

**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# **PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 936-C, DE 2018**

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

**MENSAGEM Nº 463/17**

**AVISO Nº 552/17 – C. Civil**

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Seychelles, assinado em Seychelles, em 19 de maio de 2015; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relatora: DEP. CHRISTIANE DE SOUZA YARED); da Comissão de Finanças e Tributação, pela compatibilidade e adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela aprovação (relator: DEP. FELIPE RIGONI); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. FABIO SCHIOCHET).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54 DO RICD)

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

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

## SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Finanças e Tributação:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV - 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 Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Seychelles, assinado em Seychelles, em 19 de maio de 2015.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que 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 17 de maio de 2018.

Deputado **Nilson Pinto**  
Presidente

## **MENSAGEM N.º 463, DE 2017**

**(Do Poder Executivo)**

### **AVISO Nº 552/17 - C. Civil**

Do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Seychelles, assinado em Seychelles, em 19 de maio de 2015.

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

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

Mensagem nº 463

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Seychelles, assinado em Seychelles, em 19 de maio de 2015.

Brasília, 21 de novembro de 2017.

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.

EMI nº 00270/2016 MRE MTPA



Brasília, 9 de Agosto de 2016

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Seychelles, assinado em Seychelles, em 19 de maio de 2015, pelo Embaixador do Brasil acreditado junto àquele país, Francisco Carlos Soares Luz, e pelo Secretário de Estado de Seychelles, Barry Faure.

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

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

Respeitosamente,

*Assinado eletronicamente por: José Serra, Maurício Quintella Malta Lessa*

**É CÓPIA AUTÊNTICA**

Ministério das Relações Exteriores

Brasília, 11 de Setembro de 2015

Chefe da Divisão de Atos Internacionais

**ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE  
O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL  
E DO GOVERNO DE REPÚBLICA DE SEYCHELLES**

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

e

o Governo da República de Seychelles,  
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;

Acordam o que se segue:

**ARTIGO 1**

**Definições**

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

- a) "autoridade aeronáutica" significa, no caso de Seychelles, a Autoridade de Aviação Civil de Seychelles, e no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), ou em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;
- b) "Acordo" significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;

*By*

- c) "capacidade" significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;
- d) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui os Anexos adotados 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;
- e) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;
- f) "preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos;
- g) "território", em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;
- h) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e
- i) "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais", têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção.

## ARTIGO 2

### Concessão de Direitos

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

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

- a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

B  
Y

- 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, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo também gozarão dos direitos especificados nas letras a) e b) do parágrafo 2 deste Artigo.

4. Nenhum dispositivo deste Acordo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte.

### **ARTIGO 3**

#### **Designação e Autorização**

1. Cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação. Essas notificações serão feitas pela via 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 seja estabelecida no território da Parte que a designa;
- b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa;
- c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e
- d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições prescritas 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 seja 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 consultas com a outra Parte. Tal consulta deverá ocorrer antes de expirar o prazo de trinta (30) 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 que regem a entrada e saída de seu território de aeronaves usadas em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte.

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

3. Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo

B Y

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 estarão isentas de taxas alfandegárias e de outros impostos 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. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoos ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais 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.

B 7

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 da dela estão conformes com as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção.

4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de 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. Este também será notificado da subsequente 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 as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte, também, considerará de modo favorável 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 aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Cada Parte terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo ou a serem aplicadas, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para ele. 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 diligente. Todas as avaliações estarão cobertas por um acordo específico sobre a proteção de informação entre as autoridades aeronáuticas das Partes.

7. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do começo das consultas, isto constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

Bj

## 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 utilizem 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, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea designada 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) introduzidos no território de uma Parte por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte;
- b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte; ou
- c) levados a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte ao 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.

BY

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**

### **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 por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

## **ARTIGO 12**

### **Preços**

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

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

## **ARTIGO 13**

### **Concorrência**

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

B 7

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

3. Não obstante 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 14

##### Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas 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 a execução de tais conversão e remessa.

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

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

#### ARTIGO 15

##### 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. 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

37

outros países, e qualquer pessoa poderá adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.

3. As empresas aéreas designadas de uma Parte 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.

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

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

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

## ARTIGO 16

### Flexibilidade Operacional

1. 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 seguro, tripulação e manutenção ("*wet lease*"), por meio de um contrato entre as empresas aéreas de cada Parte 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 deverão celebrar um acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme prevista pela Organização de Aviação Civil Internacional.

2. Em qualquer trecho ou trechos das rotas do anexo ao Acordo, qualquer empresa aérea terá o direito de operar transporte aéreo internacional, inclusive em regime de código compartilhado com outras empresas aéreas, sem qualquer limitação quanto à mudança, em qualquer ponto ou pontos na rota, do tipo, tamanho ou quantidade de aeronaves operadas, desde que o transporte além desse ponto seja continuação do transporte a partir do território da Parte Contratante que designou a empresa aérea, e que o transporte ingressando no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea seja continuação do transporte originado além de tal ponto.

BY

## **ARTIGO 17**

### **Estatísticas**

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

## **ARTIGO 18**

### **Aprovação de Horários**

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

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

## **ARTIGO 19**

### **Consultas**

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

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

## **ARTIGO 20**

### **Solução de Controvérsias**

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, 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 21**

### **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 22**

### **Acordos Multilaterais**

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

## **ARTIGO 23**

### **Denúncia**

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar 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 24**

### **Registro na OACI**

Este Acordo e qualquer emenda a ele serão registrados, depois de assinados, na OACI pela Parte em cujo território haja sido assinado, ou conforme o acertado entre as Partes.

34

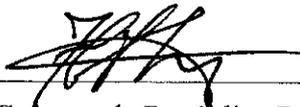
**ARTIGO 25**

**Entrada em Vigor**

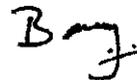
Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

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

Feito em Seychelles, no dia 19 do mês de maio, do ano de 2015, em duplicata, em Inglês e em Português, sendo ambos os textos igualmente autênticos.



Pelo Governo da República Federativa  
do Brasil



Pelo Governo da República de  
Seychelles

**ANEXO**  
**QUADRO DE ROTAS**

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pelo Brasil:

<b>Pontos de Origem</b>	<b>Pontos Intermediários</b>	<b>Pontos de Destino</b>	<b>Pontos Além</b>
Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos em Seychelles	Quaisquer pontos

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) por Seychelles:

<b>Pontos de Origem</b>	<b>Pontos Intermediários</b>	<b>Pontos de Destino</b>	<b>Pontos Além</b>
Quaisquer pontos em Seychelles	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos

**NOTAS:**

1. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção:

- a) efetuar voos em uma ou ambas as direções;
- b) combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;
- c) servir, nas rotas, pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem;
- d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;
- e) transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas; e

sem limitação de direção ou geográfica, e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que o transporte seja parte de um serviço que sirva um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea.

2. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos, exercer direitos de tráfego de quinta liberdade em quaisquer pontos intermediários e/ou além, sujeito a acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

B 7

## COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

### I – RELATÓRIO

Foi apresentado, ao Congresso Nacional, em 23 de novembro de 2017 – dois anos e meio após ter sido firmado pelo Poder Executivo, em 19 de maio de 2015 – o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Seychelles, assinado em Seychelles, por meio da Mensagem nº 463, de 2017.

A referida Mensagem está instruída com a Exposição de Motivos Interministerial nº EMI nº 270/2016 MRE MTPA, assinada em 9 de agosto de 2016, pelos Excelentíssimos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores, José Serra, e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella Malta Lessa.

Os autos de tramitação estão veiculados no sistema de tramitação legislativa de proposições de acordo com as normas processuais–legislativas pertinentes, inclusive a Norma Interna Nº 01/2015 da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional.

O instrumento em pauta – semelhante a outros firmados por nosso país – compõe-se de vinte e cinco artigos, encabeçados por brevíssimo preâmbulo<sup>1</sup>.

No **Artigo 1**, são estabelecidas as **definições** a serem adotadas no texto (autoridade aeronáutica; acordo; capacidade; convenção; empresa aérea designada; preço; território; tarifa aeronáutica; serviço aéreo).

No **Artigo 2**, aborda-se, em quatro parágrafos, **a concessão de direitos para operação aérea**.

No parágrafo primeiro, é fornecida a regra geral: “*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 especificado no Anexo a este Acordo*”. Esse anexo, que integra o instrumento encaminhado ao Congresso Nacional, é documento de uma página, em que são especificados quatro pontos: pontos de origem; pontos intermediários, pontos de destino e os chamados “pontos além”.

---

<sup>1</sup> Disponível em: [http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra;jsessionid=9C9B9D17EE7999866B0405B1FB936C4C.proposicoesWeb2?codteor=1628146&filename=MSC+463/2017](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=9C9B9D17EE7999866B0405B1FB936C4C.proposicoesWeb2?codteor=1628146&filename=MSC+463/2017) > Acesso em: 11 mar.18

No segundo parágrafo desse artigo, delineiam-se os direitos das empresas aéreas e, no parágrafo terceiro, estipula-se que as empresas aéreas de cada Parte, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) do Acordo, também gozarão dos direitos especificados nas letras “a” (*sobrevoar o território da outra Parte sem pousar*) e “b” (*fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais*).

No parágrafo quarto, por sua vez, faz-se a ressalva às exceções previstas, nos seguintes termos: *“Nenhum dispositivo deste Acordo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de urna Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte”*.

O **Artigo 3**, intitulado **Designação e autorização**, é pertinente à designação de companhia aérea pelos Estados acordantes para operarem os serviços aéreos objeto do acordo. Abordam, ainda o aspecto jurídico de concessão desse serviço de transporte, da correspondente autorização para operar, bem como o respectivo procedimento a ser adotado para tanto.

O **Artigo 4** intitula-se **Negação, Revogação e Limitação de Autorização**. Aborda o direito de os Estados acordantes negarem, revogarem ou suspenderem a autorização concedida, assim como limitarem os respectivos direitos dessa concessão de serviços.

Essa possibilidade é adstrita às autoridades aeronáuticas de uma e outra parte contratante, ressaltando-se, no segundo parágrafo, que se trata de possibilidade negativa que somente será exercida *após a realização de reunião de consulta com a outra Parte, a menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos ou às disposições do acordo firmado*.

O **Artigo 5**, **Aplicação de leis**, é referente à escolha das leis e regulamentos pertinentes à entrada, permanência e saída de aeronaves usadas em serviços aéreos internacionais, assim como aos passageiros, tripulação e carga.

No terceiro parágrafo desse artigo, libera-se o espaço aéreo do país para as empresas aéreas do outro país, nos seguintes termos: *“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”.<sup>2</sup>*

O **Artigo 6, Reconhecimento de Certificados e Licenças**, refere-se ao procedimento para que sejam considerados válidos, pelo outro Estado–parte, os certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças a ser adotado, que devem ser iguais ou superiores àqueles adotados pelo Estado contraparte.

Delibera-se, ainda, que, em caso de diferença entre as normas internas dos Estados–parte, há o dever de serem essas divergências comunicadas à Organização de Aviação Civil Internacional, de forma a que idêntico tratamento seja dispensado às empresas do outro país, comparado com aquele relativo às empresas internas.

No terceiro parágrafo desse dispositivo, há oportuna ressalva: “*Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoos ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte*”.

No **Artigo 7, Segurança Operacional**, aborda-se, em seis detalhados parágrafos, com previsão de prazo para adequação, se aplicável, a hipótese de os Estados contratantes solicitarem, “*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*”.

É igualmente prevista a hipótese de inspeção aeronáutica, com os consentâneos de praxe, inclusive comunicados necessários à OACI, “*...quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo*”.

No **Artigo 8, Segurança de Aviação**, por sua vez, deliberam os dois Estados a respeito dos aspectos relativos à garantia de uma aviação civil segura, em sete alentados parágrafos. No último parágrafo, dispõe-se a respeito do poder de polícia atinente a essa matéria, da seguinte forma:

<sup>2</sup> Disponível em: [http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra;jsessionid=9C9B9D17EE7999866B0405B1FB936C4C.proposicoesWeb2?codteor=1628146&filename=MSC+463/2017](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=9C9B9D17EE7999866B0405B1FB936C4C.proposicoesWeb2?codteor=1628146&filename=MSC+463/2017) Acesso em: 16 abr. 18

*Artigo 8 [...]*

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.<sup>3</sup>

O **Artigo 9** concerne às **tarifas aeronáuticas**. Veda-se, no dispositivo, que, por um dos Estados contratantes, sejam cobradas, do outro, tarifas aeronáuticas superiores àquelas cobradas em âmbito interno.

Ademais, nos termos do parágrafo segundo, cada um dos dois Estados “...encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizem as instalações e os serviços proporcionados, quando for factível por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas”. Estipula-se, ainda, que quaisquer alterações devem ser objeto de comunicação antecipada ao outro Estado-parte, com o intuito de permitir à contraparte manifestar o seu posicionamento antes que as alterações sejam feitas.

O **Artigo 10** é pertinente aos **direitos alfandegários** e respectivos procedimentos, o que se detalha em três parágrafos, inclusive no que concerne a eventuais isenções, haja vista o disposto no parágrafo segundo do dispositivo:

*Artigo 10 [...]*

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

- a) introduzidos no território de uma Parte por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte;
- b) mantidos a bordo de aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte; ou
- c) levados a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte ao 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.

<sup>3</sup> Disponível

em: [http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra;jsessionid=9C9B9D17EE7999866B0405B1FB936C4C.proposicoesWeb2?codteor=1628146&filename=MSC+463/2017](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=9C9B9D17EE7999866B0405B1FB936C4C.proposicoesWeb2?codteor=1628146&filename=MSC+463/2017) > Acesso em: 16 abr. 18, p. 10-11/18

No **Artigo 11, Capacidade**, composto por dois parágrafos, delibera-se que *“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”*.

Veda-se, outrossim, nesse artigo, a qualquer dos Estados-parte, limitar o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas do outro Estado acordante, *“...exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção<sup>4</sup>”*.

No **Artigo 12, Preços**, abordam-se os aspectos referentes aos preços a serem cobrados pelas operações previstas nesse instrumento, estabelecidos com base na livre concorrência entre as empresas concessionárias. Todavia, cada Estado-parte, nos termos do parágrafo segundo do dispositivo, poderá requerer que as empresas aéreas designadas notifiquem ou registrem, junto às autoridades locais, os preços do transporte originado em seu território.

No **Artigo 13, denominado Concorrência**, prevê-se ampla troca de informações entre as partes em relação à defesa de concorrência, haja vista o disposto no terceiro parágrafo:

*Artigo 13*

*[...]*

*3. Não obstante 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.*

No **Artigo 14**, por outro lado, abordam-se a **Conversão de Divisas e Remessas de Receitas** de uma à outra parte, prevendo-se, todavia, no terceiro parágrafo, que o disposto nesse artigo *“...não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas”*. Prevê-se, ainda, que, 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”*.

---

<sup>4</sup> Convenção da Organização da Aviação Civil Internacional.

No **Artigo 15, Atividades Comerciais**, em cinco parágrafos, prevê-se a total liberação de comercialização de serviços aéreos internacionais pelas empresas de um Estado-parte, no território do outro, inclusive no que concerne a trazer do seu Estado de origem, para o outro Estado, tanto aeronautas, quanto aeroviários. Veja-se o disposto nos parágrafos terceiro e quarto do Acordo:

*Artigo 14*

[...]

3. *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.*

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

[...] <sup>5</sup>

Ressalva-se, em bom momento, no quinto parágrafo, que tais representantes e auxiliares estrangeiros estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor do Estado em que estiverem prestando serviço.

No **Artigo 16**, intitulado **Flexibilidade Operacional**, abordam-se os aspectos referentes ao arrendamento de aeronaves (*dry lease*), subarrendadas ou arrendadas por hora (*interchange* ou *lease for hours*), ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção (*wet lease*), por meio de um contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção (artigo 83 bis).

Adicionalmente, também no parágrafo primeiro desse artigo, estipula-se, de forma cogente, que as autoridades aeronáuticas dos dois Estados acordantes deverão “...celebrar um acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme prevista pela Organização de Aviação Civil Internacional”.

De outro lado, é abordado no parágrafo segundo, o aspecto atinente à prática de código compartilhado com outras empresas aéreas (*code sharing*) “sem qualquer limitação quanto à mudança, em qualquer ponto ou pontos na rota, do tipo, tamanho ou quantidade de aeronaves operadas, desde que o transporte além desse ponto seja continuação do transporte a partir do território da Parte Contratante que

---

<sup>5</sup> Id, ibidem – p. 11/18.

*designou a empresa aérea, e que o transporte ingressando no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea seja continuação do transporte originado além de tal ponto”.*<sup>6</sup>

O **Artigo 17** intitula-se **Estatísticas** e estabelece a **obrigação** de que as autoridades aeronáuticas de cada um dos Estados-parte proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas.

O **Artigo 18**, por sua vez, denomina-se **Aprovação de Horários**. No dispositivo, prevê-se que a previsão de horários de voos deverá ser submetida à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte – com antecedência mínima de trinta dias antes que a operação dos serviços acordados seja iniciada. Para voos de reforço, por sua vez, essa autorização deverá ser requerida com antecedência mínima de cinco dias.

As disposições finais, que são praxe em acordos congêneres, estão contidas nos Artigos 19 a 25 do texto acordado:

- no **Artigo 19**, é estabelecido o mecanismo de **Consultas** entre os dois Estados acordantes;
- no **Artigo 20**, delibera-se a respeito da **Solução de Controvérsias**, hipótese em que as autoridades aeronáuticas deverão buscar, em primeiro lugar, consultas e negociações;
- no **Artigo 21**, tratam os dois Estados da possibilidade de **Emendas** ao instrumento;
- no **Artigo 22**, estipula-se, em relação a eventuais **Acordos Multilaterais**, que o instrumento bilateral em pauta deverá, se for o caso, sofrer alterações para se adequar às disposições de atos internacionais multilaterais que lhe sejam supervenientes e entrem em vigor para os Estados-parte;
- no **Artigo 23**, aborda-se a possibilidade de **Denúncia** do instrumento em comento;

---

<sup>6</sup> Id, ibidem – p.13/18.

- no **Artigo 24**, delibera-se a respeito do **Registro** do acordo em tela **na OACI**;
- no **Artigo 25**, acordam as Partes quanto ao momento de **Entrada em Vigor** do acordo em exame.

Acompanha o instrumento principal um único anexo, de uma lauda, denominado **Quadro de Rotas**. Nele, listam-se os pontos de origem, intermediários, de destino e os chamados “pontos além”, tanto para o Brasil, quanto para Seychelles. Para pontos de origem e destino, são escolhidos quaisquer pontos de um e outro país. Quanto aos pontos intermediários e aos pontos além, são eleitos quaisquer pontos, sem restrição alguma.

Há duas notas explicativas para o quadro de rotas, estipulando-se que as empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção:

- a) efetuar voos em uma ou ambas as direções;*
- b) combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;*
- c) servir, nas rotas, pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem;*
- d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;*
- e) transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas; e sem limitação de direção ou geográfica, e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que o transporte seja parte de um serviço que sirva um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea.*

Esclarece-se, no fecho do anexo que contém o quadro de rotas, que as empresas aéreas designadas, de ambas as Partes, poderão, em qualquer ou em todos os voos, exercer direitos de tráfego de quinta liberdade do ar<sup>7</sup> em quaisquer

---

<sup>7</sup> **Quinta liberdade do ar**, conforme definida pela Agência Nacional de Aviação Civil, é o “direito de embarcar, no país B, 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” Disponível em: <[http://www.anac.gov.br/A\\_Anac/internacional/acordos-internacionais/6liberdades-do-ar-1/anexo\\_2\\_liberdades\\_do\\_ar.pdf](http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/acordos-internacionais/6liberdades-do-ar-1/anexo_2_liberdades_do_ar.pdf)> Acesso em: 17 abr. 18

pontos intermediários ou pontos além, sujeitos, todavia, a acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

Em 29 de novembro de 2017, a matéria foi distribuída a este colegiado e às Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania. A proposição **não foi distribuída, todavia, à Comissão de Finanças e de Tributação.**

Em 12 de abril do corrente ano, fui designado relator.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Preliminarmente, cabe lembrar que a República de Seychelles é constituída por um arquipélago, composto por 116 ilhas, com área total de 444 km<sup>2</sup>, espalhadas em uma área de 1.600 km<sup>2</sup> do Oceano Índico, na costa leste da África, na rota entre a Ásia e a África, a nordeste de Madagascar. O país tem uma população aproximada de 95.000 habitantes e são seus idiomas oficiais o *creoule*, o francês e o inglês.

Sua colonização começou em 1778, sob a administração militar francesa, durando pouco mais de uma única década. Uma longa contenda entre a França e a Grã-Bretanha, pela posse das ilhas, teve seu termo em 1814, quando as Ilhas Seychelles e Maurício foram cedidas à Grã-Bretanha, pelo Tratado de Paris, de 1814.

Durante o século XIX, comerciantes chineses e indianos, bem como antigos escravos, radicaram-se na região, separados da coroa britânica. O país tornou-se independente e membro da Comunidade Britânica de Nações em 1976. O país teve eleições livres em 1993, época em que também foi elaborada a sua nova Constituição<sup>8</sup>, instaurando-se, então, um novo tempo político e jurídico.

Segundo informa o Itamaraty, nos foros multilaterais, há convergência entre as posições dos dois países, em defesa da redução da pobreza e das desigualdades internas e externas, assim como na busca de um comércio internacional mais justo e de um desenvolvimento sustentável.

---

<sup>8</sup> Disponível em: < <http://www.nationsonline.org/oneworld/seychelles.htm> > Acesso em: 16 abr. 18

No âmbito do relacionamento bilateral, a República de Seychelles e a República Federativa do Brasil estabeleceram relações diplomáticas em 1986. Nesse sentido, a Embaixada brasileira na Tanzânia, em Dar es Salaam, é cumulativamente responsável por representar o Governo brasileiro junto à República de Seychelles<sup>9</sup>.

Em 14 de setembro de 2009, foi assinado Acordo de Cooperação Educacional entre os dois países, encaminhado ao Congresso Nacional em abril de 2010, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 142/2011<sup>10</sup>, publicado no Diário Oficial da União de 3 de março de 2011, e promulgado pelo Presidência da República, seis anos após ter sido firmado, pelo Decreto nº 8.607, de 18 de dezembro de 2015.

Nesse cenário e considerando que nosso país tem aderido à chamada política de céus abertos, tendo celebrado acordos internacionais sobre liberdade de concorrência para a aviação civil com inúmeros outros países, surge o instrumento ora em pauta.

Entre os inúmeros acordos celebrados, nessa linha, podem ser citados, entre vários outros, os seguintes atos internacionais:

1. *Acordo sobre Transportes Aéreos celebrado entre os Estados Unidos do Brasil e Portugal em 10 de dezembro de 1946*, substituído pelo instrumento de 7 de maio de 1991 e promulgado pelo Decreto 47, de 1992;
2. *Acordo sobre Transportes Aéreos entre os Estados Unidos do Brasil e o Japão*, assinado no Rio de Janeiro, a 14 de dezembro de 1956 e promulgado pelo Decreto nº 51.605, de 28 de novembro de 1962;
3. *Acordo Sobre Transportes Aéreos Regulares firmado entre o Brasil e a Suíça*, em Berna, em 10 de agosto de 1948 e promulgado pelo Decreto nº 27950, de 29 de março de 1950.

No grupo dos pactos similares mais recentes, estão:

1. *Acordo sobre Serviços Aéreos Brasil e Ucrânia*, celebrado em Kiev, em 2 de dezembro de 2009,

---

<sup>9</sup> Disponível em: [http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5545&Itemid=478&cod\\_pais=SYC&tipo=ficha\\_pais&lang=pt-BR](http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=5545&Itemid=478&cod_pais=SYC&tipo=ficha_pais&lang=pt-BR) > Acesso em: 16 abr. 18

<sup>10</sup> Vide Diário Oficial da União de 3 de junho de 2011 (p 2, col. 2), para o Decreto Legislativo 142/2011, e Diário Oficial da União de 21/12/2015, para o Decreto de promulgação nº 8607 de 18 de dezembro de 2015 (seção 1, p. 24). Verifica-se, assim, que esse acordo educacional tramitou, nas comissões técnicas e nas duas Casas do Poder Legislativo, durante apenas um ano. De outro lado, foram necessários cinco anos adicionais para que o seu percurso no âmbito do Poder Executivo.

aprovado pelo Decreto Legislativo n. 180/2017, publicado em 30 de novembro de 2017;

2. *Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Índia*, celebrado em Nova Delhi, no dia 8 de março de 2011, e aprovado pelo Decreto Legislativo n. 181/2017, publicado em 12 de dezembro de 2017;
3. *Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba*, assinado em Havana, em 31 de janeiro de 2012, aprovado pelo Decreto Legislativo n. 179/2017, publicado em 12 de dezembro de 2017.

Essas avenças vêm ao encontro da regulamentação e do costume internacional que se vem consolidando, em matéria de aviação civil.

Do ponto de vista da regulamentação internacional, recorde-se que a Convenção da Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 1944, substituiu as Convenções de Paris, de 1919, que regulamentou a navegação aérea internacional, e a de Havana, de 1928, sobre a aviação comercial.

Esses atos internacionais, na esteira do entendimento majoritário, mantêm, na esfera do Direito Internacional Público, o princípio de que o transporte aéreo deveria ser regulamentado *de forma a abranger o planeta como um todo*<sup>11</sup>.

Nesse sentido, os Estados vêm firmando atos internacionais bilaterais ou multilaterais pertinentes à cooperação para o transporte aéreo, sob o manto ou a chancela da Convenção de Aviação Civil Internacional, promulgada, no Brasil, pelo Decreto nº 21713, de 27 de agosto de 1946, que, para o Direito Internacional Público, se converteu na bússola jurídica da matéria.

Assim, do ponto de vista da possibilidade de ser firmada uma avença bilateral, nada há a opor. Sugere-se, todavia, que seja verificado qual impacto econômico e orçamentário a liberação comercial de serviços de transportes aéreos

---

11 Para Hélio de Castro Farias, no artigo *A IATA na Legislação Aeronáutica Brasileira*, publicado na Revista Brasileira de Direito Aeroespacial, “*Já ao término da primeira guerra mundial (1918), ao menos entre os países do ocidente, havia um consenso de que a aviação representava um importante fator para o desenvolvimento da economia dos países possuidores da tecnologia e recursos para operar serviços aéreos, bem como prevalecia o entendimento de que esse desenvolvimento para o benefício coletivo da humanidade deveria ser regulado com um cunho internacional, assim, desde seu início, a aviação civil teve um tratamento globalizado, a fim de, em tese, melhor servir a comunidade internacional.*” Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1669.htm>> Acesso em: 17 abr. 18

poderá ter em âmbito interno, no que tange aos aeronautas, aeroviários e às empresas brasileiras de aviação civil.

Nesse aspecto, devo observar a conveniência de que a proposição em pauta seja também distribuída à Comissão de Finanças e Tributação. Lembro, nesse sentido, a recente Decisão da Presidência da Câmara dos Deputados, datada de 6 de dezembro último, em que são exigidas, para a apresentação das proposições legislativas, que a estimativa do impacto financeiro e orçamentário seja devidamente avaliada pelo órgão técnico competente.

Por esta razão, neste voto, nos termos das alíneas “h”, “j” e “l” do inciso X do Art. 32 do Regimento Interno<sup>12</sup>, recomendo que a Presidência desta Comissão officie o Exmo. Sr. Presidente da Câmara dos Deputados, requerendo seja a matéria também distribuída àquele colegiado, nos termos do inciso XX do art. 41<sup>13</sup> do Regimento Interno, o que faço alicerçado no que dispõem os incisos X e XI do Art. 49<sup>14</sup> da Constituição Federal.

Informo, ainda, em relação ao formato que escolhi para o projeto de decreto legislativo, que optei por fazer, no início do parágrafo único do art. 1º, a menção ao inciso I do art. 49 da Constituição Federal, que citamos, costumeiramente, como forma de reforçarmos as competências do Congresso Nacional nesta matéria, uma vez que a regra constitucional incide sobre todo o parágrafo e não, apenas, sobre a sua parte final. Assim agindo, ressaltamos atribuições constitucionais inderrogáveis e fundamentais do Parlamento, no sistema constitucional de freios e contrapesos.

<sup>12</sup> BRASIL. Regimento Interno da Câmara dos Deputados: Resolução nº. 17, de 1989 (artigo citado com redação dada pela Resolução nº 20, de 2004):

Art. 32. São as seguintes as comissões permanentes e respectivos campos temáticos ou áreas de atividade: [...]

X - Comissão de Finanças e Tributação: [...];

h) aspectos financeiros e orçamentários públicos de quaisquer proposições que importem aumento ou diminuição da receita ou da despesa pública, quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual; [...]

j) sistema tributário nacional e repartição das receitas tributárias; normas gerais de direito tributário; legislação referente a cada tributo;

l) tributação, arrecadação, fiscalização; parafiscalidade; empréstimos compulsórios; contribuições sociais; administração fiscal; [...]

<sup>13</sup>

Art. 41. Ao Presidente de Comissão compete, além do que lhe for atribuído neste Regimento, ou no Regulamento das Comissões: [...]

XX - requerer ao Presidente da Câmara, quando julgar necessário, a distribuição de matéria a outras Comissões, observado o disposto no art. 34, II;

<sup>14</sup>

BRASIL. Constituição Federal.

Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional: [...]

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; [...]

**VOTO**, assim, pela concessão de aprovação legislativa ao texto Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Seychelles, assinado em Seychelles, em 19 de maio de 2015, nos termos da proposta de decreto legislativo anexo, demandando, ainda, a oitiva da Comissão de Finanças e Tributação, o que deve ser requerido ao Exm<sup>o</sup>. Sr. Presidente da Câmara dos Deputados pela Presidência desta Comissão.

Sala da Comissão, em            de            de 2018.

Deputado PEDRO FERNANDES  
Relator

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº    , DE 2018**

(Mensagem nº 463, de 2017)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Seychelles, assinado em Seychelles, em 19 de maio de 2015

O Congresso nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Seychelles, assinado em Seychelles, em 19 de maio de 2015.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que 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 PEDRO FERNANDES  
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 463/17, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Pedro Fernandes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Nilson Pinto - Presidente; Paulo Abi-Ackel - Vice-Presidente; Antonio Imbassahy, Arlindo Chinaglia, Átila Lins, Benito Gama, Bruna Furlan, Cabuçu Borges, Carlos Zarattini, Cesar Souza, Claudio Cajado, Eduardo Barbosa, George Hilton, Giovanni Feltes, Henrique Fontana, Heráclito Fortes, Jarbas Vasconcelos, Jean Wyllys, Jefferson Campos, Jô Moraes, Joaquim Passarinho, Luiz Lauro Filho, Luiz Sérgio, Márcio Marinho, Miguel Haddad, Pastor Eurico, Pedro Fernandes, Rubens Bueno, Soraya Santos, Vinicius Carvalho, Delegado Edson Moreira, Nelson Marquezelli e Pr. Marco Feliciano.

Sala da Comissão, em 16 de maio 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 justificativa adequada. [\(“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994\)](#)

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

§ 2º As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal poderão encaminhar pedidos escritos de informação a Ministros de Estado ou a qualquer das pessoas referidas no *caput* deste artigo, importando em crime de responsabilidade a recusa, ou o não atendimento, no prazo de trinta dias, bem como a prestação de informações falsas. [\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994\)](#)

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### I – RELATÓRIO

O projeto de decreto legislativo em análise, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, tem por objetivo aprovar o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Seychelles, assinado em Seychelles, em 19 de maio de 2015.

O referido Acordo, segundo Exposição de Motivos encaminhada pelo Ministro das Relações Exteriores ao Presidente da República, tem o fito de incrementar os laços de amizade e entendimento entre os dois países

signatários, contribuindo para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação, entre outras.

O instrumento firmado entre Brasil e a República de Seychelles contém vinte e cinco artigos, ao longo dos quais são estabelecidas as condições comerciais, operacionais e de segurança de prestação dos serviços aéreos entre os países.

É o relatório.

## **II - VOTO DA RELATORA**

Chega para análise desta Comissão mais um acordo bilateral no âmbito dos serviços de transporte aéreo. O pacto firmado com a República de Seychelles tem como objetivo incrementar os laços de amizade e o entendimento entre os dois países signatários, contribuindo para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação, entre outras.

No mundo cada vez mais globalizado, faz-se necessário que o Brasil construa novas rotas para os intercâmbios comercial e cultural, sob pena de perder oportunidades de negócios e competitividade.

Nesse contexto, a celebração do acordo bilateral em exame possibilita a constituição de serviço aéreo entre Brasil e Seychelles, ampliando nosso campo de cooperação e influência internacional, com o aumento da disponibilidade de ligações aéreas e a expectativa de crescimento dos negócios entre as duas nações.

Assim, em razão de estarem presentes as condições de reciprocidade necessárias para promover, em regime de cooperação, o desenvolvimento do tráfego aéreo entre a República Federativa do Brasil e a República de Seychelles, somos pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 936 de 2018.

Sala da Comissão, em 8 de maio de 2019.

**CHRISTIANE YARED**

**PL-PR**

## **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de

Decreto Legislativo nº 936/2018, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Christiane de Souza Yared.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eli Corrêa Filho - Presidente, Jaqueline Cassol - Vice-Presidente, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Alexandre Leite, Camilo Capiberibe, Carlos Gomes, Christiane de Souza Yared, Fabio Schiochet, Gelson Azevedo, Gonzaga Patriota, Gutemberg Reis, Hugo Leal, João Marcelo Souza, Leda Sadala, Lucas Gonzalez, Marcio Alvino, Paulo Guedes, Professor Joziel, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Sanderson, Santini, Valdevan Noventa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wladimir Garotinho, Afonso Hamm, Aliel Machado, Altineu Côrtes, Amaro Neto, Coronel Armando, Coronel Chrisóstomo, Da Vitoria, David Soares, Domingos Sávio, Evair Vieira de Melo, Hélio Costa, Hercílio Coelho Diniz, Juarez Costa, Juscelino Filho, Miguel Lombardi, Nicoletti, Pastor Eurico, Rodrigo Coelho, Sergio Vidigal e Tito.

Sala da Comissão, em 12 de junho de 2019.

Deputado ELI CORRÊA FILHO  
Presidente

## **COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO**

### **I – RELATÓRIO**

Trata-se de projeto oriundo da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional que visa aprovar o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Seychelles, assinado em Seychelles, em 19 de maio de 2015.

O parágrafo único do art. 1º do Projeto, nos termos do inciso I do artigo 49 da Constituição Federal, determina a sujeição à aprovação do Congresso Nacional de quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

O art. 2º do Projeto estabelece que o Decreto Legislativo entrará em vigor na data de sua publicação.

Segundo a Exposição de Motivos Interministerial nº EMI nº 270/2016 MRE MTPA, de 9 de agosto de 2016, o Acordo tem como objetivo incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e de Seychelles, e contribuir para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cooperação, entre outras.

O Acordo é composto de vinte e cinco artigos e um anexo.

Ao tramitar na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, a matéria foi aprovada na reunião ordinária de 16 de maio de 2018, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo nº 936, de 2018.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Cabe a este órgão técnico, além do mérito, examinar o projeto de Decreto Legislativo quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual, nos termos do art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados e de Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação, de 29 de maio de 1996, que "*estabelece procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira*".

O art. 1º, § 1º, da Norma Interna define como compatível "*a proposição que não conflite com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e das demais disposições legais em vigor*" e como adequada "*a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual*".

Além da Norma Interna, a Comissão de Finanças e Tributação editou a Súmula nº 1/08-CFT, segundo a qual "*é incompatível e inadequada a proposição, inclusive em caráter autorizativo, que, conflitando com as normas da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal - deixe de apresentar a estimativa de seu impacto orçamentário e financeiro bem como a respectiva compensação*".

O art. 14 da LRF, ao dispor sobre a apreciação de proposições legislativas que concedem ou ampliam benefício de natureza tributária, preceitua que a matéria deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que o projeto deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma de duas condições.

Uma condição é que o proponente demonstre que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária e que não afetar as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias. Outra condição, alternativa, é que a proposição esteja acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, da ampliação de base de cálculo ou da majoração ou criação de tributo ou contribuição, podendo o benefício entrar em vigor apenas quando implementadas tais medidas.

Da mesma forma, a Lei nº 13.707, de 14 de agosto de 2018 (LDO 2019), determina no art. 114 que as "*proposições legislativas e as suas emendas, conforme o art. 59 da Constituição, que, direta ou indiretamente, importem ou autorizem diminuição de receita ou aumento de despesa da União, deverão estar acompanhadas de estimativas desses efeitos no exercício em que entrarem em vigor e nos dois exercícios subsequentes, detalhando a memória de cálculo respectiva e correspondente compensação para efeito de adequação orçamentária e financeira, e compatibilidade com as disposições constitucionais e legais que regem a matéria*". (grifo nosso).

O § 4º desse mesmo artigo destaca ainda que a remissão à futura legislação, o parcelamento ou a postergação para exercícios futuros do impacto orçamentário-financeiro não elidem a necessária estimativa e correspondente compensação.

Confrontando a proposição em análise com os dispositivos legais e regimentais mencionados, verifica-se que os artigos 5º e 10 do Acordo preveem isenção de impostos e taxas

que poderiam resultar em renúncia de receita da União.

No entanto, documento encaminhado pelo Coordenação-Geral de Serviços Aéreos do Departamento de Políticas Regulatórias – DPR da Secretaria Nacional de Aviação Civil – SAC esclarece que:

*“A propósito, informa-se que o último parágrafo do Artigo 5 estabelece que estarão isentas de taxas alfandegárias bagagem e carga em trânsito direto, ou seja, que apenas passam pelo Brasil em voos de escala ou conexão e que, portanto, não deixam a zona de trânsito direto do aeroporto. Para a bagagem e carga efetivamente desembarcadas no território nacional aplicam-se as regras de isenção, cotas, limites quantitativos e Duty Free definidas pela Receita Federal, conforme se depreende do parágrafo 2º do referido Artigo 5: “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 (...) serão aplicados aos passageiros, tripulantes, carga e mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte (...)”.*

*Informa-se, ainda, se tratar de Artigo padrão, presente na maioria dos acordos sobre serviços aéreos em vigor, como é o caso dos acordos com Austrália (promulgado pelo Decreto nº 9.767/2019) e Ucrânia (promulgado pelo Decreto nº 9.534/2018). Desta maneira, não há de se falar em inovação que conceda renúncia de receita da União.*

*Ademais, cumpre esclarecer que o texto do Artigo 10 do Acordo Brasil – Seychelles é baseado em regra estabelecida pelo Artigo 24 da Convenção de Chicago, assinada pelo Brasil em 1944. A Convenção estabelece as regras para operação de serviços aéreos internacionais e cria a Organização de Aviação Civil Internacional – OACI, como agência especializada da ONU. As normas e práticas recomendadas pela OACI balizam a atuação das autoridades aeronáuticas de aviação civil dos Estados membros e estão dispostas em 19 Anexos à Convenção de Chicago.*

*O Artigo 24 da Convenção de Chicago afirma que um voo internacional deve ser admitido livre de encargos, impostos e taxas em conformidade com as regulações de cada país. São listados como bens a serem temporariamente admitidos livres de encargos: os combustíveis, óleos lubrificantes, peças e equipamentos sobresselentes para manutenção da aeronave, produtos para venda a bordo da aeronave, e outros materiais usados na prestação do voo. A Convenção afirma que essa isenção não se estende aos produtos desembarcados, a não ser que exista legislação específica, o que pode incluir a exigência de que os bens sejam mantidos sob supervisão da autoridade alfandegária. O capítulo 4 do Anexo 9 à Convenção trata da entrada e saída de carga e outros materiais e detalha, em seu item “D”, os procedimentos relacionados a não cobrança de impostos e outros encargos para bens trazidos temporariamente ao território da outra Parte, relacionados exclusivamente com a prestação do serviço aéreo internacional. O Anexo 9 lista, além dos bens definidos no artigo 24, os seguintes itens a serem isentos: equipamentos de segurança e uso em solo, incluindo suas peças de reposição, e material de instrução e treinamento.*

*Assim, a leitura cuidadosa do art. 24 e do Capítulo 4 (item D) do Anexo 9 demonstram que o texto do Acordo Brasil – Seychelles reflete estritamente as regras estabelecidas pela Convenção de Chicago em relação a Direitos Alfandegários. A Convenção foi incorporada ao ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto de promulgação nº 21713, de 27 de agosto de 1946.*

*Registre-se que o texto do art. 10 do Acordo Brasil-Seychelles, além de estar*

*em conformidade com o ordenamento jurídico brasileiro, segue prática internacional adotada historicamente pelos 191 países membros da OACI. A ausência de cobrança de impostos e taxas sob os produtos relacionados está calcada na racionalidade de que esses produtos não são efetivamente interiorizados nos territórios dos países de maneira permanente, e sim utilizados exclusivamente na prestação do serviço aéreo internacional. Um determinado produto a bordo de uma aeronave, por exemplo, pode ser “importado” e “exportado” diversas vezes durante um ano e a cobrança de impostos de importação, nesse caso, poderia ser feita de forma cumulativa e por diferentes países, em relação ao mesmo produto, caso não houvesse a regra do artigo 24.*

*Cabe destacar ainda que todos os Acordos sobre Serviços Aéreos possuem cláusula sobre o tema, cujo texto pode variar, sem alteração efetiva na substância. Muitos dos Acordos em vigor, aprovados pelo Congresso Nacional, foram analisados pela Comissão de Tributação e Finanças da Câmara dos Deputados, e receberam pareceres favoráveis à aprovação, tais como Portugal, Gana, Cabo Verde e Polônia. O Parecer sobre Portugal, por exemplo, afirma que:*

*“o próprio texto do Acordo esclarece que as regras de isenção tributária ali contidas já se encontram plenamente abrigadas pela legislação brasileira, inexistindo em seu bojo qualquer inovação que importe a concessão de vantagens ou privilégios fiscais.*

*... Não há portanto, no conteúdo do Acordo em exame, qualquer cláusula que implique a concessão de benefício fiscal ou tratamento tributário privilegiado em relação ao que já é concedido para as empresas de transporte aéreo nacionais e internacionais, o que nos leva a concluir que o Projeto de Decreto Legislativo nº 1.426, de 2004, não conflita com as normas de finanças públicas em vigor.”*

*Portanto, entende-se que os Artigos 5 e 10 do Acordo sobre Serviços Aéreos Internacionais entre Brasil e Seychelles está em conformidade com os compromissos internacionais do Brasil e com a legislação nacional.”*

Ante o exposto, voto pela compatibilidade e adequação financeira e orçamentária do Projeto de Decreto Legislativo nº 936, de 2018, e, no mérito, pela sua aprovação.

Sala da Comissão, em 14 de agosto de 2019.

**DEPUTADO FELIPE RIGONI**  
**Relator**

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela compatibilidade e adequação financeira e orçamentária do Projeto de Decreto Legislativo nº 936/2018; e, no mérito, pela aprovação, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Felipe Rigoni.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Sergio Souza - Presidente, Giovani Feltes e Júlio Cesar - Vice-Presidentes, Alê Silva, Celso Sabino, Denis Bezerra, Elias Vaz, Enio Verri, Felipe Rigoni, Fernando Monteiro, Flavio Nogueira, Gil Cutrim, Glaustin Fokus, Guiga Peixoto, Heitor Freire, Hercílio Coelho Diniz, Hildo Rocha, Lucas Redecker, Luis Miranda, Mário Negromonte Jr., Marreca Filho, Osires Damaso, Otto Alencar Filho, Paulo Ganime, Pedro Paulo, Rui Falcão, Ruy Carneiro, Sidney Leite, Aliel Machado, Bruna Furlan, Chiquinho Brazão, Christiane de Souza Yared, Daniel Silveira, Dr. Frederico, Edilázio Júnior, Eduardo Cury, Fábio Mitidieri, Felício Laterça, Idilvan Alencar, Leda Sadala, Lucas Vergilio, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcelo Ramos, Márcio Labre, Marlon Santos, Paulo Azi, Rodrigo Coelho e Santini.

Sala da Comissão, em 21 de agosto de 2019.

Deputado SERGIO SOUZA  
Presidente

## **COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

### **I – RELATÓRIO**

O projeto de decreto legislativo em apreço visa a aprovar o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Seychelles, assinado em Seychelles, em 19 de maio de 2015.

O instrumento sob exame compõe-se de vinte e cinco artigos encabeçados por brevíssimo preâmbulo. No artigo 1 são estabelecidas as definições a serem adotadas no texto (autoridade aeronáutica; acordo; capacidade; convenção; empresa aérea designada; preço; território; tarifa aeronáutica; serviço aéreo).

No Artigo 2 aborda-se, em quatro parágrafos, a concessão de direitos para operação aérea. O parágrafo primeiro contém a regra geral e anexo que especifica pontos de origem; pontos intermediários, pontos de destino e os chamados “pontos além”. No segundo parágrafo delineiam-se os direitos das empresas aéreas e, no parágrafo terceiro, estipula-se que as empresas aéreas de cada Parte, que não tenham sido designadas com base no artigo 3 (Designação e Autorização) do Acordo, também gozarão dos direitos especificados nas letras “a” (sobrevoar o território da outra Parte sem pousar) e “b” (fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais). No parágrafo quarto, por sua vez, faz-se ressalva às exceções previstas.

O Artigo 3 é pertinente à designação de companhia aérea pelos Estados acordantes para operarem os serviços aéreos objeto do acordo, ao aspecto

jurídico de concessão desse serviço de transporte, da correspondente autorização para operar, bem como o respectivo procedimento a ser adotado para tanto.

O Artigo 4 aborda o direito de os Estados acordantes negarem, revogarem ou suspenderem a autorização concedida, assim como limitarem os respectivos direitos dessa concessão de serviços.

O Artigo 5 refere-se à escolha das leis e regulamentos pertinentes à entrada, permanência e saída de aeronaves usadas em serviços aéreos internacionais, assim como aos passageiros, tripulação e carga.

O Artigo 6 refere-se ao procedimento para que sejam considerados válidos, pelo outro Estado–parte, os certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças a ser adotado, que devem ser iguais ou superiores àqueles adotados pelo Estado contraparte.

O Artigo 7 diz respeito à segurança operacional. No artigo 8, Segurança de Aviação, por sua vez, deliberam os dois Estados a respeito dos aspectos relativos à garantia de uma aviação civil segura.

O Artigo 9 concerne às tarifas aeronáuticas. Veda-se, no dispositivo, que, por um dos Estados contratantes, sejam cobradas, do outro, tarifas aeronáuticas superiores àquelas cobradas em âmbito interno.

O Artigo 10 é pertinente aos direitos alfandegários e respectivos procedimentos, inclusive no que concerne a eventuais isenções. No artigo 11, delibera-se que “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”. No artigo 12, abordam-se os aspectos referentes aos preços a serem cobrados pelas operações previstas no instrumento, estabelecidos com base na livre concorrência entre as empresas concessionárias. No artigo 13, prevê-se ampla troca de informações entre as partes em relação à defesa de concorrência.

O Artigo 14 aborda a Conversão de Divisas e Remessas de Receitas de uma à outra parte, enquanto o artigo 15 prevê a total liberação de comercialização de serviços aéreos internacionais pelas empresas de um Estado–parte, no território do outro, inclusive no que concerne a trazer do seu Estado de origem, para o outro Estado, tanto aeronautas, quanto aeroviários.

O Artigo 16 trata dos aspectos referentes ao arrendamento de aeronaves (“dry lease”), subarrendadas ou arrendadas por hora (“interchange” ou “lease for hours”), ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção (“wet lease”), por meio de um contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países.

O Artigo 17 estabelece a obrigação de que as autoridades aeronáuticas de cada um dos Estados-parte proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas. O artigo 18 determina que a previsão de horários de voos deverá ser submetida à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte – com antecedência mínima de trinta dias antes que a operação dos serviços acordados seja iniciada.

As disposições finais, que são praxe em acordos internacionais congêneres, estão contidas nos Artigos 19 a 25 do respectivo texto.

Por meio de requerimento da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional o despacho de tramitação da matéria incluiu a Comissão de Finanças e Tributação para pronunciar-se sobre o mérito e a adequação financeira e orçamentária do projeto, a fim de que se verifique o impacto econômico e orçamentário da liberação comercial de serviços de transportes aéreos no âmbito interno, no que tange aos aeronautas, aeroviários e às empresas brasileiras de aviação civil.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Conforme determina o art. 32, IV, a, em consonância com o art. 139, II, c, ambos do Regimento Interno desta Casa, compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se manifestar acerca da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 936, de 2018, bem como do Acordo por ele aprovado.

Cabe, inicialmente, apontar que incumbe ao Poder Executivo assinar o Acordo em exame, nos termos do art. 84, VIII, da Constituição Federal. Compete ainda ao Congresso Nacional sobre ele decidir, sendo o projeto de decreto legislativo a proposição adequada, conforme o art. 49, I, da Carta Política.

Nenhum óbice foi encontrado na proposição legislativa e no texto do acordo. Ambos se encontram em consonância com as disposições constitucionais vigentes e com os princípios consagrados no ordenamento jurídico em vigor no país.

O compromisso internacional pactuado assemelha-se a muitos outros firmados pelo Brasil ao aderir à chamada política de céus abertos e celebrado acordos internacionais sobre liberdade de concorrência para a aviação civil.

Conforme ressaltado no parecer da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional:

*“Essas avenças vêm ao encontro da regulamentação e do costume internacional que se vem consolidando, em matéria de aviação civil. Do ponto de vista da regulamentação internacional, recorde-se que a Convenção da Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 1944, substituiu as Convenções de Paris, de 1919, que regulamentou a navegação aérea internacional, e a de Havana, de 1928, sobre a aviação comercial. Esses atos internacionais, na esteira do entendimento majoritário, mantêm, na esfera do Direito Internacional Público, o princípio de que o transporte aéreo deveria ser regulamentado de forma a abranger o planeta como um todo. Nesse sentido, os Estados vêm firmando atos internacionais bilaterais ou multilaterais pertinentes à cooperação para o transporte aéreo, sob o manto ou a chancela da Convenção de Aviação Civil Internacional, promulgada, no Brasil, pelo Decreto nº 21713, de 27 de agosto de 1946, que, para o Direito Internacional Público, se converteu na bússola jurídica da matéria.”*

No tocante à técnica legislativa, não há qualquer restrição aos textos analisados.

Isso posto, nosso voto é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 936, de 2018.

Sala da Comissão, em 26 de junho de 2019.

Deputado FÁBIO SCHIOCHET  
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 936/2018, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Fabio Schiochet.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Felipe Francischini - Presidente, Bia Kicis e Caroline de Toni -

Vice-Presidentes, Afonso Motta, Alceu Moreira, Alencar Santana Braga, Aureo Ribeiro, Darci de Matos, Delegado Marcelo Freitas, Diego Garcia, Eduardo Bismarck, Enrico Misasi, Fábio Trad, Geninho Zuliani, Gilson Marques, João Campos, João Roma, Joenia Wapichana, Josimar Maranhãozinho, Luis Tibé, Nicoletti, Pastor Eurico, Samuel Moreira, Talíria Petrone, Alex Manente, Angela Amin, Chris Tonietto, Coronel Tadeu, Darcísio Perondi, Delegado Pablo, Francisco Jr., Guilherme Derrite, Gurgel, Isnaldo Bulhões Jr., Lucas Redecker, Neri Geller, Ricardo Guidi, Rogério Peninha Mendonça e Sanderson.

Sala da Comissão, em 5 de setembro de 2019.

Deputado FELIPE FRANCISCHINI  
Presidente

**FIM DO DOCUMENTO**