C0067598A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 730-B, DE 2017

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 579/2016
Aviso nº 665/2016 - C. Civil

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia, celebrado em Brasília, em 11 de março de 2013; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. MAURO MARIANI); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. RUBENS PEREIRA JÚNIOR).

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

APRECIAÇÃO:
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

CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia, celebrado em Brasília, em 11 de março de 2013.

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

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

Sala da Comissão, em 10 de agosto de 2017.

Deputada **Bruna Furlan**
Presidente

MENSAGEM N.º 579, DE 2016
(Do Poder Executivo)

Aviso nº 665/2016 - C. Civil

Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia, celebrado em Brasília, em 11 de março de 2013.

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

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Mensagem nº 579

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia, celebrado em Brasília, em 11 de março de 2013.

Brasília, 20 de outubro de 2016.

00055.000355/2013-96

A-48

EMI nº 00250/2016 MRE MTPA

29/07/16 11:40

Brasília, 29 de Julho de 2016

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

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia, assinado em Brasília, em 11/03/2013, pelo então Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, Wagner Bittencourt de Oliveira, e pelo Embaixador da Nova Zelândia no Brasil, Jeffrey McAllister.

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

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

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: José Serra, Maurício Quintella Malta Lessa

É CÓPIA AUTÊNTICA
Ministério das Relações Exteriores
Brasília 25 de setembro de 2013
Chefe da Divisão de Atos Internacionais

ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA NOVA ZELÂNDIA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da Nova Zelândia, doravante denominados "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 desenvolvimento da aviação civil internacional;

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

Acordam o que se segue:

Artigo 1
Definições

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

a) "autoridade aeronáutica" significa, no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da Nova Zelândia, o Ministro responsável pelos assuntos relativos à Aviação Civil, ou em ambos os casos, qualquer outra

autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

b) "Acordo" significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;

c) "capacidade" significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;

d) "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;

e) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;

f) "preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos;

g) "território", em relação a um Estado, tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção no entendimento de que, no caso da Nova Zelândia, o termo "território" excluirá Toquelau;

h) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e

i) "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais", têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção.

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 Anexo deste Acordo.

2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes gozarão dos seguintes direitos:

a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;

c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Anexo deste Acordo, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e

d) os demais direitos especificados no presente Acordo.

3 As empresas aéreas de cada Parte, outras que não as designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados nas letras "a" e "b" do parágrafo 2 deste Artigo.

4 Nenhum dispositivo deste Acordo 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 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. Essas notificações serão feitas por via diplomática.

2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação de uma empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos, cada Parte concederá à empresa aérea a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

a) a empresa aérea seja constituída e tenha seu escritório principal no território da Parte que a designa;

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

c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 9 (Segurança da Aviação); e

d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais 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 tenha sido designada, desde que ela cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

Artigo 4
Negação, Revogação e Limitação de Autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão 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 nos casos em que:

a) elas não estejam convencidas de que a empresa aérea designada seja constituída e tenha seu escritório principal no território da Parte que a designa; ou

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

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

d) a empresa aérea designada não satisfaça outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais pela Parte que recebe a designação.

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

Artigo 5
Aplicação de Leis

1. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, ou à operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte.

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

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

4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto 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, 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.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte 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 sobrevoo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

Artigo 7
Segurança Operacional

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

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

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

4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de imediatamente suspender ou modificar a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte.

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

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

Artigo 8
Cooperação em Segurança Operacional da Aviação Civil

As Partes promoverão a cooperação entre suas autoridades reguladoras com o propósito de estabelecer acordos técnicos ou operacionais que facilitem:

a) a troca de informações em matéria de segurança operacional da aviação civil e de meio ambiente;

b) o reconhecimento mútuo de certificação e/ou processos regulatórios de segurança operacional, e

c) o comércio de bens e serviços relacionados à aviação civil.

Artigo 9
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 segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971 e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

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

3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos 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 notificará a outra Parte de qualquer 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 assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também considerará de modo favorável qualquer solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

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 assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Cada Parte terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes a notificação, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo aplicadas ou que planejem aplicar, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão 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 estarão cobertas por um acordo específico sobre a proteção de informação entre as autoridades competentes de ambas as Partes.

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 de consultas. Tais consultas começarão 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 dos 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 prevenir o ulterior descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

Artigo 10
Tarifas Aeronáuticas

1. As tarifas aeronáuticas que possam ser impostas pelas autoridades ou órgãos competentes de cada Parte sobre as empresas aéreas da outra Parte serão justas, razoáveis, não injustamente discriminatórias, e repartidas equitativamente entre categorias de usuários. Em qualquer caso, tais tarifas aeronáuticas impostas sobre as empresas aéreas da outra Parte serão estabelecidas em condições não menos favoráveis do que as condições mais favoráveis disponíveis a qualquer outra empresa aérea no momento em que as tarifas sejam estabelecidas.

2. Cada Parte estimulará a realização de consultas entre as autoridades ou órgãos competentes em seu território e as empresas aéreas que utilizam as instalações e os serviços, e estimulará as autoridades ou órgãos competentes e as empresas aéreas a trocarem informações que possam ser necessárias para permitir uma análise precisa sobre a razoabilidade das tarifas, de acordo com os princípios dos parágrafos 1 e 2 deste Artigo. Cada Parte estimulará o fornecimento pelas autoridades ou órgãos competentes aos usuários, com razoável antecedência, de qualquer proposta de alteração nas tarifas aeronáuticas, a fim de permitir que os usuários expressem suas opiniões antes que qualquer alteração seja feita.

3. Em procedimentos de solução de controvérsias, nos termos do Artigo 20 deste Acordo, nenhuma das Partes será considerada em violação de uma provisão deste Artigo, a menos que:

a) não proceda à revisão da tarifa ou prática que seja objeto de reclamação pela outra Parte dentro de um período de tempo razoável; ou

b) após tal revisão, não tome todas as medidas a seu alcance para corrigir qualquer tarifa ou prática incompatível com este Artigo.

Artigo 11
Direitos Alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará 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 na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes e conhecimentos aéreos, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte que esteja operando os serviços acordados.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos itens referidos 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.

Artigo 12
Capacidade

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

2. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

Artigo 13
Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitos a aprovação.

2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte de e para o seu território.

Artigo 14
Concorrência

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

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

Artigo 15
Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas designadas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços aéreos e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.

2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou

cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução de tais conversão e remessa.

3. O disposto neste Artigo não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

4. Caso exista um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação, ou caso um acordo especial regule a transferência de fundos entre as Partes, tais acordos prevalecerão.

Artigo 16

Atividades Comerciais

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

2. Cada empresa aérea terá o direito de vender tais serviços aéreos na moeda desse território ou, sujeito às leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa poderá adquirir tais serviços aéreos em moedas aceitas por essa empresa aérea.

3. As empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, com base na reciprocidade, trazer e manter no território da outra Parte seus representantes e o pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

4. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas com pessoal próprio ou usando os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte, autorizada a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

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

a) cada Parte concederá, 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 facilitarão e acelerarão as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

6. Ao operar ou oferecer os serviços aéreos internacionais nos termos do presente Acordo, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá, sujeita às leis e regulamentos de cada Parte, celebrar acordos de cooperação, incluindo, mas não limitados a, acordos de código compartilhado, arrendamento e arrendamento com tripulação, seguro e manutenção ("*wet-*

leasing"), com qualquer outra empresa aérea, incluindo empresas aéreas de terceiros países que possuam as necessárias autorizações de operação para o acordo de cooperação em questão.

7. Cada empresa aérea designada terá o direito de executar seu próprio serviço de apoio em solo ("*serviço próprio*") no território da outra Parte ou, a seu critério, o direito de escolher dentre agentes concorrentes para a realização de tais serviços, no todo ou em parte. Os direitos estarão sujeitos apenas a restrições físicas resultantes de considerações da segurança aeroportuária. Nos casos em que tais considerações excluam a possibilidade de serviço próprio, os serviços de apoio em solo estarão disponíveis de forma não discriminatória a todas as empresas aéreas; as tarifas basear-se-ão nos custos dos serviços prestados, e tais serviços serão comparáveis em tipo e qualidade aos serviços que estariam disponíveis se o serviço próprio fosse possível.

8. Não obstante qualquer outra disposição deste Acordo, empresas aéreas e provedores indiretos de transporte de carga das Partes serão autorizados, sem restrições, a empregar em conexão com o transporte aéreo internacional, qualquer transporte de carga por superfície de ou para quaisquer pontos nos territórios das Partes ou em terceiros países, inclusive de e para todos os aeroportos com instalações alfandegárias, e incluindo, quando aplicável, o direito de transportar carga alfandegada sob leis e regulamentos aplicáveis. Será providenciado o acesso de tal carga às instalações e procedimentos alfandegários, quer seja transportada por superfície ou por meio aéreo. As empresas aéreas poderão optar por executar seu próprio transporte de superfície ou fazê-lo por meio de acordos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície operado por outras empresas aéreas e provedores indiretos de transporte aéreo de carga. Tais serviços intermodais de carga poderão ser oferecidos a um preço único para o transporte aéreo e de superfície combinados, desde que os expedidores de carga não sejam induzidos a erro quanto aos fatos relativos a tal transporte.

Artigo 17
Estatísticas

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

Artigo 18
Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 30 (trinta) dias antes do início de operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado para qualquer modificação dos horários.

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

Artigo 19
Consultas

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento.

2. Tais consultas, que podem ser feitas mediante reuniões ou por correspondência, serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação por escrito pela outra Parte, a menos que de outra forma acordado por ambas as Partes.

Artigo 20
Solução de Controvérsias

1. 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 Operacional) e 9 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas das Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.

2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia será solucionada por via diplomática.

Artigo 21
Emendas

Qualquer emenda a este Acordo, acordada entre as Partes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados por ambas as Partes.

Artigo 22
Acordos Multilaterais

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

Artigo 23
Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, por via diplomática, de sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à OACI. Este Acordo expirará à meia noite, hora local da Parte notificada,

imediatamente antes do primeiro aniversário da 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, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela OACI.

Artigo 24
Registro na OACI

Este Acordo, bem como qualquer emenda ao mesmo, será registrado na OACI, depois de assinado, pela Parte em cujo território haja ocorrido a assinatura, ou conforme acordado pelas Partes.

Artigo 25
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor sessenta (60) dias após o recebimento da segunda nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados por ambas as Partes.

Após sua entrada em vigor, o presente Acordo substituirá o *Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia*, assinado em Brasília, em 18 de junho de 1996.

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

Feito em Brasília, no dia 11 do mês de março, do ano de 2013, em duplicata, em português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Wagner Bittencourt
Ministro Chefe da Secretária de Aviação Civil

PELO GOVERNO DA
NOVA ZELÂNDIA

Jeffrey Hugh MCAllister
Embaixador pela Nova Zelândia

ANEXO

Serviços Aéreos Regulares

Rotas

As empresas aéreas de cada Parte, designadas ao abrigo do presente Acordo para operar no âmbito deste Anexo, em conformidade com os termos de sua designação, terão o direito de realizar serviços aéreos internacionais regulares, como segue:

A. Rotas para a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pelo Governo da República Federativa do Brasil

De pontos aquém Brasil, via Brasil e pontos intermediários, para um ponto ou pontos na Nova Zelândia e além.

B. Rotas para a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pelo Governo da Nova Zelândia

De pontos aquém Nova Zelândia, via Nova Zelândia e pontos intermediários, para um ponto ou pontos no Brasil e além.

Notas

As empresas aéreas designadas de cada Parte poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção:

1. efetuar voos em uma ou ambas as direções;
2. combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;
3. servir, nas rotas, pontos aquém, intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem;
4. omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;
5. transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas;
6. servir pontos anteriores a qualquer ponto em seu território, com ou sem mudança de aeronave ou número de voo, e oferecer e anunciar tais serviços ao público como serviços diretos; e
7. exercer direitos de tráfego de parada co-terminais, incluindo o transporte de passageiros com bilhetes emitidos internacionalmente,

sem limitação de direção ou geográfica, e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que o ponto de origem ou de destino esteja no território da Parte que designa a empresa aérea.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

I - RELATÓRIO

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República submete ao Congresso Nacional, por meio da Mensagem Nº 579, de 2016, acompanhada de Exposição de Motivos conjunta do Ministro das Relações Exteriores e do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia, celebrado em Brasília, em 11 de março de 2013, 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 das Relações Exteriores José Serra e o Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil Maurício Quintella Malta Lessa informam que o presente Acordo ".....tem o objetivo de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, por meio do estabelecimento de um novo marco legal para a operação de serviços aéreos, que certamente contribuirá para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cooperação, entre outras".

O instrumento internacional em apreço arrola, em sua seção dispositiva, vinte e cinco 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 Anexo, 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; 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 empresa aérea designada seja estabelecida no território da Parte que a designa;

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

c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança operacional) e no Artigo 9 (Segurança da Aviação) deste Acordo; e

d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacionais 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 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 tais aeronaves enquanto em seu território, deverão ser aplicados às aeronaves 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 operacional, o **Artigo 7** dispõe que cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com instalações aeronáuticas, 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.

Nos termos do **Artigo 8**, as Partes promoverão a cooperação entre suas autoridades reguladoras com o propósito de estabelecer acordos técnicos ou operacionais que facilitem a troca de informações em matéria de segurança operacional da aviação civil e de meio ambiente; o reconhecimento mútuo de certificação e/ou processos regulatórios de segurança operacional e o comércio de bens e serviços relacionados à aviação civil.

Quanto aos aspectos de segurança da aviação, o **Artigo 9** 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, da *Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção*, de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

Nos termos do **Artigo 10**, as tarifas aeronáuticas que possam ser impostas pelas autoridades ou órgãos competentes de cada Parte sobre as empresas aéreas da outra Parte serão justas, razoáveis, não injustamente discriminatórias, e repartidas equitativamente entre categorias de usuários, sendo, ainda, estabelecidas em condições não menos favoráveis do que as condições mais favoráveis disponíveis a qualquer outra empresa aérea no momento em que as tarifas sejam estabelecidas.

O **Artigo 11** versa sobre direitos alfandegários e dispõe que cada Parte, com base na reciprocidade, isentará 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 na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes e conhecimentos aéreos, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte que esteja operando os serviços acordados.

O **Artigo 12** estabelece que cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços aéreos internacionais a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado, sendo que nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

Já o **Artigo 13** dispõe que os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitos a aprovação.

No tocante à concorrência, as Partes deverão, nos termos do **Artigo 14**, a pedido, informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência ou modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos

concretos a elas relacionados, que poderiam afetar a operação de serviços aéreos cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.

Nos termos do **Artigo 15,** 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 aéreos e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.

O **Artigo 16** 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.

O **Artigo 17** dispõe que as autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais que possam ser razoavelmente requeridas, ao passo que o **Artigo 18** prescreve que as empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 30 (trinta) dias antes do início de operação dos serviços acordados.

As autoridades aeronáuticas das Partes poderão, conforme o **Artigo 19**, a qualquer momento solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento, conquanto, no tocante à solução de controvérsias, o **Artigo 20** dispõe 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 Operacional), e 9 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas das Partes deverão buscar resolvê-las por meio de consultas e negociações, e caso não cheguem a um acordo, a controvérsia deverá ser solucionada por vis diplomática.

O presente Acordo poderá ser emendado nos termos do **Artigo 21**, sendo que, segundo o **Artigo 22**, 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 23**, será registrado na Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, nos termos de seu **Artigo 24**, e entrará em vigor, de acordo com o **Artigo 25**, sessenta (60) dias após o recebimento da segunda nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados por ambas as Partes, substituindo então o “Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia”, de 1996.

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 11 de março de 2013, em português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Assinaram o instrumento: o então Ministro Chefe da Secretária de Aviação Civil Wagner Bittencourt, pelo Governo da República Federativa do Brasil, e, pelo Governo da Nova Zelândia, seu Embaixador Jeffrey Hugh McAllister.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia, celebrado em Brasília, em 11 de março de 2013.

Os acordos de serviços aéreos – ASAs 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.

A rede multilateral e sobretudo a rede bilateral de acordos internacionais de serviços aéreos têm expandido em número e, da mesma forma, têm inovado em seus dispositivos em sintonia 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 operacional e sobretudo a segurança da aviação, conforme estipulado nos modelares dispositivos desses acordos*, in casu*, Artigos 7 e 9 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, sendo exemplar o instrumento em apreço.

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.

Quanto ao Acordo em apreço, trata-se de uma nova avença que irá substituir o ASA vigente entre Brasil e Nova Zelândia, de 1996. Esse novo acordo conta com os dispositivos usuais seguindo o modelo proposto pela OACI e inova com relação ao anterior por contemplar, como ressaltamos anteriormente, dispositivos típicos de um acordo de “céus abertos”, a exemplo de seus Artigos 12 e 13, que dispõem sobre capacidade e preços respectivamente.

Além disso, conforme estabelece Quadro de Rotas, constante do Anexo, as empresas aéreas designadas de cada Parte poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção servir, nas rotas, pontos aquém, intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem.

Cumpre ainda registrar a inclusão de dispositivo prevendo, nos termos de seu Artigo 8, a cooperação em segurança operacional, contemplando igualmente a troca de informações em matéria de meio ambiente, preocupação crescente da aviação civil internacional.

As partes signatárias do acordo em comento estabeleceram relações diplomáticas em 1964 e, segundo informações do Ministério das Relações Exteriores, o intercâmbio entre as partes intensificou-se após a abertura da Embaixada do Brasil em Wellington, em 1997, e a inauguração da Embaixada da Nova Zelândia em Brasília, em 2001, ano em que também foi criado um Mecanismo de Consultas Políticas entre Brasil e Nova Zelândia.

Digno de nota é o fato de que o presente instrumento foi assinado por ocasião da visita oficial ao nosso país do então Primeiro-Ministro da Nova Zelândia, John Key.

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 Nova Zelândia.

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 sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia, celebrado em Brasília, em 11 de março de 2013, nos termos do projeto de decreto legislativo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2017

Deputado HERÁCLITO FORTES
Relator

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2017

(MENSAGEM N° 579, DE 2016)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia, celebrado em Brasília, em 11 de março de 2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia, celebrado em Brasília, em 11 de março de 2013.

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

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

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado HERÁCLITO FORTES
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 579/16, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Heráclito Fortes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Bruna Furlan - Presidente; Luiz Lauro Filho e Nelson Pellegrino - Vice-Presidentes; André de Paula, Arlindo Chinaglia, Átila Lins, Benito Gama, Cabuçu Borges, Claudio Cajado, Dimas Fabiano, Eduardo Barbosa, Ezequiel Fonseca, Fausto Pinato, Heráclito Fortes, Jarbas Vasconcelos, Jean Wyllys, Jô Moraes, Luiz Nishimori, Luiz Sérgio, Marcelo Castro, Milton Monti, Pastor Eurico, Pedro Fernandes, Rubens Bueno, Angelim, Benedita da Silva, Dilceu Sperafico, Eduardo Cury, João Fernando Coutinho, Marcus Vicente, Rocha, Subtenente Gonzaga e Walter Ihoshi.

Sala da Comissão, em 9 de agosto de 2017.

Deputada BRUNA FURLAN
Presidente

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO IV
DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

CAPÍTULO I
DO PODER LEGISLATIVO

.....

Seção II
Das Atribuições do Congresso Nacional

Art. 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 justificação adequada. *("Caput" do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994)*

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

§ 2º As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal poderão encaminhar pedidos escritos de informação a Ministros de Estado ou a qualquer das pessoas referidas no *caput* deste artigo, importando em crime de responsabilidade a recusa, ou o não atendimento, no prazo de trinta dias, bem como a prestação de informações falsas. *(Parágrafo com 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 730, de 2017, que "Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia, celebrado em Brasília, em 11 de março de 2013". A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 579, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

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

> *"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 Anexo, 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; 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 empresa aérea designada seja estabelecida no território da Parte que a designa;*
>
> *b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa;*
>
> *c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança operacional) e no Artigo 9 (Segurança da Aviação) deste Acordo; e*
>
> *d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacionais 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 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 tais aeronaves enquanto em seu território, deverão ser aplicados às aeronaves 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 operacional, o **Artigo 7** dispõe que cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com instalações aeronáuticas, 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.*

*Nos termos do **Artigo 8**, as Partes promoverão a cooperação entre suas autoridades reguladoras com o propósito de estabelecer acordos técnicos ou operacionais que facilitem a troca de informações em matéria de segurança operacional da aviação civil e de meio ambiente; o reconhecimento mútuo de certificação e/ou processos regulatórios de segurança operacional e o comércio de bens e serviços relacionados à aviação civil.*

*Quanto aos aspectos de segurança da aviação, o **Artigo 9** 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, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.*

*Nos termos do **Artigo 10**, as tarifas aeronáuticas que possam ser impostas pelas autoridades ou órgãos competentes de cada Parte sobre as empresas aéreas da outra Parte serão justas, razoáveis, não injustamente discriminatórias, e repartidas equitativamente entre categorias de usuários, sendo, ainda, estabelecidas em condições não menos favoráveis do que as condições mais favoráveis disponíveis a qualquer outra empresa aérea no momento em que as tarifas sejam estabelecidas.*

*O **Artigo 11** versa sobre direitos alfandegários e dispõe que cada Parte, com base na reciprocidade, isentará 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 na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes e conhecimentos aéreos, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte que esteja operando os serviços acordados.*

*O **Artigo 12** estabelece que cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços aéreos internacionais a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado, sendo que nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.*

*Já o **Artigo 13** dispõe que os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitos a aprovação.*

*No tocante à concorrência, as Partes deverão, nos termos do **Artigo 14**, a pedido, informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência ou modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que poderiam afetar a operação de serviços aéreos cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.*

*Nos termos do **Artigo 15,** 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 aéreos e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.*

*O **Artigo 16** 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.

*O **Artigo 17** dispõe que as autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais que possam ser razoavelmente requeridas, ao passo que o **Artigo 18** prescreve que as empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 30 (trinta) dias antes do início de operação dos serviços acordados.*

*As autoridades aeronáuticas das Partes poderão, conforme o **Artigo 19**, a qualquer momento solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento, conquanto, no tocante à solução de controvérsias, o **Artigo 20** dispõe 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 Operacional), e 9 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas das Partes deverão buscar resolvê-las por meio de consultas e negociações, e caso não cheguem a um acordo, a controvérsia deverá ser solucionada por vis diplomática.*

*O presente Acordo poderá ser emendado nos termos do **Artigo 21**, sendo que, segundo o **Artigo 22**, 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 23**, será registrado na Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, nos termos de seu **Artigo 24**, e entrará em vigor, de acordo com o **Artigo 25**, sessenta (60) dias após o recebimento da segunda nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados por ambas as Partes, substituindo então o "Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia", de 1996.*

*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 11 de março de 2013, em português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.*

Assinaram o instrumento: o então Ministro Chefe da Secretária de Aviação Civil Wagner Bittencourt, pelo Governo da República

Federativa do Brasil, e, pelo Governo da Nova Zelândia, seu Embaixador Jeffrey Hugh McAllister".

II - VOTO DO RELATOR

O Acordo sobre Serviços Aéreos que, em 2013, firmaram entre si o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia substitui a avença existente entre as Partes, datada de 1996.

Em termos gerais, o Acordo segue a linha adotada pelo Brasil e pela maior parte dos países no campo do transporte aéreo internacional: permitir que, no aspecto puramente econômico, as empresas prestadoras de serviços aéreos possam determinar livremente os padrões de sua operação, de forma a alcançar maior produtividade a menores preços. É isso o que preconizam a IATA – Associação Internacional de Transporte Aéreo (entidade que congrega as empresas áreas) e a própria OACI – Organização de Aviação Civil Internacional, órgão da estrutura das Nações Unidas.

Saliente-se, porém, que no campo da segurança da aviação não se prescinde da atuação enérgica dos governos, de sorte a manter as operações dentro dos mais estritos padrões.

Importa observar que "*o comércio bilateral Brasil-Nova Zelândia apresenta potencial de crescimento. Em 2015, exportamos um total de US$ 64,2 milhões e importamos US$ 56 milhões. Predominam, em nossa pauta de exportação para a Nova Zelândia, produtos manufaturados (cerca de 49% do total), seguidos dos produtos básicos (43%) e dos semimanufaturados (8%). Em 2014, quase 90% de nossas importações foram de produtos manufaturados, seguidos de básicos e semimanufaturados*"[1].

A par das relações com a Nova Zelândia propriamente dita, esse belo país é uma importante porta de entrada na Ásia, via hemisfério sul. É para tal continente que o eixo das atividades econômicas começa a se mover. Vale muito para o Brasil, portanto, manter conectividade com nações daquela região.

Sendo o que tinha a considerar, voto pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 730, de 2017.

[1] http://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=3514629&disposition=inline

Sala da Comissão, em 07 de dezembro de 2017.

Deputado MAURO MARIANI
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 730/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Mariani.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

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

Sala da Comissão, em 13 de dezembro de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTES
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I – RELATÓRIO

Por ocasião da apreciação da Mensagem nº 579, de 2016, encaminhada a esta Casa pela Senhora 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 sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia, celebrado em Brasília, em 11 de março de 2013.

Na Exposição de Motivos 00250/2016/MRE/MTPA, os Ministros de Estado das Relações Exteriores e de Transportes, Portos e Aviação Civil, destacam que *"(...) o referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente este Ministério, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o objetivo de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, por meio do estabelecimento de um novo marco legal para a operação de serviços aéreos, que*

certamente contribuirá para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cooperação, entre outras."

O parecer do ilustre Relator da matéria na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, Deputado HERÁCLITO FORTES, ressalta, oportunamente, que *"(...) 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*".

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

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*, combinado com o art. 139, II, *c*, do Regimento Interno desta Casa, compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se manifestar sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 730, de 2017.

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 que acarretem compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Nesse sentido, insere-se na 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, especialmente com os princípios que regem as relações internacionais da República Federativa do Brasil, previstos no art. 4º da Constituição Federal.

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

Ante o exposto, nosso voto é pela **constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 730, de 2017**.

Sala da Comissão, em 16 de novembro de 2017.

Deputado RUBENS PEREIRA JUNIOR
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 730/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Rubens Pereira Júnior.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Pacheco - Presidente, Alceu Moreira, Daniel Vilela e Marcos Rogério - Vice-Presidentes, Alessandro Molon, Andre Moura, Antonio Bulhões, Arnaldo Faria de Sá, Benjamin Maranhão, Betinho Gomes, Bilac Pinto, Chico Alencar, Danilo Cabral, Edio Lopes, Expedito Netto, Fábio Sousa, Félix Mendonça Júnior, Hildo Rocha, Jorginho Mello, José Carlos Aleluia, José Mentor, Júlio Delgado, Juscelino Filho, Luis Tibé, Luiz Couto, Magda Mofatto, Maia Filho, Marcelo Delaroli, Marco Maia, Maria do Rosário, Mauro Pereira, Osmar Serraglio, Paes Landim, Patrus Ananias, Paulo Teixeira, Rocha, Rogério Rosso, Ronaldo Fonseca, Rubens Bueno, Rubens Pereira Júnior, Sergio Zveiter, Silvio Torres, Tadeu Alencar, Thiago Peixoto, Valmir Prascidelli, Wadih Damous, André Amaral, Capitão Augusto, Celso Maldaner, Covatti Filho, Delegado Edson Moreira, Felipe Maia, Gonzaga Patriota, Jerônimo Goergen, João Campos, João Gualberto, Jones Martins, Major Olimpio, Onyx Lorenzoni, Pastor Eurico, Pedro Cunha Lima, Pompeo de Mattos, Pr. Marco Feliciano, Roberto de Lucena e Toninho Pinheiro.

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO