetam seriamente a economia de outra empresa aérea ou causam-lhe significativo prejuízo;
- d) as práticas em questão refletem uma aparente intenção ou têm o provável efeito de prejudicar, excluir ou tirar outra empresa aérea do mercado; e
- e) comportamento indicando um abuso da posição dominante na rota.

O **Artigo 13** cuida das atividades comerciais, segundo o qual cada Parte deverá conceder às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território, serviços de transporte aéreo internacional, 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, e usar sua própria documentação de transporte.

Ainda nos termos do parágrafo 2 desse dispositivo, cada empresa aérea deverá ter o direito de:

a) vender serviços de transporte na moeda daquele território ou, sujeita às leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa deverá poder adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por aquela empresa aérea;

b) usar os serviços e pessoal de qualquer organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte; e

c) a seu próprio critério, pagar despesas locais, incluindo compras de combustível, no território da outra Parte em moeda local ou, desde que isto esteja de acordo com os regulamentos do país, em quaisquer moedas livremente conversíveis.

Nos termos do **Artigo 14**, cada Parte deverá permitir às empresas aéreas designadas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, ao Estado que escolherem, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, bem como, conforme o **Artigo 15**, que trata das tarifas aeronáuticas, envidar todos os esforços para encorajar os responsáveis pelo fornecimento de instalações e serviços aeroportuários, ambientais, de navegação aérea e segurança da aviação, a cobrar tarifas das empresas aéreas que sejam razoáveis, não discriminatórias, e igualmente proporcionais entre as categorias de usuários.

Conforme estabelece o **Artigo 18**, as autoridades aeronáuticas das Partes poderão a qualquer momento solicitar a realização de consultas com o objetivo de garantir a implementação, interpretação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo, conquanto, no tocante à solução de controvérsias, o **Artigo 21** prescreve no sentido de que, em caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção dos Artigos 7 (Segurança de Voo), Artigo 8 (Segurança da Aviação) e Artigo 11 (Tarifas), as autoridades aeronáuticas das Partes deverão buscar resolvê-las por meio de negociações mútuas, e caso não cheguem a um acordo, a controvérsia deverá ser solucionada através dos canais diplomáticos.

O presente Acordo poderá ser emendado nos termos do **Artigo 19**, sendo que, segundo o **Artigo 20**, uma emenda será necessária para a adequação desse instrumento a um eventual acordo multilateral da espécie com o qual ambas as Partes venham a se comprometer.

O instrumento em apreço poderá ser objeto de denúncia por qualquer das Partes conforme o **Artigo 22**, será registrado na Organização da

Aviação Civil Internacional – OACI, nos termos de seu **Artigo 23**, e entrará em vigor, de acordo com o **Artigo 24**, em data a ser determinada em troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

Ressalte-se, ainda, que o Acordo em comento conta com um **Anexo**, do qual consta o usual “Quadro de Rotas”, especificando as rotas que as empresas aéreas designadas das Partes poderão operar serviços aéreos internacionais entre pontos de seus territórios.

O Fecho registra que o presente Acordo foi feito em Brasília, em 21 de abril de 2010, em português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Assinaram o instrumento: o Ministro das Relações Exteriores Celso Amorim, pelo Governo da República Federativa do Brasil, e, pelo Governo da Austrália, o Ministro do Comércio Simon Crean.

É o Relatório

II - VOTO DA RELATORA

Estamos a apreciar o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Austrália, assinado em Brasília, em 21 de abril de 2010.

Avenças dessa espécie buscam viabilizar o transporte internacional de passageiros, bagagens, cargas e malas postais designando as companhias aéreas nacionais a prestar os serviços afetos entre os territórios das partes signatárias.

A complexa rede internacional desses acordos começou a se desenvolver sobretudo após a celebração da chamada Convenção de Chicago, de 1944, em vigor desde 1947, e que estabeleceu as bases técnicas e jurídicas necessárias para o avanço da aviação civil internacional, inclusive por meio da criação da Organização da Aviação Civil Internacional - OACI, agência especializada das Nações Unidas, com sede em Montreal, no Canadá.

Desde o pioneiro Acordo de Bermudas, de 1946, firmado entre o Reino Unido e os EUA, a rede multilateral e sobretudo a rede bilateral de acordos internacionais de serviços aéreos têm expandido em número e, da mesma forma,

tem inovado em seus dispositivos consonante com as supervenientes diretrizes e normas emanadas da OACI.

Tais acordos internacionais, complementados pelos chamados Memorandos de Entendimento, contemplam, caso a caso, as chamadas “liberdades do ar” e guardam estreita correlação com os dispositivos da Convenção de Chicago, observando seus regramentos técnicos. Os ASAs são normalmente elaborados a partir de modelos sugeridos pela OACI e nessa agência especializada eles são comumente registrados.

Reflexo das relações internacionais atuais, aspectos de segurança têm sido objeto de atenção especial, incluindo a segurança de voo e sobretudo a segurança da aviação, conforme estipulado nos modelares dispositivos desses acordos, *in casu*, Artigos 7 e 8 respectivamente.

Outra mudança significativa havida nos últimos anos diz respeito à abertura de mercados na aviação civil internacional. O acesso a esses mercados é comumente restringido por meio de dispositivos convencionais que estipulam rotas, frequências de voos, tarifas e demais aspectos sujeitos ao controle das autoridades nacionais afetas.

Capitaneados principalmente pelos EUA, os chamados acordos de “céus abertos” visam a abrir os mercados das partes signatárias às companhias aéreas designadas, comumente de forma gradual, suprimindo tais exigências associadas à defesa dos mercados internos. Exemplar é o Acordo de “Céus Abertos” firmado entre os EUA e a União Europeia, iniciado em 2007 e que tanto debate tem suscitado.

Os acordos de “céus abertos” são instrumentos mais sensíveis na medida em que levantam questões de defesa dos mercados nacionais, sendo que as concessões neles contempladas requerem, em contrapartida, a existência de empresas nacionais do setor bastante competitivas, bem como de uma estrutura aeroportuária compatível com o decorrente aumento da demanda.

No tocante à parte brasileira, sabemos que o Brasil participou desde o início do regramento da aviação civil internacional, tendo assinado a Conferência de Chicago em 1944, promulgando-a em 1946 (Decreto nº 21.713, de 1946), e é membro-fundador da OACI.

Nosso país, conforme revelam os registros da Agência Nacional da Aviação Civil – Anac, possui uma extensa rede de acordos de serviços aéreos. Cumpre destacar inicialmente o Acordo de Fortaleza, de 1996, acordo sub-

regional de serviços aéreos, tendo como partes Argentina, Bolívia, Brasil Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, em vigor desde 1999.

Ainda em âmbito multilateral, citemos o Acordo Multilateral para os Estados-Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil – CLAC, de 2010, recentemente encaminhado pelo Poder Executivo ao Congresso Nacional (Mensagem nº 458, de 2016). Trata-se de um pioneiro acordo multilateral de “céus abertos” que prevê até direitos de cabotagem, embora, ao que parece, esses direitos já tenham sido objetos de reservas por parte do Governo brasileiro.

Mas extensa é a rede brasileira de acordos bilaterais da espécie, contemplando alguns poucos acordos de “céus abertos”, a exemplo de um firmado com os EUA em 2011, mas somente encaminhado ao Congresso Nacional em junho de 2016, revelando uma mudança de posição do Governo brasileiro com relação à matéria, já no curso do Governo interino do então Vice-Presidente Michel Temer. Esse relevante instrumento, relatado pelo Nobre Deputado Pedro Vilela, foi recentemente apreciado e aprovado por esta Comissão.

Quanto ao Acordo em apreço, ele conta com os dispositivos usuais, seguindo o modelo proposto pela OACI, contemplando as cinco liberdades convencionais do ar, sendo que, com relação à quinta, tanto a quinta liberdade intermediária, quanto a quinta liberdade além, estão previstas, algo compatível com a enorme distância existente entre os países.

Em linhas gerais, o intercâmbio entre Brasil e Austrália aprofundou-se ao longo dos últimos anos, com um sensível aumento do fluxo de investimentos entre os dois países. A corrente de comércio atualmente encontra-se na casa dos US\$ 1.5 bilhão, preponderantemente superavitária para o lado australiano.

As relações Brasil-Austrália foram elevadas ao nível de parceria estratégica em 2012, com a visita da Primeira-Ministra Julia Gillard ao Brasil, a primeira de um Chefe de Governo australiano.

Nesse contexto, o presente Acordo, além de contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional, favorecerá precipuamente os investimentos, as trocas comerciais e o fluxo turístico entre Brasil e Austrália, aproximando esses dois países tão distantes em termos geográficos.

Em suma, o presente instrumento atende aos interesses nacionais e coaduna-se com os princípios que regem as nossas relações internacionais, particularmente com o princípio constitucional de cooperação entre

os povos para o progresso da humanidade, prescrito no inciso IX do Art. 4º da Constituição Federal, razão pela qual **VOTO** pela aprovação do texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Austrália, assinado em Brasília, em 21 de abril de 2010, nos termos do projeto de decreto legislativo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2016

Deputada BRUNA FURLAN
Relatora

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2016
(MENSAGEM Nº 208, DE 2016)

Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Austrália, assinado em Brasília, em 21 de abril de 2010.

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 Austrália, assinado em Brasília, em 21 de abril de 2010.

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 2016

Deputada BRUNA FURLAN
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 208/16,

nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer da relatora, Deputada Bruna Furlan.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Pedro Vilela, Presidente; Luiz Carlos Hauly e Rômulo Gouveia - Vice-Presidentes; Arlindo Chinaglia, Arnon Bezerra, Benito Gama, Bruna Furlan, Claudio Cajado, Ezequiel Fonseca, Jarbas Vasconcelos, Jean Wyllys, Jefferson Campos, Marcelo Castro, Marcus Vicente, Miguel Haddad, Pastor Eurico, Ricardo Teobaldo, Roberto Góes, Rubens Bueno, Átila Lira, Benedita da Silva, Carlos Andrade, Luiz Nishimori, Nelson Pellegrino, Rocha, Ronaldo Lessa, Shéridan, Stefano Aguiar, Vanderlei Macris e Vinicius Carvalho.

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2016.

Deputado PEDRO VILELA
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 justificção 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 570, de 2016, que “Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Austrália, assinado em Brasília, em 21 de abril de 2010”. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 208, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

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

“O instrumento internacional em apreço arrola, em sua seção dispositiva, vinte e quatro artigos, ao longo dos quais estão estabelecidas as condições operacionais de prestação dos serviços aéreos entre os territórios das Partes.

O Artigo 1 arrola as definições dos principais termos utilizados no instrumento, ao passo que o Artigo 2 dispõe que cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste instrumento, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas, sendo que as empresas aéreas designadas pelas Partes terão os seguintes direitos:

- a) de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;*
- b) de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;*
- c) de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação, destinado ou originado de pontos no território da outra Parte; e*
- d) demais direitos especificados neste Acordo.*

Nos termos do Artigo 3, cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação, sendo que a essa outra Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

- a) a propriedade majoritária e o controle efetivo da empresa aérea sejam da Parte que a designa, de seus nacionais, ou de ambos;*
- b) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança de voo) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação) deste Acordo; e*

c) 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 que recebe a designação.

O Artigo 4 dispõe sobre a negação, revogação, suspensão e limitação das autorizações previstas no dispositivo anterior, relacionadas precipuamente ao descumprimento das condições especificadas em suas alíneas “a”, “b” e “c” supracitadas; conquanto o Artigo 5 prescreve que as leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, deverão ser aplicados à aeronave das empresas aéreas da outra Parte.

O Artigo 6 prescreve que certificados de aeronavegabilidade, de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 1944 (Convenção de Chicago).

No tocante à segurança de voo, o Artigo 7 dispõe que cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança de voo aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves adotadas pela outra Parte, sendo que tais consultas serão realizadas dentro dos trinta dias após a apresentação da referida solicitação.

Quanto aos aspectos de segurança da aviação, o Artigo 8 estabelece que as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo, atuando, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, de 1970, da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, de 1971, e

seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, de 1988, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

Nos termos do Artigo 9, que versa sobre direitos alfandegários, cada Parte, com base na reciprocidade, deverá isentar aeronaves em transportes aéreos internacionais operadas por uma empresa aérea designada da outra Parte, 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 em seu território, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos), suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves e provisões de bordo destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados e desde que tal equipamento e itens sejam utilizados a bordo da aeronave e sejam reexportados.

O Artigo 10 estabelece que a capacidade total a ser ofertada pelas empresas aéreas designadas das Partes, nos serviços acordados, deverá ser determinada entre suas autoridades aeronáuticas antes do começo das operações e, posteriormente, em função das exigências do tráfego previsto, ao passo que o Artigo 11 dispõe que as tarifas a serem aplicadas pelas empresas aéreas designadas de uma Parte nos serviços cobertos por este Acordo deverão ser estabelecidas em níveis razoáveis, levando-se devidamente em conta todos os fatores relevantes, incluindo interesse dos usuários, custo de operação, características do serviço, lucro razoável, tarifas de outras empresas aéreas e outras considerações comerciais próprias do mercado.

Ainda no tocante às tarifas, o Artigo 12, ao dispor sobre salvaguardas, determina que as seguintes práticas das empresas aéreas

podem ser consideradas como possíveis práticas competitivas desleais que podem justificar um exame mais minucioso:

a) cobrança de tarifas em níveis que são, no conjunto, insuficientes para cobrir os custos de proporcionar os serviços correspondentes, na rota voada;

b) as práticas em questão são continuadas em lugar de temporárias;

c) as práticas em questão afetam seriamente a economia de outra empresa aérea ou causam-lhe significativo prejuízo;

d) as práticas em questão refletem uma aparente intenção ou têm o provável efeito de prejudicar, excluir ou tirar outra empresa aérea do mercado; e

e) comportamento indicando um abuso da posição dominante na rota.

O Artigo 13 cuida das atividades comerciais, segundo o qual cada Parte deverá conceder às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território, serviços de transporte aéreo internacional, 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, e usar sua própria documentação de transporte.

Ainda nos termos do parágrafo 2 desse dispositivo, cada empresa aérea deverá ter o direito de:

a) vender serviços de transporte na moeda daquele território ou, sujeita às leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa deverá poder adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por aquela empresa aérea;

b) usar os serviços e pessoal de qualquer organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte; e

c) a seu próprio critério, pagar despesas locais, incluindo compras de combustível, no território da outra Parte em moeda local ou, desde que isto esteja de acordo com os regulamentos do país, em quaisquer moedas livremente conversíveis.

Nos termos do Artigo 14, cada Parte deverá permitir às empresas aéreas designadas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, ao Estado que escolherem, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, bem como, conforme o Artigo 15, que trata das tarifas aeronáuticas, envidar todos os esforços para encorajar os responsáveis pelo fornecimento de instalações e serviços aeroportuários, ambientais, de navegação aérea e segurança da aviação, a cobrar tarifas das empresas aéreas que sejam razoáveis, não discriminatórias, e igualmente proporcionais entre as categorias de usuários.

Conforme estabelece o Artigo 18, as autoridades aeronáuticas das Partes poderão a qualquer momento solicitar a realização de consultas com o objetivo de garantir a implementação, interpretação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo, conquanto, no tocante à solução de controvérsias, o Artigo 21 prescreve no sentido de que, em caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção dos Artigos 7 (Segurança de Voo), Artigo 8 (Segurança da Aviação) e Artigo 11 (Tarifas), as autoridades aeronáuticas das Partes deverão buscar resolvê-las por meio de negociações mútuas, e caso não cheguem a um acordo, a controvérsia deverá ser solucionada através dos canais diplomáticos.

O presente Acordo poderá ser emendado nos termos do Artigo 19, sendo que, segundo o Artigo 20, uma emenda será necessária para a adequação desse instrumento a um eventual acordo multilateral da espécie com o qual ambas as Partes venham a se comprometer.

O instrumento em apreço poderá ser objeto de denúncia por qualquer das Partes conforme o Artigo 22, será registrado na Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, nos termos de seu Artigo 23, e entrará em vigor, de acordo com o Artigo 24, em data a ser determinada em

troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

Ressalte-se, ainda, que o Acordo em comento conta com um Anexo, do qual consta o usual “Quadro de Rotas”, especificando as rotas que as empresas aéreas designadas das Partes poderão operar serviços aéreos internacionais entre pontos de seus territórios.

O Fecho registra que o presente Acordo foi feito em Brasília, em 21 de abril de 2010, em português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Assinaram o instrumento: o Ministro das Relações Exteriores Celso Amorim, pelo Governo da República Federativa do Brasil, e, pelo Governo da Austrália, o Ministro do Comércio Simon Crean”.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Austrália, celebrado no ano de 2010, em Brasília, representa um avanço nas relações entre os dois países. Em reunião realizada em junho de 2012, no Rio de Janeiro, os governos do Brasil e da Austrália “destacaram que as duas nações têm crescentes interesses comuns em um mundo que está sendo redesenhado pela globalização e por novos padrões de crescimento econômico”. Segundo a nota governamental conjunta, “esse mundo em modificação demanda diferentes redes de parcerias internacionais. Uma relação mais ampla e profunda entre o Brasil e a Austrália representa o reconhecimento dessas profundas mudanças”. De fato, atesta nota do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC que a corrente de comércio (importação e exportação) entre os dois países cresceu cerca de quatro vezes de 2003 a 2012.

De acordo com documento da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, de 2013, Brasil e Austrália não mantêm entre si linhas diretas, desde 2000. “Para se chegar à Austrália pela via aérea, é necessário efetuar uma conexão em algum país que tenha conectividade com o país. As empresas sul-americanas Aerolíneas Argentinas e Lan Airlines (agora LATAM) oferecem as rotas de voos mais

acessíveis do Brasil para a Austrália”, informa a ANAC. Segundo a ANAC, o Oriente Médio também se apresenta como meio alternativo de conexão para a Austrália, por intermédio de empresas como Emirates, Qatar Airlines e Etihad Airways.

O Acordo prevê o exercício de direitos de tráfego de até 6ª liberdade – ponto aquém (de um terceiro Estado), ponto intermediário (do estado de nacionalidade da aeronave) e ponto além (do território da outra Parte) – e, ainda, abriga a política de multidesignação de empresas aéreas, prescrições importantes para a promoção tanto da produtividade das transportadoras como da competitividade no transporte internacional.

Quanto às tarifas de transporte de passageiros, adota-se uma postura cautelosa, que confere aos governos o poder de interferir nos preços praticados, de sorte a mantê-los em nível razoável, sem a ocorrência de ações que configurem competição desleal. Trata-se de política hoje pouco usual no âmbito dos modernos acordos aéreos, mas que talvez faça algum sentido em virtude de Brasil e Austrália ainda precisarem de algum tempo para conhecerem o comportamento do mercado nas rotas que pretendem ver implantadas entre os dois países.

Importante aspecto do acordo bilateral é o que diz respeito à adoção de práticas e protocolos de segurança de voo e de segurança da aviação, que foram desenvolvidos nos últimos anos na esteira de decisões tomadas no âmbito da Organização de Aviação Civil Internacional – ICAO.

Resta notar que, diferentemente da política clássica de céus abertos, o acordo bilateral que Brasil e Austrália firmam é prudente no que se refere à liberdade de ação das empresas nos serviços prestados entre os países, para os quais a frequência e a capacidade serão as que definirem as autoridades dos dois Estados.

Em vista de ainda não haver experiência no Brasil com relação à adoção da política de céus abertos, como a que orienta o acordo que Brasil e Estados Unidos recentemente firmaram, considera-se conveniente o tipo de precaução que Brasil e Austrália adotam aqui. Considerando a hipótese de a política de céus abertos mostrar-se favorável ao desenvolvimento do transporte aéreo, as Partes poderão, no futuro, avançar com mais vigor em direção a liberdades comerciais e operacionais. Por ora, o ajuste é sensato.

Não parece haver dúvida, assim, de que o presente acordo é oportuno e, no atual estágio da aviação brasileira, conveniente aos interesses nacionais. **Em vista do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 570, de 2016.**

Sala da Comissão, em 23 de maio de 2017.

Deputado **GONZAGA PATRIOTA**
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 570/2016, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Gonzaga Patriota.

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, Hélio Leite, Hugo Leal, João Rodrigues, José Airton Cirilo, Julio Lopes, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Paulo Feijó, Remídio Monai, Renzo Braz, Ricardo Teobaldo, Roberto Britto, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Aliel Machado, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, Delegado Edson Moreira, Jones Martins, Jose Stédile, Leonardo Monteiro, Lucio Mosquini, Marcelo Álvaro Antônio, Osmar Bertoldi, Raquel Muniz, Roberto Balestra, Simão Sessim e Zé Augusto Nalin.

Sala da Comissão, em 31 de maio de 2017.

Deputado **ALTINEU CÔRTE**

Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I – RELATÓRIO

Por ocasião da apreciação da Mensagem nº 208, de 2016, encaminhada a esta Casa pela então Presidente da República, a Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional elaborou o Projeto de Decreto Legislativo em análise que aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Austrália, assinado em Brasília, em 21 de abril de 2010.

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

Na Exposição de Motivos conjunta, encaminhada à Presidente da República pelo Ministro Interino das Relações Exteriores à época Sérgio França Danese e pelo então Ministro Chefe da Secretaria da Aviação Civil Eliseu Lemos Padilha esclarece que o Acordo “tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um marco para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Austrália e, para além desses, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo da cooperação, entre outras.”

O Acordo é composto de uma breve Consideranda, que evidencia o desejo das partes de contribuir para o progresso da aviação civil internacional, e de uma parte dispositiva, composta por vinte e quatro artigos, que tratam: da definição dos termos do Acordo (Artigo 1), das concessões de direitos (Artigo 2), da designação e autorização de empresas aéreas (Artigo 3), da negação, revogação, suspensão e limitação de autorização (Artigo 4), da aplicação de leis (Artigo 5), do reconhecimento de certificados e licenças (Artigo 6), da segurança operacional (Artigo 7), da segurança da aviação (Artigo 8), dos direitos alfandegários (Artigo 9),

da capacidade e a frequência de serviços a serem ofertados (Artigo 10), das tarifas (Artigo 11), das salvaguardas (Artigo 12), das atividades comerciais (Artigo 13), da conversão de divisas e remessas de receitas (Artigo 14), das tarifas aeronáuticas (Artigo 15), das estatísticas (Artigo 16), da aprovação de horários (Artigo 17), das consultas (Artigo 18), das emendas (Artigo 19), dos acordos multilaterais (Artigo 20), da solução de controvérsias (Artigo 21), da denúncia (Artigo 22), do Registro na Organização de Aviação Civil Internacional – OACI (Artigo 23), e, por fim, da vigência (Artigo 24).

A matéria é de competência do Plenário e tramita em regime de urgência (RICD, art. 151, I, j)

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme determina o art. 32, IV, a, em consonância com o art. 139, II, c, ambos do Regimento Interno desta Casa, compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se manifestar acerca da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 570, de 2016.

O art. 84, VIII, da Constituição Federal, outorga competência ao Presidente da República para celebrar tratados, convenções e atos internacionais, ressalvando sempre o referendo do Congresso Nacional. Já o art. 49, I, da mesma Carta Política nos diz que é da competência exclusiva do Congresso Nacional resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais.

Nesse sentido, é competência do Poder Executivo assinar o presente Acordo, bem como cabe ao Congresso Nacional sobre ele decidir, sendo o projeto de decreto legislativo a proposição adequada.

Nenhum óbice foi encontrado na proposição legislativa e no texto do Acordo em análise. Ambos se encontram em consonância com as disposições constitucionais vigentes, em especial com os princípios constitucionais previstos no art. 4º da Constituição Federal, que regem as relações internacionais do País.

De outra parte, o projeto de decreto legislativo ora examinado é bem escrito e respeita a boa técnica legislativa.

Assim, nosso voto é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 570, de 2016.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado RUBENS PEREIRA 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 570/2016, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Rubens Pereira Júnior.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Pacheco - Presidente, Alceu Moreira e Marcos Rogério - Vice-Presidentes, Antonio Bulhões, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Bezerra, Carlos Henrique Gaguim, Chico Alencar, Cristiane Brasil, Danilo Forte, Delegado Waldir, Edio Lopes, Elizeu Dionizio, Esperidião Amin, Expedito Netto, Félix Mendonça Júnior, Genecias Noronha, Hissa Abrahão, Jorginho Mello, José Carlos Aleluia, Júlio Delgado, Juscelino Filho, Jutahy Junior, Lincoln Portela, Luiz Couto, Luiz Fernando Faria, Major Olimpio, Marcelo Aro, Marcelo Delaroli, Marco Maia, Maria do Rosário, Patrus Ananias, Paulo Abi-Ackel, Paulo Teixeira, Rocha, Rocha Loures, Ronaldo Fonseca, Rubens Bueno, Rubens Pereira Júnior, Silvio Torres, Soraya Santos, Thiago Peixoto, Valmir Prascidelli, Wadih Damous, Bacelar, Célio Silveira, Celso Maldaner, Cícero Almeida, Covatti Filho, Delegado Edson Moreira, Fábio Mitidieri, Gabriel Guimarães, Gonzaga Patriota, Gorete Pereira, Hildo Rocha, Hugo Leal, Jerônimo Goergen, João Fernando Coutinho, Jones Martins, Onyx Lorenzoni, Pastor Eurico, Pedro Cunha Lima, Reginaldo Lopes, Rogério Peninha Mendonça e Vitor Valim.

Sala da Comissão, em 9 de maio de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
