

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 574 /2016

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com Relação à Curaçao, referente a Transporte Aéreo entre Brasil e Curaçao, celebrado em Brasília, em 03 de dezembro de 2013.

**Autor:** COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

**Relator:** DEPUTADO WADIH DAMOUS

#### **PARECER**

(Do Deputado WADIH DAMOUS)

#### **I – RELATÓRIO**

Trata-se de Projeto de Decreto Legislativo que pretende aprovar o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com relação à Curaçao, referente ao Transporte Aéreo entre Brasil e Curaçao, celebrado em Brasília, em 03 de dezembro de 2013.

O referido acordo dispõe, no artigo 2, que o Reino dos Países Baixos, com relação à Curaçao e a República Federativa do Brasil concederão, reciprocamente, os seguintes direitos para a realização de transporte aéreo por empresas aéreas designadas da outra Parte:

- a) O direito de sobrevoar o território da outra parte sem pousar;
- b) O direito de fazer escalas para fins não comerciais em seu território;
- c) O direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas deste Acordo para embarcar e desembarcar

tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação.

O acordo não autoriza as empresas aéreas o direito de embarcar passageiros, bagagem, carga ou mala postal no território da outra Parte, mediante remuneração e com destino a outro ponto no território dessa outra Parte.

O artigo 3 autoriza as empresas aéreas, à sua escolha, trocar de aeronave no território da outra Parte ou em qualquer ponto ao longo das rotas especificadas, em qualquer ou em todos os voos no âmbito dos serviços acordados.

O artigo 4 e 5 estabelecem que os Governos da República Federativa do Brasil e do Reino dos Países Baixos, com relação à Curaçao, terão o direito de designar uma ou mais empresas aéreas para realizar transporte aéreo entre e além de seus territórios em conformidade com o Acordo, e de revogar ou alterar tais designações. E concede a cada parte o direito de revogar, suspender ou limitar as autorizações operacionais de uma empresa aérea da outra parte se não observados os requisitos estabelecidos.

O artigo 6 estabelece que as empresas aéreas deverão observar a legislação da outra parte sobre operação e navegação de aeronaves, ao entrarem ou saírem do território.

Dispõe, ainda, que na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares, nenhuma parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa em relação às empresas aéreas da outra parte. E que passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado.

Segundo o artigo 7, cada parte reconhecerá como válidos os certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças emitidos ou convalidados pela outra Parte e ainda em vigor, desde que sejam observados os requisitos mínimos estabelecidos na Convenção. Reserva-se, contudo, o direito de cada parte se recusar a reconhecer, para o objetivo de sobrevoos ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra parte.

O artigo 8, sobre segurança de aviação, estabelece que as partes

reafirmam sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, e de atuar em conformidade com a legislação internacional sobre aviação, listadas no acordo.

O artigo 9 estabelece que as empresas de cada parte terão direito de estabelecer escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora, no território da outra Parte para a venda e comercialização de transporte aéreo. E, observando as leis e regulamentos da outra parte relativos à entrada no País, residência e emprego, poderão trazer e manter no território da outra parte seus representantes e o pessoal comercial, técnico, operacional e outros especialistas necessários à operação do transporte aéreo.

As empresas terão ainda o direito de converter e remeter a seu País, a pedido, receitas locais provenientes das atividades relacionadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, que serão prontamente autorizadas, sem restrições ou impostos, à taxa de câmbio aplicável às transações e remessas correntes no dia em que a empresa tenha feito o pedido inicial de remessa.

O artigo 10 dispõe que as tarifas aeronáuticas às empresas aéreas da outra parte serão justas, razoáveis, não discriminatórias e repartidas equitativamente entre as categorias de usuários e aplicadas em termos não menos favoráveis disponíveis a qualquer outra empresa aérea no momento da aplicação.

O artigo 11 estabelece que cada parte deverá informar a outra sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência ou modificações das mesmas, bem como sobre quaisquer objetivos específicos a ela relacionados, que poderiam afetar a operação de serviços de transporte aéreo cobertos pelo acordo ora apreciado.

O artigo 12 e 13 dispõem que a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, será determinada pela empresa aérea, e que nenhuma parte intervirá unilateralmente exceto por exigências de natureza alfandegária.

Segundo o artigo 13 os preços cobrados pelos serviços operados poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas.

O artigo 14 determina que cada parte, baseado na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra parte, no maior grau permitido por sua legislação, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, equipamento de uso normal das aeronaves, provisões de bordo, e outros.

O artigo 15 dispõe que o capital representado pelas aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada será tributado unicamente no território da parte em que está situada a sede da empresa.

O artigo 16 determina 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.

O artigo 17 dispõe que as empresas aéreas submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte pelo menos quarenta e cinco (45) dias antes do início da operação dos voos acordados, e no caso de voos de reforço, fora do quadro de horário aprovado, com quinze (15) dias antes da operação de tais voos.

O artigo 18 estabelece que as partes podem solicitar consultas sobre interpretação, aplicação, implementação, emenda ou aplicação do acordo, a qualquer momento.

Segundo o artigo 19, as controvérsias relativas à interpretação do acordo, exceto as que possam surgir sobre os artigos 7 (segurança operacional) e 8 (segurança da aviação) serão resolvidas, inicialmente, pelas autoridades aeronáuticas de ambas as partes, por meio de consultas e negociações. E, caso não cheguem a um acordo, a controvérsia será solucionada pela via diplomática.

O artigo 20 dispõe que se um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as partes, as disposições de tal acordo prevalecerão.

O artigo 21 as partes podem a qualquer tempo notificar a outra parte

por escrito, por via diplomática, de sua decisão de denunciar este acordo. E o acordo expirará um (1) ano após a data de recebimento da notificação pela outra parte.

O acordo entra em vigor, conforme artigo 22, sessenta (60) dias após a data de recebimento da última notificação, sobre a conclusão de seus procedimentos internos necessários para a entrada em vigor do acordo.

## **II – VOTO**

Cabe a essa Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se manifestar sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto de decreto legislativo nº 574, de 2016, conforme determina o art. 32, IV, a em consonância com o art. 139, II, c, ambos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

O art. 84, VIII da Constituição Federal dispõe ser da competência privativa do Presidente da República celebrar tratados, convenções e atos internacionais, sujeitos a referendo do Congresso Nacional. E o art. 49, I também da Constituição Federal estabelece que é competência exclusiva do Congresso Nacional resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais. No que tange à constitucionalidade formal, portanto, o trâmite do projeto de decreto legislativo está em consonância com o que dispõe a constituição federal.

No tocante à constitucionalidade material, que é adequação do projeto de lei com as disposições constitucionais, também não há óbices para a sua aprovação. Tampouco há em relação à juridicidade, representada pela consonância com os princípios e formas do direito.

Acordos Internacionais, como o ora analisado, são de fundamental importância para fortalecer a relação entre os países signatários, de forma a contribuir em diversas esferas como o comércio e o turismo entre estes Países.

Pelo exposto, voto pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 574 de 2016.

Sala da Comissão, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

---

DEPUTADO WADIH DAMOUS (PT/RJ)