C0075764A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 1.161-B, DE 2018

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 477/2018
Aviso nº 423/2018 - C. Civil

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. VALDEVAN NOVENTA); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. TÚLIO GADÊLHA).

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

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017.

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 13 de dezembro de 2018.

Deputado **Nilson Pinto**
Presidente

MENSAGEM N.º 477, DE 2018
(Do Poder Executivo)

Aviso nº 423/2018 - C. Civil

Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017.

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 477

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 de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017.

Brasília, 29 de agosto de 2018.

09064.000128/2017-50.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
Secretaria de Governo
Subchefia de Assuntos Parlamentares
DOCUMENTO ASSINADO ELETRÔNICAMENTE
CONFERE COM O ORIGINAL
Edmar Alves de Jesus
Brasília 2017 / 18 H 10:52

EMI nº 00196/2018 MRE MTPA

Brasília, 20 de Julho de 2018

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30/10/2017, pelo Diretor-Presidente da Agência de Aviação Civil (ANAC), José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, munido de carta de plenos poderes.

2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e a ANAC, tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento do marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Guatemala, e para além desses, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação. Em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil estabelecida pelo Decreto nº6780/2009, o Acordo contempla concessão de direitos de tráfego de até quinta liberdade (artigo 2, parágrafo 2, alínea c), múltipla designação de empresas (artigo 3), livre determinação de capacidade (artigo 12), liberdade tarifária (artigo 13) e quadro de rotas aberto (anexo ao Acordo).

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

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Aloysio Nunes Ferreira Filho, Valter Casimiro Silveira

EMI Nº 196 DAI/DNS/DMAC/AFEPA/MRE/MTPA – PAIN-BRAS-GUAT

Brasília, em 20 de JULHO de 2018.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30/10/2017, pelo Diretor-Presidente da Agência de Aviação Civil (ANAC), José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, munido de carta de plenos poderes.

2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e a ANAC, tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento do marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Guatemala, e para além desses, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação. Em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil estabelecida pelo Decreto nº6780/2009, o Acordo contempla concessão de direitos de tráfego de até quinta liberdade (artigo 2, parágrafo 2, alínea c), múltipla designação de empresas (artigo 3), livre determinação de capacidade (artigo 12), liberdade tarifária (artigo 13) e quadro de rotas aberto (anexo ao Acordo).

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

Respeitosamente,

ALOYSIO NUNES FERREIRA
Ministro de Estado das Relações Exteriores

MAURÍCIO QUINTELLA MALTA LESSA
Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil

É CÓPIA AUTÊNTICA
Ministério das Relações Exteriores
Brasília, 18 de dezembro de 2017
Chefe da Divisão de Atos Internacionais

ACORDO SOBRE SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA GUATEMALA

O Governo da República Federativa do Brasil ("Brasil")

e

o Governo da República da Guatemala ("Guatemala"),
daqui por diante referidos como "Partes";

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

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

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

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

Acordam o que se segue:

Artigo 1
Definições

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

1. "autoridade aeronáutica" significa, no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso Guatemala, a Direção Geral de Aeronáutica Civil, ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

2. "Acordo" significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;

3. "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;

4. "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, desde que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

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

6. "preço ou tarifa" 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;

7. "território", em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;

8. "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;

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

10. "código compartilhado" significa um acordo comercial entre empresas aéreas designadas de ambas as Partes, e/ou com empresas aéreas de terceiros países, através do qual se opera em conjunto uma rota específica, na qual as empresas aéreas envolvidas detenham direitos de tráfego. Implica a utilização de uma aeronave em que as empresas aéreas possam transportar passageiros, carga e correio, cada uma utilizando o seu próprio código; e

11. "OACI" significa a Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

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 Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, 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 dentro do 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 em conformidade com o presente Acordo e de revogar ou alterar tal designação. Essas notificações serão feitas por Nota diplomática.

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

a) a empresa aérea se encontre 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 8 (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 de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

3. Ao receber a autorização de operação constante do parágrafo 2, uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços acordados para os quais 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 se encontre estabelecida no território da Parte que a designou; 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 esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

2. 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 30 (trinta) dias 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 ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, serão aplicados à aeronave das empresas aéreas da outra Parte.

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 transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

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

Artigo 6
Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte 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. Todavia, cada Parte 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 após a 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 demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição desta estão conformes com as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção.

4. Quando seja indispensável adotar medidas urgentes para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente 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 assim que 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. Ele também será notificado da solução satisfatória de tal situação.

Artigo 8
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a 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 em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção 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 toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte sobre tais diferenças.

4. Cada Parte concorda que de 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 a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também

considerará de modo favorável toda 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 aeronaves civis, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, 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 à notificação, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo aplicadas ou que planejam aplicar, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para lá. 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 ágil.

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 impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

Artigo 9
Tarifas Aeronáuticas

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

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

Artigo 10
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, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes

incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos aéreos, material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

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

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

b) que sejam mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte; ou

c) que sejam 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 11
Impostos

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

2. Os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, bem como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte, devendo ambas Partes procurar concluir um acordo especial para evitar a dupla tributação.

Artigo 12
Capacidade

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

2. 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 quando necessário por razões alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

Artigo 13
Preços ou Tarifas

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

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

Artigo 14
Concorrência

1. As Partes deverão informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e/ou modificações das mesmas, e de quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo 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 do presente Acordo.

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

Artigo 15
Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte 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 de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa de câmbio 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 sua execução.

3. As disposições do presente Artigo não desobrigam 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 quanto como não operadora.

2. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes terão o direito de celebrar acordos de cooperação comercial, incluindo código compartilhado, desde que as empresas aéreas envolvidas nos referidos acordos tenham a devida autorização e cumpram os requisitos normalmente aplicáveis a tais acordos.

3. Cada empresa aérea terá o direito de vender serviços de transporte 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 de transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.

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

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

6. 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 4 deste Artigo; e

b) ambas Partes facilitarão e acelerarão as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

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 sejam 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, ou adicionais, 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
Flexibilidade Operacional

Cada empresa aérea poderá, nas operações de serviços autorizados por este instrumento, utilizar aeronaves próprias ou aeronaves arrendadas ("*dry lease*"), subarrendadas, arrendadas por hora ("*interchange*" ou "*lease for hours*"), ou arrendadas com tripulação, seguros e manutenção ("*wet lease*"), por meio de um contrato entre empresas aéreas de qualquer das Partes ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção (Artigo 83 bis). As autoridades aeronáuticas das Partes avaliarão a necessidade de celebrar um acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme previsto pela Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 20
Sistema de Reserva por Computador

Cada Parte aplicará, em seu território, o Código de conduta para a regulamentação e funcionamento dos sistemas de reserva por computador, da OACI, em consonância com outros regulamentos aplicáveis e outras obrigações em relação aos sistemas de reserva por computador para proteger os usuários contra o uso indevido de informações contidas nos serviços de reserva por computador, incluindo a apresentação enganosa de informações.

Artigo 21
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 22
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 8 (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 pela via diplomática.

Artigo 23
Emendas

Qualquer emenda deste 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 pelas Partes.

Artigo 24
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 25
Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar à outra Parte por escrito, por via diplomática, 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 26
Registro na OACI

Este Acordo e quaisquer de suas emendas serão registrados, depois de assinados, na OACI pela Parte em cujo território haja sido assinado, ou conforme o acertado entre as Partes.

Artigo 27
Entrada em Vigor

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

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

Feito em Brasília, no dia 30 do mês de outubro, do ano de 2017, em duplicata, em português e espanhol, sendo ambos os textos autênticos.

PELO GOVERNO DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz
Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil

PELO GOVERNO DA
REPÚBLICA DA GUATEMALA

Carlos Fernando Velásquez Monge
Diretor de Aeronáutica Civil

ANEXO
QUADRO DE ROTAS

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas pelo Brasil:			
Origem	**Via**	**Destino**	**Além**
Pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Pontos na Guatemala	Quaisquer pontos
Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas pela Guatemala:			
Origem	**Via**	**Destino**	**Além**
Pontos na Guatemala	Quaisquer pontos	Pontos no Brasil	Quaisquer pontos

NOTAS

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

1. efetuar voos em qualquer direção ou em ambas;

2. combinar diferentes números de voo na operação de uma só aeronave;

3. servir, nas rotas, um ponto ou pontos intermediários ou além do território das Partes, em qualquer combinação ou ordem;

4. omitir escalas em suas respectivas rotas, em qualquer ponto ou pontos, desde que os serviços comecem ou terminem em um ponto do território da Parte que designa a empresa aérea;

5. transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas; e

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;

sem limitação direcional ou geográfica, e sem perda de qualquer direito de tráfego previsto neste Acordo.

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 477, de 2018, 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 de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala", assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017, 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 do Plenário desta Casa.

Na citada Exposição de Motivos conjunta, o Ministro das Relações Exteriores Aloysio Nunes Ferreira Filho e o Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil Valter Casimiro Silveira informam que o presente Acordo "(...) *tem o fito de incrementar os laços de amizade entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento do marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Guatemala, e para além desses, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação".*

O modelar acordo de serviços aéreos em apreço conta com um breve **Preâmbulo**, uma **Seção Dispositiva**, com vinte e sete artigos, e um **Anexo,** contemplando o usual **Quadro de Rotas**.

Da **Seção Dispositiva**, destacamos o **Artigo 1**, que 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 específicos:

a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; extensivo às empresas das Partes não designadas nos termos do Acordo;

b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais, também extensivo às empresas das Partes não designadas nos termos do Acordo; e

c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação.

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 se encontre 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 8 (Segurança da Aviação); e

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

O **Artigo 4** dispõe sobre as hipóteses de negação, revogação, suspensão e limitação das autorizações previstas no dispositivo anterior, temporária ou permanentemente, decorrentes precipuamente do descumprimento das condições especificadas nas alíneas supratranscritas daquele dispositivo, enquanto o **Artigo 5** prescreve que as leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, deverão ser aplicados à aeronave das empresas aéreas da outra Parte.

Ainda nos termos desse **Artigo 5**, 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, vedada a concessão de preferência às suas próprias empresa aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

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, sendo que tais consultas serão realizadas dentro dos trinta dias após a apresentação da referida solicitação aplicando-se, em caso de questionamentos quanto aos requisitos de segurança, os procedimentos e medidas, inclusive cautelares, previstos nesse dispositivo.

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

Ainda segundo esse dispositivo, as Partes agirão em suas relações mútuas, nos termos das disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção de Chicago, 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.

Nos termos do **Artigo 9**, nenhuma Parte cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

O **Artigo 10** 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, material impresso com o

símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

O **Artigo 11** estabelece 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 aérea, conquanto os lucros resultantes da operação das aeronaves nos serviços aéreos internacionais, bem como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte, devendo ambas Partes procurar concluir um acordo especial para evitar a dupla tributação.

Cada Parte permitirá, nos termos prescritos no **Artigo 12,** 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 quando necessário por razões alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção de Chicago.

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, contudo qualquer Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte para e desde seu território.

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

Nos termos do **Artigo 15** cada Parte deverá permitir às empresas aéreas designadas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa oficial de câmbio do dia do pedido para a conversão e a 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 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.

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, sendo que o mesmo procedimento será aplicado para qualquer modificação desses horários.

Ao facultar uma flexibilidade operacional, o **Artigo 19** dispõe que cada empresa aérea poderá, nas operações de serviços autorizados por esse instrumento, utilizar aeronaves próprias ou arrendadas, subarrendadas, arrendadas por hora ou arrendadas com tripulação, seguros e manutenção, por meio de um contrato entre empresas aéreas de qualquer das Partes ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção de Chicago (artigo 83 bis).

O **Artigo 20** prescreve que cada Parte aplicará, em seu território, o Código de conduta para a regulamentação e funcionamento dos sistemas de reserva por computador, da OACI, em consonância com outros regulamentos aplicáveis e outras obrigações em relação aos sistemas de reserva por computador para proteger os usuários contra o uso indevido de informações contidas nos serviços de reserva por computador, incluindo a apresentação enganosa de informações.

As autoridades aeronáuticas das Partes poderão, conforme o **Artigo 21**, solicitar a qualquer momento 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 22** 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 das decorrentes do Artigo 7 (Segurança Operacional) e do Artigo 8 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas das Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações, e caso não cheguem a um acordo, a controvérsia deverá ser solucionada por via diplomática.

O presente Acordo poderá ser emendado nos termos do **Artigo 23**, sendo que, segundo o **Artigo 24**, 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 prescreve o **Artigo 25**, será registrado na Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, nos termos de seu **Artigo 26**, e entrará em vigor, de acordo com o **Artigo 27**, na data de recebimento da nota diplomática – supostamente, da última nota diplomática – indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

Conforme registramos, 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.

Por fim, o **Fecho** registra que o presente Acordo foi feito em Brasília, em 30 de outubro de 2017, em duplicata, em português e espanhol, sendo ambos os textos autênticos.

Assinaram o instrumento: o Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil – Anac, José Ricardo Pataro Botelho de Queiróz, pelo Governo da República Federativa do Brasil, e, pelo Governo da República da Guatemala, o Diretor de Aeronáutica Civil, Carlos Fernando Velásquez Monge.

É o Relatório

II - VOTO DO RELATOR.

Estamos a apreciar o “Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala”, assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017.

Instrumentos dessa espécie são comumente formalizados no âmbito bilateral e são conhecidos pelo acrônimo ASAs. Trata-se de avenças que buscam viabilizar o transporte internacional de passageiros, bagagens, cargas e malas postais por meio da designação, pelas partes signatárias, de empresas aéreas para prestar tais serviços entre os territórios dos países afetos.

Complementados pelos chamados “Memorandos de Entendimento”, os ASAs, via de regra, são elaborados a partir de modelos sugeridos pela Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, agência especializada das Nações Unidas, na qual eles são comumente registrados, e contemplam, caso a caso, as chamadas “liberdades do ar”, guardando estreita correlação com os dispositivos da Convenção de Chicago, de 1944.

Esses modelos têm sido frequentemente alterados de modo a acompanhar a evolução tecnológica do setor, as novas demandas de segurança na aviação e os avanços das relações econômicas internacionais, sendo digno de menção a recente abertura de mercados na aviação civil internacional protagonizada pelos ASAs ditos de “céus abertos” (“open skies”).

Esses acordos contam com dispositivos que suprimem usuais exigências associadas à defesa dos mercados internos, particularmente as relativas à determinação de rotas a serem operadas, definição do número e frequência de voos e estipulação do valor de preços e tarifas cobrados pelos serviços, parâmetros esses tradicionalmente sujeitos ao controle das autoridades nacionais afetas.

Cumpre registrar que o Brasil participou desde o início do regramento da aviação civil internacional, sendo membro-fundador da OACI, e possui uma extensa rede de acordos de serviços aéreos, sendo digno de destaque, no âmbito multilateral, o Acordo de Fortaleza, de 1996, e o Acordo para os Estados-Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil – CLAC, de 2010.

E extensa é a rede brasileira de acordos bilaterais da espécie: mais de uma centena deles, contemplando alguns recentes ditos de “céus abertos”, a exemplo do ASA firmado com os Estados Unidos da América em 2011, encaminhado ao Congresso Nacional em 2016 e que entrou em vigor no plano interno há poucos meses, por força do Decreto n° 9.423, de 2018.

Ressalte-se que o nosso país deu início ao processo de liberalização da aviação civil internacional em 1993, favorecido pela criação, em 2005, da Agência Nacional da Aviação Civil – Anac e, posteriormente, pela implantação da Política Nacional da Aviação Civil, aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 2009.

De 2007 a 2013, 55 novos ASAs foram negociados, dos quais 21 são novos acordos e 34, renegociações de acordos já existentes, o que responde, em parte, pelo grande número de acordos dessa espécie que tem sido submetido à apreciação desta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional nos últimos tempos. Somente nos três últimos anos, o Poder Executivo encaminhou ao Congresso Nacional cerca de trinta mensagens relativas a acordos de serviços aéreos para fins de aprovação legislativa.

Ou seja, a Anac, consonante com a Política Nacional da Aviação Civil, tem incessantemente revisado e ampliado nos últimos anos a rede de acordos de serviços aéreos firmados pelo Brasil de modo a torná-la mais condizente com as novas demandas e diretrizes do setor da aviação civil internacional, notadamente no que diz respeito aos aspectos de segurança da aviação e de abertura de mercados.

Quanto ao Acordo em apreço, conforme relatamos minuciosamente, ele conta com os dispositivos usuais, seguindo o modelo proposto pela OACI, contemplando direitos de tráfego até a quinta liberdade do ar, conforme consignado em seu Anexo.

Atendo-nos somente a alguns dispositivos de maior relevância desse instrumento, ressaltamos inicialmente que o regramento acerca da designação e autorização das empresas aéreas, bem como as hipóteses de negação e revogação dessa autorização, consta dos Artigos 3 e 4 respectivamente, observando-se que, seguindo uma tendência dos ASAs mais recentes, não se exige, para fins da dita autorização, que a empresa aérea seja de propriedade ou controlada pela outra Parte ou por seus nacionais.

Os usuais dispositivos atinentes à segurança operacional e segurança da aviação constam dos Artigos 7 e 8 respectivamente, ao passo que a igualmente usual cláusula referente aos direitos alfandegários concedidos pelas Partes consta do Artigo 10, consonante com o Artigo 24 da Convenção de Chicago.

Interessante notar que o Acordo sobre Serviços Aéreos entre Brasil e Guatemala se insere no rol dos acordos ditos de “céus abertos”, uma vez que conta com dispositivos usuais dessas avenças, particularmente os relativos à capacidade e aos preços, Artigos 12 e 13 respectivamente, que permitem às empresas aéreas designadas a livre determinação de frequência e capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, bem como concedem liberdade para a fixação dos preços ou tarifas cobrados pelos serviços operados.

Outro dispositivo que merece destaque é o Artigo 11, relativo a impostos, cláusula presente somente em alguns ASAs, supostamente devido a peculiaridades das legislações tributárias das partes afetas. Ele estabelece que os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, bem como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte, sendo que uma eventual dupla tributação deverá ser evitada por um acordo específico a ser firmado pelas Partes.

Cite-se ainda o relevante dispositivo que trata dos aspectos concorrenciais, Artigo 14, e o recorrente dispositivo nos ASAs mais recentes que cuida da flexibilidade operacional, Artigo 19, permitindo, nesse caso, que cada empresa aérea possa utilizar aeronaves próprias ou arrendadas (*dry lease*), subarrendadas, arrendadas por hora (*interchange* ou *lease for hours*) ou arrendadas com tripulação, seguros e manutenção (*wet lease*) por meio de um contrato entre empresas aéreas de qualquer das Partes ou de terceiros países.

Segundo informações disponibilizadas pelo Ministério das Relações Exteriores, o Brasil mantém relações cordiais com a Guatemala há mais de um século, com significativo aprofundamento a partir de meados dos anos 2000. Os contatos políticos e econômicos se intensificaram em diversas áreas, com destaque para a participação brasileira em projetos de infraestrutura e de telecomunicações guatemaltecos, para a cooperação técnica e humanitária e para o entendimento no campo multilateral.

O intercâmbio comercial entre os dois países é modesto e altamente superavitário do lado brasileiro. Em 2017, a corrente de comércio totalizou cerca de US$ 298 milhões e, segundo dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, de janeiro a outubro deste ano, ela atingiu um montante próximo dos US$ 213 milhões.

Desse modo, a celebração do Acordo em comento revela-se oportuna e certamente propiciará a intensificação do intercâmbio entre Brasil e Guatemala, favorecendo as relações comerciais, o ambiente de negócios empresariais e o setor de turismo.

Feitas essas observações e considerando que o presente instrumento atende aos interesses nacionais, na medida em que se encontra de acordo com as diretrizes para o setor, notadamente com a Política Nacional da Aviação Civil, e se coaduna 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 artigo art. 4º da Lei Maior, **VOTO** pela **APROVAÇÃO** do texto do Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017, nos termos do projeto de decreto legislativo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2018.

Deputado VINICIUS CARVALHO
Relator

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2018.
(MENSAGEM N° 477, DE 2018).

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017.

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 2018.

Deputado VINICIUS CARVALHO
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 477/18, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Vinicius Carvalho.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Nilson Pinto - Presidente; Paulo Abi-Ackel - Vice-Presidente; Arlindo Chinaglia, Cabuçu Borges, Cesar Souza, Claudio Cajado, Jean Wyllys, Jefferson Campos, Jô Moraes, Luiz Lauro Filho, Márcio Marinho, Miguel Haddad, Pastor Eurico, Pedro Fernandes, Rubens Bueno, Soraya Santos, Vinicius Carvalho, Delegado Edson Moreira, Luiz Nishimori, Marcus Vicente, Nelson Marquezelli, Nelson Pellegrino, Rosangela Gomes, Stefano Aguiar e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 12 de dezembro de 2018.

Deputado NILSON PINTO
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 1.161, de 2018, que "*Aprova o texto do Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017*". A proposta é oriunda da Comissão de Relações Exteriores, que aprovou a Mensagem nº 447, de 2018, encaminhada pelo Poder Executivo.

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

"O modelar acordo de serviços aéreos em apreço conta com um breve Preâmbulo, uma Seção Dispositiva, com vinte e sete artigos, e um Anexo, contemplando o usual Quadro de Rotas.

Da Seção Dispositiva, destacamos o Artigo 1, que 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 específicos:

a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; extensivo às empresas das Partes não designadas nos termos do Acordo;

b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais, também extensivo às empresas das Partes não designadas nos termos do Acordo; e

c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação.

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 se encontre 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 8 (Segurança da Aviação); e

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

O Artigo 4 dispõe sobre as hipóteses de negação, revogação, suspensão e limitação das autorizações previstas no dispositivo anterior, temporária ou permanentemente, decorrentes precipuamente do descumprimento das condições especificadas nas alíneas supratranscritas daquele dispositivo, enquanto o Artigo 5 prescreve que as leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, deverão ser aplicados à aeronave das empresas aéreas da outra Parte.

Ainda nos termos desse Artigo 5, 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, vedada a concessão de preferência às suas próprias empresa aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus 4 regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

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, sendo que tais consultas serão realizadas dentro dos trinta dias após a apresentação da referida solicitação aplicando-se, em caso de questionamentos quanto aos requisitos de segurança, os procedimentos e medidas, inclusive cautelares, previstos nesse dispositivo.

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

Ainda segundo esse dispositivo, as Partes agirão em suas relações mútuas, nos termos das disposições sobre segurança da aviação 5 estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção de Chicago, 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.

Nos termos do Artigo 9, nenhuma Parte cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

O Artigo 10 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, material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

O Artigo 11 estabelece 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 aérea, conquanto os lucros resultantes da operação das aeronaves nos serviços aéreos internacionais, bem como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte, devendo ambas Partes procurar concluir um acordo especial para evitar a dupla tributação.

Cada Parte permitirá, nos termos prescritos no Artigo 12, que 6 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 quando necessário por razões alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção de Chicago.

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, contudo qualquer Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte para e desde seu território.

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

Nos termos do Artigo 15 cada Parte deverá permitir às empresas aéreas designadas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa oficial de câmbio do dia do pedido para a conversão e a 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 aéreos internacionais, 7 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, sendo que o mesmo procedimento será aplicado

para qualquer modificação desses horários.

Ao facultar uma flexibilidade operacional, o Artigo 19 dispõe que cada empresa aérea poderá, nas operações de serviços autorizados por esse instrumento, utilizar aeronaves próprias ou arrendadas, subarrendadas, arrendadas por hora ou arrendadas com tripulação, seguros e manutenção, por meio de um contrato entre empresas aéreas de qualquer das Partes ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção de Chicago (artigo 83 bis).

O Artigo 20 prescreve que cada Parte aplicará, em seu território, o Código de conduta para a regulamentação e funcionamento dos sistemas de reserva por computador, da OACI, em consonância com outros regulamentos aplicáveis e outras obrigações em relação aos sistemas de reserva por computador para proteger os usuários contra o uso indevido de informações contidas nos serviços de reserva por computador, incluindo a apresentação enganosa de informações.

As autoridades aeronáuticas das Partes poderão, conforme o Artigo 21, solicitar a qualquer momento 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 22 dispõe no sentido de que, em caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste 8 Acordo, com exceção das decorrentes do Artigo 7 (Segurança Operacional) e do Artigo 8 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas das Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações, e caso não cheguem a um acordo, a controvérsia deverá ser solucionada por via diplomática.

O presente Acordo poderá ser emendado nos termos do Artigo 23, sendo que, segundo o Artigo 24, 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 prescreve o Artigo 25, será registrado na Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, nos termos de seu Artigo 26, e entrará em vigor, de acordo com o Artigo 27, na data de recebimento da nota diplomática – supostamente, da última nota diplomática – indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

Conforme registramos, 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.

Por fim, o Fecho registra que o presente Acordo foi feito em Brasília, em 30 de outubro de 2017, em duplicata, em português e espanhol, sendo ambos os textos autênticos.

Assinaram o instrumento: o Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil – Anac, José Ricardo Pataro Botelho de Queiróz, pelo Governo da República Federativa do Brasil, e, pelo Governo da República da Guatemala, o Diretor de Aeronáutica Civil, Carlos Fernando Velásquez Monge".

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017, segue padrão adotado em acordos aéreos recentes, firmados pelo Brasil. Nele, estão abrigados (i) a concessão de direitos de tráfego de até quinta liberdade – direito de embarcar, no país B[1], passageiros, mala postal e carga destinados ao território de um outro país, bem como de desembarcar, no país B, passageiros, mala postal e carga procedentes de um outro país, em voos originados e/ou destinados ao país da empresa –; (ii) a múltipla designação de empresas; (iii) a livre determinação de capacidade; (iv) a liberdade tarifária; e (v) o quadro de rotas aberto – as próprias empresas decidem para que destinos pretendem voar. Esse conjunto de regras, mais liberais do que as adotadas em acordos aéreos antigos, pretende intensificar a concorrência, beneficiando o usuário do transporte aéreo. Adicionalmente, vale notar que se está permitindo flexibilidade operacional às empresas, que poderão se utilizar de aeronaves arrendadas, sob diversas modalidades. No caso de arrendamento de aeronave de um terceiro país, diz-se, de forma prudente, que as autoridades aeronáuticas das Partes avaliarão a necessidade de celebrar um acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme previsto pela Organização de Aviação Civil Internacional.

Além de avanços importantes no domínio econômico do serviço de transporte aéreo, o acordo bilateral garante a adoção de práticas e protocolos de segurança da aviação e de segurança operacional que foram desenvolvidos nos últimos anos na esteira de decisões tomadas no âmbito da Organização de Aviação Civil Internacional – ICAO.

Não parece haver dúvida, assim, de que o presente acordo é oportuno e, no atual estágio da aviação brasileira, conveniente aos interesses nacionais. **Em vista do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.161, de 2018**.

Sala da Comissão, em 17 de abril de 2019.

Deputado VALDEVAN NOVENTA
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 1.161/2018, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Valdevan Noventa.

[1] País B, aqui, pode ser o Brasil ou a Guatemala, a depender da referência.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eli Corrêa Filho - Presidente, Mauro Lopes e Jaqueline Cassol - Vice-Presidentes, Abou Anni, Alcides Rodrigues , Camilo Capiberibe, Carlos Gomes, Christiane de Souza Yared, Gelson Azevedo, Gonzaga Patriota, Gutemberg Reis, Hugo Leal, João Marcelo Souza, Júnior Bozzella, Leônidas Cristino, Lucas Gonzalez, Luiz Antônio Corrêa, Manuel Marcos, Marcio Alvino, Professor Joziel, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Sanderson, Santini, Valdevan Noventa, Vanderlei Macris, Aliel Machado, Altineu Côrtes, Amaro Neto, Bosco Costa, Hercílio Coelho Diniz, Hugo Motta, Juarez Costa, Júnior Mano, Juscelino Filho, Marco Bertaiolli, Merlong Solano, Miguel Lombardi, Nicoletti, Pastor Eurico, Rodrigo Coelho, Sergio Vidigal, Tito e Vermelho.

Sala da Comissão, em 24 de abril de 2019.

Deputado ELI CORRÊA FILHO
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

O projeto de decreto legislativo, acima em epígrafe, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, aprova o Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017.

O texto do referido Acordo foi remetido para exame e deliberação do Congresso Nacional pelo Poder Executivo com a Mensagem nº 477, de 28 de agosto de 2018. O Acordo trata da exploração serviços aéreos internacionais.

O Acordo traz também as definições dos termos-chave de seu texto: autoridade aeronáutica no Brasil e na Guatemala, capacidade, convenção, empresa aérea designada, preço ou tarifa, território, tarifa aeronáutica, serviço aéreo, código compartilhado.

Segundo o Artigo 2 do Acordo, as empresas aéreas designadas (isto é, autorizadas a operar no território da outra Parte, nos termos do Acordo), gozarão de direitos, como:

a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

b) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação.

Em razão do Acordo, uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços que lhe foram autorizados, desde que cumpra as disposições pertinentes do Ato.

A negação, revogação ou limitação da autorização estão disciplinadas no Artigo 4 do Acordo. Na aplicação desses institutos, a Parte deve em princípio consultar a outra, salvo haja urgência no agir para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou mesmo a disposições do Acordo. Na aplicação das leis, prevalecem as leis e regulamentos da Parte que recebe a aeronave.

Conforme o Artigo 6 do Acordo, os certificados de aeronavegabilidade, as habilitações e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte, serão reconhecidos pela outra Parte.

Em relação aos quesitos de segurança operacional e segurança da aviação, a comunicação e a assistência mútua das Partes é um ponto de destaque, na forma dos Artigo 7 e 8 do Acordo.

Importante lembrar os dispositivos referentes a tarifas aeronáuticas e impostos. Nenhuma Estado Parte cobrará das empresas designadas tarifas superiores àquelas que cobra de suas empresas aéreas.

O capital representado pelas aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada será tributado unicamente no território do Estado Parte em que está situada a sede da empresa aérea.

A política de preços é assunto da liberdade das empresas aéreas (Artigo13).

Permite-se às empresas designadas, operando em uma Parte, converter e remeter ao exterior todas as suas receitas provenientes da venda de seus serviços aéreos e de atividades conexas.

O Acordo traz ainda disposições sobre o protocolo a ser seguido em caso de denúncia.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme determina o artigo 32, inciso IV, alínea ‘a’, combinado com o artigo 139, inciso 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. 487, de 2016.

O artigo 84, inciso VIII, da Constituição Federal, outorga competência ao Presidente da República para celebrar tratados, convenções e atos internacionais, que estão, porém, sujeitos a referendo do Congresso Nacional. Já o artigo 49, inciso I, da mesma Carta Política, nos diz que é da competência exclusiva do Congresso Nacional resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais. Por sua vez, o art. 4º do Diploma Maior elenca os princípios que devem reger as relações internacionais do país.

Esta relatoria não detectou qualquer inconstitucionalidade no projeto de decreto legislativo em exame, nem no Acordo que lhe serve de base, haja vista

que, em ambos, se observaram as imposições constitucionais pertinentes que vêm de ser citadas.

A proposição e o Acordo a que ela se refere são, portanto, constitucionais e jurídicos.

Acresce que o projeto de decreto legislativo, ora examinado, é bem escrito e respeita a boa técnica legislativa.

Em face do exposto, voto pela juridicidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.161, de 2018.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado TÚLIO GADÊLHA
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 1.161/2018, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Túlio Gadêlha .

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Felipe Francischini - Presidente, Lafayette de Andrada e Caroline de Toni - Vice-Presidentes, Alceu Moreira, Alencar Santana Braga, Bilac Pinto, Celso Maldaner, Clarissa Garotinho, Daniel Freitas, Darci de Matos, Delegado Marcelo Freitas, Edilázio Júnior, Eduardo Bismarck, Eduardo Cury, Enrico Misasi, Fábio Trad, Gilson Marques, Hiran Gonçalves, João Campos, João H. Campos, João Roma, Joenia Wapichana, Josimar Maranhãozinho, Júlio Delgado, Júnior Mano, Léo Moraes, Luiz Flávio Gomes, Luizão Goulart, Marcelo Ramos, Márcio Biolchi, Margarete Coelho, Maria do Rosário, Nelson Pellegrino, Nicoletti, Pastor Eurico, Patrus Ananias, Paulo Eduardo Martins, Rubens Bueno, Sergio Toledo, Shéridan, Subtenente Gonzaga, Talíria Petrone, Wilson Santiago, Alexandre Leite, Aliel Machado, Angela Amin, Capitão Wagner, Chiquinho Brazão, Chris Tonietto, Coronel Tadeu, Delegado Pablo, Dr. Frederico, Fabio Schiochet, Gurgel, José Medeiros, Lucas Redecker, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Neri Geller, Osires Damaso, Pedro Cunha Lima, Pedro Lupion, Reinhold Stephanes Junior, Túlio Gadêlha e Zé Silva.

Sala da Comissão, em 6 de agosto de 2019.

Deputado FELIPE FRANCISCHINI
Presidente

FIM DO DOCUMENTO