



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 515-B, DE 2016

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 209/2016

Aviso nº 250/2016 - C. Civil

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Gabinete de Ministros da Ucrânia, celebrado em Kiev, em 2 de dezembro de 2009; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. JOSE STÉDILE); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. GONZAGA PATRIOTA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

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

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Gabinete de Ministros da Ucrânia, celebrado em Kiev, em 2 de dezembro de 2009.

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

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

Sala da Comissão, em 13 de setembro de 2016.

Deputado **PEDRO VILELA**
Presidente

MENSAGEM N.º 209, DE 2016
(Do Poder Executivo)**Aviso nº 250/2016 - C. Civil**

Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Gabinete de Ministros da Ucrânia, celebrado em Kiev, em 2 de dezembro de 2009.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)

APRECIACÃO:

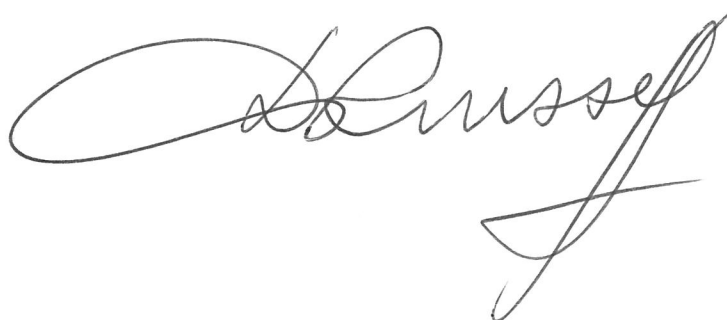
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Mensagem nº 209

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, interino, e do Senhor Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Gabinete de Ministros da Ucrânia, celebrado em Kiev, em 2 de dezembro de 2009.

Brasília, 6 de maio de 2016.

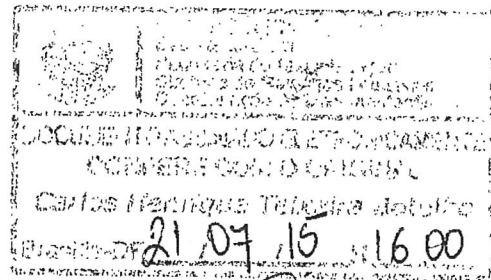
A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'A. L. Russel', with a large, stylized flourish extending from the bottom right.

00001.000 879/2010-60

EMI nº 00376/2015 MRE SAC

Brasília, 21 de Julho de 2015

Excelentíssima Senhora Presidenta da República,



Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos Bilaterais entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Gabinete de Ministros da Ucrânia, assinado em Kiev, em 2 de dezembro de 2009, pelo Secretário-Geral do Ministério das Relações Exteriores, Antonio de Aguiar Patriota, e pelo Vice-Ministro de Transportes e Comunicações, Oleksandr Davydov.

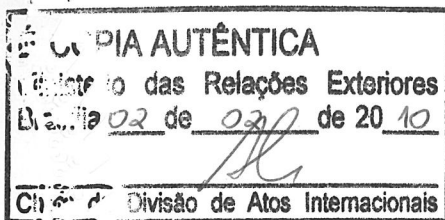
2. O referido Acordo, em cuja elaboração atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um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

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

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Sérgio França Danese, Eliseu Lemos Padilha

SAG-APOIO
Digitalizado



**ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO
DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O
GABINETE DE MINISTROS DA UCRÂNIA**

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Gabinete de Ministros da Ucrânia
(doravante denominados "Partes"),

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

Desejando contribuir para o progresso da aviação civil internacional; e

Desejando concluir um acordo com o propósito de estabelecer serviços aéreos entre a República Federativa do Brasil e a Ucrânia e além de seus respectivos territórios,

Acordaram o que se segue:

Artigo 1
Definições

Para aplicação do presente Acordo, salvo disposições em contrário:

- a) o termo "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

- b) o termo “autoridades aeronáuticas” significa, no caso da República Federativa do Brasil, a Autoridade de Aviação Civil, constituída pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e, no caso da Ucrânia, o Ministério de Transportes e Comunicações; ou em ambos os casos, qualquer pessoa ou organização autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;
- c) o termo “Acordo” significa este Acordo, seu Anexo, que forma parte integral dele, e quaisquer emendas ao Acordo ou ao Anexo;
- d) o termo “serviços acordados” significa serviços regulares nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo, para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação;
- e) os termos “serviços aéreos”, “serviços aéreos internacionais”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais” têm os significados respectivamente a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção;
- f) o termo “capacidade”:
 - i) em relação a uma aeronave, significa assentos ou peso disponíveis na aeronave em uma rota ou em parte de uma rota;
 - ii) em relação a uma rota especificada, significa a capacidade de uma aeronave utilizada nessa rota, multiplicada pela frequência operada por tal aeronave em um determinado período, nessa rota ou em parte dela;
- g) o termo “empresa aérea designada” significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 deste Acordo;
- h) o termo “rota especificada” significa qualquer rota especificada no Anexo a este Acordo;
- i) o termo “tarifa” significa os preços que deverão ser pagos pelo transporte de passageiros, de bagagem e de carga e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, incluindo valores e condições para agentes e outros serviços auxiliares, mas excluindo a remuneração e as condições para o transporte de mala postal;
- j) o termo “território” tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;
- k) o termo “tarifa aeronáutica” significa o valor cobrado às empresas aéreas pelo uso de aeroporto, ou instalações e serviços de navegação aérea ou de segurança da aviação;
- l) o termo “norma” significa qualquer especificação para características físicas, configuração, material, desempenho, pessoal ou procedimento, a aplicação uniforme reconhecida como necessária para a segurança ou regularidade da navegação em aérea internacional a que as Partes conformar-se-ão, de acordo com a Convenção; em caso de impossibilidade de cumprimento, é compulsória sua notificação à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), segundo o Artigo 38 da Convenção;

- m) o termo "controle regulatório efetivo" significa que uma empresa aérea possui uma licença de operação válida emitida pelas autoridades aeronáuticas e satisfaz os critérios para operação de serviços aéreos internacionais estabelecidos por tais autoridades, tais como prova de aptidão financeira, habilidade para satisfazer, quando necessário, exigências de interesse público, obrigações de garantia dos serviços, e as autoridades aeronáuticas tenham e mantenham programas de supervisão da segurança operacional e da segurança da aviação de acordo com as normas da OACI, como mínimo;
- n) o termo "licença de operação" significa uma autorização concedida pelas autoridades aeronáuticas, que permite a uma empresa aérea realizar transporte aéreo de passageiros, mala postal ou carga, conforme especificado na licença de operação, por remuneração ou contrato de aluguel;
- o) o termo "certificado de operador aéreo" significa um documento emitido para uma empresa aérea pelas autoridades aeronáuticas, que afirma ter a empresa aérea em questão, a habilidade profissional e organização que garanta a operação segura de aeronaves nas atividades de aviação especificadas no certificado.

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 em uma rota especificada. Na operação de um serviço acordado em uma rota especificada, a empresa aérea designada de cada Parte gozará:
 - a) do direito de sobrevoar o território do Estado da outra Parte sem pousar;
 - b) do direito de fazer escalas no território do Estado da outra Parte, para fins não comerciais;
 - c) do direito de fazer escalas no território do Estado da outra Parte, nos pontos especificados para aquela rota no Anexo a este Acordo, com a finalidade de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território da outra Parte;
 - d) do direito de fazer escalas no território de terceiros Países, nos pontos especificados para aquela rota no Anexo a este Acordo, com a finalidade de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território da outra Parte, sujeito às provisões contidas no Anexo a este Acordo.
2. As empresas aéreas de cada Parte, outras que não as designadas com base no Artigo 3 deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados no parágrafo 1 a) e b) deste Artigo.
3. Nenhum dispositivo do parágrafo 1 deste Artigo será considerado como concessão às empresas aéreas designadas de uma Parte do direito de embarcar, no território do Estado da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração ou contrato de aluguel, e destinados a outro ponto no território do Estado 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 nas rotas especificadas e de revogar ou alterar tais designações. Essas designações poderão ser efetivadas por notificação escrita através dos canais diplomáticos.
2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos, a outra Parte concederá a autorização de operação apropriada, desde que:
 - a) a empresa aérea designada seja estabelecida no território do Estado da Parte que a designa, de acordo com a legislação em vigor no Estado dessa Parte;
 - b) o controle regulatório efetivo da empresa aérea seja exercido e mantido pela Parte que designa a empresa aérea; e
 - c) a empresa aérea seja propriedade direta ou majoritária e seja efetivamente controlada pela Parte que a designa ou por entidades legais ou nacionais do Estado daquela Parte.
3. As autoridades aeronáuticas de uma Parte podem requerer a uma empresa aérea designada pela outra Parte que demonstre estar qualificada para cumprir as condições prescritas segundo a legislação em vigor do Estado desta Parte, aplicadas à operação de serviços aéreos internacionais por tais autoridades.
4. Quando uma empresa aérea tiver sido assim designada e autorizada, ela poderá começar a operar os serviços acordados, desde que cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.
5. Cada Parte, sujeita às provisões dos parágrafos 1 e 2 deste Artigo, terá o direito de substituir a empresa aérea por ela designada por outra empresa aérea. A empresa aérea designada substituída terá os mesmos direitos e será sujeita às mesmas obrigações da empresa aérea que ela substituiu.

Artigo 4

Revogação ou Suspensão de Autorização de Operação

1. Cada Parte terá o direito de revogar ou suspender as autorizações de operação, ou de suspender o exercício dos direitos especificados no parágrafo 1 do Artigo 2 deste Acordo por uma empresa aérea designada pela outra Parte, ou de impor tais condições temporária ou permanentemente, se ela julgar necessário, sobre o exercício desses direitos:
 - a) caso ela não esteja convencida de que a empresa aérea designada está estabelecida e incorporada no território do Estado da Parte que a designa;

- b) caso ela não esteja convencida de que a Parte que designa a empresa aérea exerce ou mantém efetivo controle regulatório da empresa aérea;
 - c) caso ela não esteja convencida de que a empresa aérea designada seja propriedade direta ou majoritária, ou seja efetivamente controlada pela Parte que a designa ou por uma entidade legal ou nacionais do Estado dessa Parte;
 - d) caso a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as provisões do Artigo 7 e do Artigo 8 deste Acordo; ou
 - e) caso a empresa aérea designada, de outro modo, deixe de operar serviços aéreos de acordo com as condições prescritas sob este Acordo.
2. A menos que uma ação imediata seja essencial para impedir novas infrações ao parágrafo 1d) ou 1e) deste Artigo, os direitos estabelecidos por este Artigo serão exercidos somente após a realização de consultas com a outra Parte.

Artigo 5

Aplicação de Leis e de Regulamentos

1. A legislação vigente do Estado de uma Parte, relativa à entrada ou saída do território de seu Estado de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou à operação e à navegação de tal aeronave enquanto no território de seu Estado, será aplicada à aeronave da empresa ou das empresas aéreas designadas pela outra Parte, e será cumprida por tal aeronave na chegada, partida ou enquanto no território do Estado da primeira Parte.
2. A legislação vigente do Estado de uma Parte, relativa à entrada ou saída do território de seu Estado de passageiros, tripulantes, carga, tais como regulamentos relativos à entrada, liberação, imigração, passaportes, alfândega e quarentena, serão cumpridos por ou em nome de tais passageiros, tripulantes, carga durante a entrada, a partida ou enquanto no território do Estado da primeira Parte.
3. Na aplicação da legislação referida neste Artigo à empresa ou às empresas aéreas designadas da outra Parte, uma Parte não concederá tratamento mais favorável a sua empresa ou empresas aéreas designadas.

Artigo 6

Reconhecimento de Certificados e Licenças

Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados nas rotas especificadas, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos segundo a Convenção. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para vôos sobre o território de seu Estado, certificados de habilitação e licenças concedidas a nacionais de seu Estado, pela outra Parte.

Artigo 7 Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar à outra Parte, a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional com relação a tripulações de voo, aeronaves e sua operação, aplicadas pela outra Parte. 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 em qualquer área, que sejam pelo menos iguais aos requisitos mínimos estabelecidos à época, de conformidade com a Convenção, a primeira Parte notificará a outra Parte sobre tais conclusões e sobre as medidas que se considerem apropriadas para cumprir aqueles requisitos mínimos, e aquela outra Parte tomará as ações corretivas necessárias. A falha da outra Parte em tomar as medidas apropriadas dentro de 15 (quinze) dias ou em período mais longo que venha a ser acordado, constituirá motivos para a aplicação do Artigo 4 deste Acordo.
3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, as Partes concordam que a aeronave operada pela empresa ou empresas aéreas designadas de uma Parte, que preste serviço para ou do território do Estado da outra Parte poderá, quando no território do Estado da outra Parte, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados das autoridades aeronáuticas da outra Parte (neste Artigo, denominadas "inspeções de rampa"), desde que esta não cause demoras desnecessárias no transporte. Reconhecendo a validade da documentação da aeronave e as licenças de sua tripulação, de acordo com o Artigo 33 da Convenção, os mencionados documentos e licenças, a condição de uma aeronave e seu equipamento podem ser, durante a inspeção, objeto de verificação de sua conformidade com as normas estabelecidas à época, com base na Convenção.
4. Se qualquer inspeção de rampa ou série de inspeções de rampa resultarem em:
 - a) séria preocupação de que a aeronave ou sua operação não cumpre os requisitos mínimos vigentes estabelecidos pela Convenção, ou
 - b) séria preocupação de que existe falta de efetiva manutenção e administração dos requisitos mínimos de segurança vigentes estabelecidos pela Convenção, a Parte que realiza a inspeção terá liberdade para concluir que os requisitos sob os quais o certificado ou as licenças daquela aeronave ou tripulação tenham sido emitidos ou convalidados ou que os requisitos sob os quais a aeronave é operada não são iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção.
5. Cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar a autorização de operação de uma empresa aérea ou empresas aéreas designadas da outra Parte imediatamente caso a primeira Parte conclua, seja como resultado de uma inspeção de rampa, de uma série de inspeções de rampa, de consultas ou de outro motivo, que é essencial uma ação imediata para fins de segurança da operação de uma empresa aérea.

6. Qualquer medida tomada por uma Parte, com relação à empresa ou empresas aéreas designadas da outra Parte, em conformidade com os parágrafos 2 ou 5 deste Artigo, será interrompida caso a razão para tal ação deixe de existir.

7. Com referência ao parágrafo 2 deste Artigo, se ficar constatado que uma Parte permanece em desconformidade com as normas da OACI, uma vez terminado o período acordado, o Secretário Geral da OACI deverá ser disto notificado. Esse deverá também ser notificado sobre as medidas tomadas pela primeira Parte para cumprir as normas da OACI.

Artigo 8

Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes 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, do Protocolo para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, suplementar à Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, 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, reservado o parágrafo 2º do artigo XI para o Brasil, bem como qualquer outro acordo internacional relacionado à segurança da aviação civil, ao qual 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, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos e de instalações de navegação aérea, e contra 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, até os limites em que essas provisões de segurança da aviação sejam aplicáveis às Partes; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves que tenham sua sede comercial principal ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação.

4. Cada Parte concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída, ou permanência no território do Estado da outra Parte. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas no território de seu Estado para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica. Em tal caso essas medidas serão discutidas em detalhes e seu custo deverá ser considerado e ser compartilhado por ambas as Partes.

5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente, de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a por termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. 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 a implementação das provisões do Artigo 4 deste Acordo.

Artigo 9

Isenção de Direitos Alfandegários e Taxas

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com a legislação nacional vigente de seu Estado, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais, sobre combustíveis de aviação, lubrificantes, sobre suprimentos técnicos de consumo, sobre peças sobressalentes, incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, sobre provisões de bordo, incluindo licores, tabaco e outros destinados à venda aos passageiros, em quantidades limitadas, durante o voo, e sobre outros itens usados ou destinados para uso exclusivamente na operação ou na manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte, que esteja operando os serviços acordados, assim como sobre estoque impresso de bilhetes, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada.

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

- a) introduzidos no território do Estado 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 do Estado da outra Parte; ou
- c) embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte no território do Estado 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 do Estado da Parte que outorga a isenção, sob a condição de que tais produtos não sejam alienados ou vendidos no território do Estado de tal Parte.

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderão ser descarregados no território do Estado da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias do Estado de tal Parte. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

4. Passageiros, bagagens e carga em trânsito direto através do território do Estado de qualquer das Partes e não deixando as áreas aeroportuárias destinadas a tal fim, a menos que medidas de segurança contra violência, contra pirataria aérea e contra tráfico de drogas diferentemente o exijam, serão sujeitos a não mais do que um controle simplificado. Bagagens e carga em trânsito direto serão isentos de impostos alfandegários e de outras taxas similares.

5. As isenções estabelecidas por este Artigo também serão aplicáveis em situações onde uma empresa aérea designada de uma Parte tenha celebrado acordos com uma outra empresa aérea ou empresas aéreas para o empréstimo ou transferência no território do Estado da outra Parte, de equipamento regular e de outros itens referidos no parágrafo 1 deste Artigo, desde que aquela outra empresa aérea ou empresas aéreas gozem de maneira semelhante de tais isenções daquela outra Parte.

Artigo 10 **Operação dos Serviços Acordados**

1. Haverá oportunidade justa e equitativa para as empresas aéreas designadas das Partes operarem os serviços acordados nas rotas especificadas.

2. Na operação dos serviços acordados, as empresas aéreas designadas de cada Parte levarão em consideração os interesses das empresas designadas da outra Parte, a fim de não afetar indevidamente os serviços proporcionados por estas últimas, no todo ou em parte de rotas comuns.

3. Os serviços acordados oferecidos pelas empresas aéreas designadas pelas Partes terão estreita relação com as necessidades dos usuários para transporte nas rotas especificadas e terão, como objetivo primário, a oferta, com um razoável fator de ocupação, de capacidade adequada para satisfazer as necessidades de tráfego atuais e aquelas razoavelmente previstas para o transporte de passageiros e carga, incluindo mala postal, com origem ou destino no território do Estado da Parte que designou a empresa aérea. A oferta de transporte de passageiros e carga, incluindo mala postal, embarcados ou desembarcados em pontos nas rotas especificadas, diferentes de pontos no território do Estado da Parte que designou a empresa aérea, será feita de acordo com os princípios gerais, em que a capacidade esteja relacionada:

- a) às necessidades de tráfego de e para o território do Estado da Parte que designou a empresa aérea;
- b) às necessidades de tráfego da região através da qual os serviços acordados passem, levando em conta serviços aéreos locais e regionais;
- c) às necessidades de operações diretas das empresas aéreas.

4. A capacidade a ser oferecida nas rotas especificadas será determinada, de tempos em tempos, juntamente entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

Artigo 11

Tarifas

1. As tarifas para transporte nos serviços acordados será estabelecida pelas empresas aéreas designadas em níveis razoáveis, levando devidamente em consideração todos os fatores relevantes, incluindo o interesse dos usuários, o custo de operação, o lucro razoável e as características dos serviços.
2. As tarifas cobradas pelas empresas aéreas designadas nas rotas especificadas serão sujeitas a aprovação pelas autoridades aeronáuticas da Parte no território em cujo Estado a viagem tenha início.
3. As tarifas serão submetidas, pelas empresas aéreas designadas, às autoridades aeronáuticas para aprovação, pelo menos 30 (trinta) dias antes da data de introdução proposta.
4. Se as autoridades aeronáuticas de cada Parte não consentirem com uma tarifa submetida à sua aprovação, elas informarão a empresa aérea designada em questão dentro de 30 (trinta) dias após a data de submissão da tarifa. Nesse caso, essa tarifa não será aplicada. A tarifa então aplicada, que seria substituída pela nova tarifa, continuará a ser aplicada.
5. Se as autoridades aeronáuticas de uma Parte considerarem que qualquer tarifa aprovada pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte e utilizada por suas empresas aéreas não correspondem com as provisões do parágrafo 1 deste Artigo, as autoridades aeronáuticas daquela Parte poderão solicitar consulta com as autoridades aeronáuticas da outra Parte, de acordo com o Artigo 16 deste Acordo.
6. As tarifas a serem cobradas por uma empresa aérea designada de uma Parte para transporte entre o território do Estado da outra Parte e o território de um terceiro país, nos serviços acordados cobertos por este Acordo, serão sujeitas à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte.

Artigo 12

Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão os horários dos serviços acordados à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 45 (quarenta e cinco) dias antes de operação da data proposta para sua introdução. Em casos especiais, esse limite de tempo pode ser reduzido, sujeito ao consentimento de tais autoridades.
2. Quaisquer emendas posteriores relativas ao horário aprovado de qualquer empresa aérea designada de qualquer Parte serão submetidas às autoridades aeronáuticas da outra Parte para aprovação.
3. Para os voos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro horário aprovado, essa empresa aérea solicitará autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações serão normalmente submetidas pelo menos 15 (quinze) dias antes da operação de tais vôos.

Artigo 13

Atividades Comerciais

1. As empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, de acordo com a legislação vigente do Estado da outra Parte com relação à entrada, residência e emprego, trazer e manter no território do Estado da outra Parte representação com pessoal administrativo, comercial, técnico, operacional e outros especialistas, necessários à operação dos serviços acordados.
2. 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 do Estado da outra Parte, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.
3. Cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações de emprego, vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários aos representantes e pessoal referidos no parágrafo 1 deste Artigo. Ambas as Partes facilitarão e agilizarão as autorizações de emprego ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.
4. Cada Parte concederá às empresas aéreas designadas da outra Parte o direito de vender e comercializar no território de seu Estado, serviços de transporte aéreo internacional, diretamente ou por meio de agentes. Cada empresa terá o direito de vender tais serviços em moeda nacional do Estado da Parte respectiva.
5. Ao operar ou oferecer serviços nas rotas especificadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte pode entrar em acordos de cooperação comercial, tais como bloqueio de espaço ou acordos de código compartilhado com empresas de qualquer das Partes.
6. Cada empresa aérea envolvida em acordos de código compartilhado em conformidade com este parágrafo deverá, com respeito a qualquer bilhete vendido, deixar claro ao comprador, no ponto de vendas, qual empresa aérea operará de fato cada segmento do serviço e com qual empresa ou empresas aéreas o comprador está estabelecendo uma relação contratual.

Artigo 14

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte concederá a qualquer empresa aérea designada da outra Parte o direito de converter e remeter para seu Estado o excedente das receitas sobre despesas realizadas no território do Estado da outra Parte, vinculadas ao transporte de passageiros, carga e mala postal, nos serviços acordados.
2. A conversão e remessa de tais receitas serão efetivadas em conformidade com a legislação vigente do Estado da Parte em cujo território as receitas tenham sido obtidas, às taxas de câmbio aplicáveis a transações correntes que estejam em vigor ao tempo em que tais receitas sejam apresentadas para conversão e remessa, 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 acima não deve ser entendido como isenção às empresas aéreas de ambas as Partes de impostos e encargos 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

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 de seus Estados e as empresas aéreas que utilizam as instalações e os serviços proporcionados por essas autoridades, 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 antecedência razoável, 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 16

Consultas

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas com a outra Parte sobre o cumprimento, a interpretação, a aplicação, ou a modificação deste Acordo. Tais consultas, que podem ser feitas entre as autoridades aeronáuticas, serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação por escrito pela outra Parte, a menos que de outra forma acordado por ambas as Partes.

Artigo 17

Emendas

1. Se qualquer das Partes considera desejável emendar qualquer provisão deste Acordo, ela pode, em qualquer tempo, solicitar consulta com a outra Parte. Tais consultas deverão ser iniciadas dentro de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação, a menos que de outra forma acordado.

2. Qualquer emenda a este Acordo deverá ser feita por entendimento mútuo entre as Partes, por escrito, por meio de protocolo pertinente, que constituirá parte integrante deste Acordo e entrará em vigor conforme o parágrafo 1 do Artigo 20 deste Acordo.

3. Emendas ao Anexo a este Acordo poderão ser acordadas diretamente pelas autoridades aeronáuticas das Partes e entrarão em vigor de acordo com o parágrafo 1 do Artigo 20 deste Acordo.

Artigo 18

Acordos Multilaterais

Se um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo será emendado de acordo.

Artigo 19

Solução de Controvérsias

1. Qualquer controvérsia relativa à interpretação ou à aplicação deste Acordo será resolvida por negociações entre as autoridades aeronáuticas das Partes.
2. Caso as autoridades aeronáuticas não cheguem a um acordo, a controvérsia será solucionada pelas Partes por meio dos canais diplomáticos.

Artigo 20

Denúncia e Entrada em Vigor

1. Este Acordo permanecerá vigente por um período indeterminado e entrará em vigor na data do recebimento, por canais diplomáticos, da última notificação escrita das Partes que indique o cumprimento de todos os procedimentos legais internos necessários para entrada em vigor deste Acordo.
2. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte, por escrito e por via diplomática, de sua decisão de denunciar este Acordo; tal notificação será comunicada simultaneamente à OACI. Este Acordo expirará 1 (um) ano após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação, 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 21

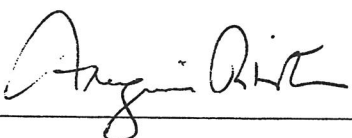
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados na OACI.

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

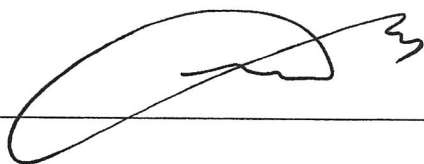
Feito em Kiev, no dia 02 de dezembro de dois mil e nove, em dois originais, nos idiomas português, ucraniano e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. No caso de qualquer divergência de interpretação deste Acordo, prevalecerá o texto em Inglês.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Antonio de Aguiar Patriota', written over a horizontal line.

Antonio de Aguiar Patriota
Secretário-Geral do
Ministério das Relações Exteriores

PELO GABINETE DE MINISTROS
DA UCRÂNIA

A stylized handwritten signature in black ink, written over a horizontal line.

Oleksandr Davydov
Vice-Ministro de Transportes e Comunicações

**ANEXO AO ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPUBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL E O GABINETE DE MINISTROS DA UCRÂNIA**

Seção 1.
Quadro de Rotas

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas do Brasil:

<u>Pontos de origem</u>	<u>Pontos intermediários</u>	<u>Pontos na Ucrânia</u>	<u>Pontos além</u>
Pontos no Brasil	Dois pontos a serem especificados	Kiev e 1 (um) ponto a ser selecionado	Dois pontos a serem especificados

NOTA: Nenhum tráfego pode ser embarcado em um ponto intermediário para ser desembarcado no território da Ucrânia, nem embarcado no território da Ucrânia para ser desembarcado em um ponto além e vice-versa, exceto se for, de tempos em tempos, conjuntamente determinado pelas autoridades aeronáuticas das Partes.

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas da Ucrânia:

<u>Pontos de origem</u>	<u>Pontos intermediários</u>	<u>Pontos no Brasil</u>	<u>Pontos além</u>
Pontos na Ucrânia	Dois pontos a serem especificados	Rio de Janeiro São Paulo	Dois pontos a serem especificados

NOTA: Nenhum tráfego pode ser embarcado em um ponto intermediário para ser desembarcado no território do Brasil, nem embarcado no território do Brasil para ser desembarcado em um ponto além e vice-versa, exceto se for, de tempos em tempos, conjuntamente determinado pelas autoridades aeronáuticas das Partes.

Seção 2
Condições Operacionais

1. Os pontos a serem servidos nas rotas especificadas acima serão conjuntamente determinados pelas autoridades aeronáuticas das Partes.
2. As empresas aéreas designadas do Brasil podem, em qualquer um ou em todos os voos, omitir escalas em qualquer ponto ou pontos nas rotas especificadas acima, e podem servi-los em qualquer ordem, desde que os serviços nessas rotas comecem ou terminem em pontos no Brasil.
3. As empresas aéreas designadas da Ucrânia podem, em qualquer um ou em todos os voos, omitir escalas em quaisquer pontos nas rotas especificadas acima, e podem servi-los em qualquer ordem, desde que os serviços nessas rotas comecem ou terminem em pontos na Ucrânia.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

I – RELATÓRIO

Nos termos do art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, a Exma. Senhora Presidente da República submete ao Congresso o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Gabinete de Ministros da Ucrânia, celebrado em Kiev, em 2 de dezembro de 2009.

O Acordo conta com 21 Artigos e um Anexo. Em seu preâmbulo, afirma o desejo de ambos os países em contribuir para o progresso da aviação civil internacional.

O Artigo 1º elenca as definições do Acordo, enquanto o Artigo 2º estabelece os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais em uma rota especificada. Nos termos do parágrafo 1º, na rota especificada, a empresa aérea designada de cada Parte gozará:

- a) do direito de sobrevoar o território do Estado da outra Parte; sem pousar;
- b) do direito de fazer escalas no território do Estado da outra Parte, para fins não comerciais;
- c) do direito de fazer escalas no território da outra Parte, nos pontos especificados para aquela rota, assim designados pelo Anexo ao Acordo, com a finalidade de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território da outra Parte;
- d) do direito de fazer escalas no território de terceiros Países, nos pontos especificados para aquela rota no Anexo ao presente Acordo, com a finalidade de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território da outra Parte, sujeito às provisões contidas no Anexo ao presente Acordo.

Nos termos do parágrafo 2º do mesmo Artigo, as empresas aéreas de cada país, mesmo que não designadas nos termos do Artigo 3º do presente

Acordo, também gozarão dos direitos especificados no parágrafo 1º a) e b) do presente Artigo.

Por outro lado, o parágrafo 3º do mesmo Artigo nega concessão às empresas aéreas designadas de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração ou contrato de aluguel, e destinados a outro ponto no território do Estado dessa outra Parte.

O Artigo 3º descreve o processo de designação de uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas e de revogar ou alterar tais designações. Outrossim, descreve os requisitos para que a designação seja autorizada.

O Artigo 4º lista as razões pelas quais as Partes adquirem o direito de revogar ou suspender as autorizações de operação ou de suspender o exercício dos direitos especificados no parágrafo 1º do Artigo 2º.

O Artigo 5º trata da aplicação de leis e regulamentos, estabelecendo que a legislação vigente do Estado de uma Parte, relativa à entrada ou saída do território de seu Estado de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou à operação e à navegação de tal aeronave, enquanto no território de seu Estado, será aplicada à aeronave da empresa ou das empresas aéreas designadas pela outra Parte.

O Artigo 6º rege o reconhecimento de certificados e licenças, que serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados nas rotas especificadas.

O Artigo 7º, relativo à segurança operacional, estabelece que cada Parte pode solicitar, a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional com relação a tripulações de voo, aeronaves e sua operação, aplicadas pela outra Parte. Após realizadas as consultas, se uma Parte chegar à conclusão de que a outra não é efetiva em termos dos requisitos de segurança, conforme estabelecido pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago no dia 07 de dezembro de 1944, ela notificará à outra parte sobre tais conclusões e sobre as medidas que devem ser tomadas para cumprir os requisitos mínimos da Convenção. A outra Parte terá 15 (quinze) dias ou período mais longo que venha a ser acordado. Também podem ser realizadas “inspeções de rampa”, as quais têm o propósito de verificação da validade da

documentação e as licenças de tripulação bem como a condição de uma aeronave e seu equipamento, que devem cumprir as normas estabelecidas pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

O Artigo 8º se refere à segurança da aviação, onde as duas Partes reafirmam sua obrigação mútua de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita. O mencionado Artigo estabelece todas as medidas, bem como cita a legislação internacional, para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança das aeronaves contra a segurança dessas aeronaves, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos e de instalações de navegação aérea, e contra qualquer ameaça à segurança da aviação civil.

O Artigo 9º estabelece a Isenção de Direitos Alfandegários e Taxas. Assim, cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível, em conformidade com a legislação nacional vigente de seu Estado, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais, sobre combustíveis de aviação, lubrificantes, sobre suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, incluindo motores, equipamento de uso normal das aeronaves, provisões de bordo e outros itens usados ou destinados para uso exclusivamente na operação ou na manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte.

O Artigo 10, que trata da operação dos serviços acordados, estabelece que haverá oportunidade justa e equitativa para as empresas aéreas designadas das Partes operarem os serviços acordados nas rotas especificadas.

O Artigo 11 refere-se às tarifas para transporte nos serviços acordados, as quais serão estabelecidas pelas empresas aéreas designadas em níveis razoáveis, levando devidamente em consideração todos os fatores relevantes, incluindo o interesse dos usuários, o custo de operação, o lucro razoável e as características dos serviços.

O Artigo 12 cuida da aprovação de horários. As empresas designadas devem submeter os serviços acordados à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte pelo menos 45 (quarenta e cinco) dias antes de operação da data proposta para sua introdução.

O Artigo 13, por sua vez, estabelece que as empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, de acordo com a legislação vigente do Estado da outra Parte, com relação à entrada, residência e emprego, trazer e manter no território do Estado da outra Parte representação com pessoal administrativo, comercial, técnico, operacional e outros especialistas, necessários à operação dos serviços acordados.

O Artigo 14, sob o título de Conversão de Divisas e Remessa de Receitas, afirma que cada Parte concederá a qualquer empresa aérea designada da outra Parte o direito de converter e remeter para seu Estado o excedente das receitas sobre despesas realizadas no território do Estado da outra Parte.

O Artigo 15, sobre Tarifas Aeronáuticas, afirma que nenhuma das Partes 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.

Nos termos do Artigo 16, intitulado “Consultas”, qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas com a outra Parte sobre o cumprimento, a interpretação, a aplicação, ou a modificação do Acordo.

O Artigo 17 trata da possibilidade de Emendas. Caso uma das Partes considerar desejável emendar qualquer provisão deste Acordo ela pode, em qualquer tempo, solicitar consulta com a outra Parte. Qualquer emenda a este Acordo deverá ser feita por entendimento mútuo entre as Partes, por escrito, por meio de protocolo, que constituirá parte integrante do presente Acordo.

O Artigo 18 estabelece que se um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo será também emendado.

O Artigo 19 trata da solução de controvérsias. Elas serão resolvidas por negociações entre as autoridades aeronáuticas das Partes, ou seja, pelo Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e, pela Ucrânia, o Ministério de Transportes e Comunicações.

O Artigo 20 trata da Denúncia e da Entrada em Vigor. O Acordo permanecerá vigente por um período indeterminado e entrará em vigor por troca de notas. A denúncia pode ocorrer a qualquer tempo e será comunicada também a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

Finalmente o artigo 21, determina o registro na OACI, do Acordo e de qualquer emenda a ele.

O Anexo ao Acordo designa as rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas do Brasil, com dois pontos intermediários, um ponto em Kiev e um ponto a ser selecionado e dois pontos além. No caso da Ucrânia, os pontos no Brasil serão Rio de Janeiro e São Paulo e mais dois pontos além.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Nos termos da Exposição de Motivos ministerial, a qual acompanha e instrui a presente Mensagem, “o referido Acordo (...) tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre e além dos territórios do Brasil e da Ucrânia e que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, turismo, cultura e cooperação. “

Cabe lembrar que o Brasil tem expandido e modernizado os Acordos de Transporte Aéreo, como, por exemplo, o recente Acordo com os Estados Unidos da América, sobre a mesma matéria.

Ressalte-se, também, que o Brasil abriga hoje a maior comunidade ucraniana da América Latina, contando com mais de um milhão de pessoas, entre ucranianos e descendentes. O idioma ucraniano é falado no Brasil, especialmente nos estados do Sul do país.

Logo, temos uma longa história de amizade e de laços culturais com aquele país e o intercâmbio será facilitado com a aprovação do presente Acordo.

Assim voto pela aprovação do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Gabinete de Ministros da Ucrânia, celebrado em Kiev, em 2 de dezembro de 2009, nos termos do projeto de decreto legislativo que apresento a seguir.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Relator

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2016
(MENSAGEM Nº 209, DE 2016)**

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Gabinete de Ministros da Ucrânia, celebrado em Kiev, em 2 de dezembro de 2009.

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 Gabinete de Ministros da Ucrânia, celebrado em Kiev, em 2 de dezembro de 2009

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

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

Sala da Comissão, em de de 2016

Deputado Claudio Cajado
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 209/16, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Claudio Cajado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Pedro Vilela - Presidente; Luiz Carlos Hauly, Rômulo Gouveia e Takayama - Vice-Presidentes; Arlindo Chinaglia, Bruna Furlan, Claudio Cajado, Jarbas Vasconcelos, Jô Moraes, Marcelo Castro, Márcio Marinho, Marcus Vicente, Miguel Haddad, Ricardo Teobaldo, Roberto Góes, Rubens Bueno, Tadeu Alencar, Antonio Brito, Dilceu Sperafico, Eduardo Barbosa, João Gualberto, Luiz Carlos Busato, Luiz Nishimori, Luiz Sérgio, Major Olímpio, Moroni Torgan, Nelson Marquezelli, Nelson Pellegrino, Ronaldo Lessa, Shéridan, Stefano Aguiar e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 30 de agosto de 2016.

Deputado PEDRO VILELA
Presidente

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

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

PREÂMBULO

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

.....

**TÍTULO IV
DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES**

**CAPÍTULO I
DO PODER LEGISLATIVO**

.....

**Seção II
Das Atribuições do Congresso Nacional**

Art. 48. Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, não exigida esta para o especificado nos arts. 49, 51 e 52, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre:

- I - sistema tributário, arrecadação e distribuição de rendas;
- II - plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, operações de crédito, dívida pública e emissões de curso forçado;
- III - fixação e modificação do efetivo das Forças Armadas;
- IV - planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento;
- V - limites do território nacional, espaço aéreo e marítimo e bens do domínio da União;
- VI - incorporação, subdivisão ou desmembramento de áreas de Territórios ou Estados, ouvidas as respectivas Assembléias Legislativas;
- VII - transferência temporária da sede do Governo Federal;
- VIII - concessão de anistia;
- IX - organização administrativa, judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública da União e dos Territórios e organização judiciária e do Ministério Público do Distrito Federal; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação\)](#)
- X - criação, transformação e extinção de cargos, empregos e funções públicas, observado o que estabelece o art. 84, VI, b; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)](#)
- XI - criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)](#)
- XII - telecomunicações e radiodifusão;
- XIII - matéria financeira, cambial e monetária, instituições financeiras e suas operações;
- XIV - moeda, seus limites de emissão, e montante da dívida mobiliária federal.
- XV - fixação do subsídio dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, observado o que dispõem os arts. 39, § 4º; 150, II; 153, III; e 153, § 2º, I. [\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998 e com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003\)](#)

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

- I - resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional;
- II - autorizar o Presidente da República a declarar guerra, a celebrar a paz, a permitir que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente, ressalvados os casos previstos em lei complementar;
- III - autorizar o Presidente e o Vice-Presidente da República a se ausentarem do País, quando a ausência exceder a quinze dias;
- IV - aprovar o estado de defesa e a intervenção federal, autorizar o estado de sítio, ou suspender qualquer uma dessas medidas;
- V - sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa;
- VI - mudar temporariamente sua sede;
- VII - fixar idêntico subsídio para os Deputados Federais e os Senadores, observado o que dispõem os arts. 37, XI, 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)

VIII – fixar os subsídios do Presidente e do Vice-Presidente da República e dos Ministros de Estado, observado o que dispõem os arts. 37, XI, 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)

IX - julgar anualmente as contas prestadas pelo Presidente da República e apreciar os relatórios sobre a execução dos planos de governo;

X - fiscalizar e controlar, diretamente, ou por qualquer de suas Casas, os atos do Poder Executivo, incluídos os da administração indireta;

XI - zelar pela preservação de sua competência legislativa em face da atribuição normativa dos outros Poderes;

XII - apreciar os atos de concessão e renovação de concessão de emissoras de rádio e televisão;

XIII - escolher dois terços dos membros do Tribunal de Contas da União;

XIV - aprovar iniciativas do Poder Executivo referentes a atividades nucleares;

XV - autorizar referendo e convocar plebiscito;

XVI - autorizar, em terras indígenas, a exploração e o aproveitamento de recursos hídricos e a pesquisa e lavra de riquezas minerais;

XVII - aprovar, previamente, a alienação ou concessão de terras públicas com área superior a dois mil e quinhentos hectares.

Art. 50. A Câmara dos Deputados e o Senado Federal, ou qualquer de suas Comissões, poderão convocar Ministro de Estado ou quaisquer titulares de órgãos diretamente subordinados à Presidência da República para prestarem, pessoalmente, informações sobre assunto previamente determinado, importando crime de responsabilidade a ausência sem justificção adequada. [\(“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994\)](#)

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

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

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 515, de 2016, que “Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Gabinete de Ministros da Ucrânia, celebrado em Kiev, em 2 de dezembro de 2009. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 209, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

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

“O Acordo conta com 21 Artigos e um Anexo. Em seu preâmbulo, afirma o desejo de ambos os países em contribuir para o progresso da aviação civil internacional.

O Artigo 1º elenca as definições do Acordo, enquanto o Artigo 2º estabelece os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais em uma rota especificada.

Nos termos do parágrafo 1º, na rota especificada, a empresa aérea designada de cada Parte gozará:

a) do direito de sobrevoar o território do Estado da outra Parte; sem pousar;

b) do direito de fazer escalas no território do Estado da outra Parte, para fins não comerciais;

c) do direito de fazer escalas no território da outra Parte, nos pontos especificados para aquela rota, assim designados pelo Anexo ao Acordo, com a finalidade de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território da outra Parte;

d) do direito de fazer escalas no território de terceiros Países, nos pontos especificados para aquela rota no Anexo ao presente Acordo, com a finalidade de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território da outra Parte, sujeito às provisões contidas no Anexo ao presente Acordo.

Nos termos do parágrafo 2º do mesmo Artigo, as empresas aéreas de cada país, mesmo que não designadas nos termos do Artigo 3º do presente Acordo, também gozarão dos direitos especificados no parágrafo 1º a) e b) do presente Artigo.

Por outro lado, o parágrafo 3º do mesmo Artigo nega concessão às empresas aéreas designadas de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração ou contrato de aluguel, e destinados a outro ponto no território do Estado dessa outra Parte.

O Artigo 3º descreve o processo de designação de uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas e de revogar ou alterar tais designações. Outrossim, descreve os requisitos para que a designação seja autorizada.

O Artigo 4º lista as razões pelas quais as Partes adquirem o direito de revogar ou suspender as autorizações de operação ou de suspender o exercício dos direitos especificados no parágrafo 1º do Artigo 2º.

O Artigo 5º trata da aplicação de leis e regulamentos, estabelecendo que a legislação vigente do Estado de uma Parte, relativa à 3 entrada ou saída do território de seu Estado de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou à operação e à navegação de tal aeronave, enquanto no território de seu Estado, será aplicada à aeronave da empresa ou das empresas aéreas designadas pela outra Parte.

O Artigo 6º rege o reconhecimento de certificados e licenças, que serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados nas rotas especificadas.

O Artigo 7º, relativo à segurança operacional, estabelece que cada Parte pode solicitar, a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional com relação a tripulações de voo, aeronaves e sua operação, aplicadas pela outra Parte. Após realizadas as consultas, se uma Parte chegar à conclusão de que a outra não é efetiva em termos dos requisitos de segurança, conforme estabelecido pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago no dia 07 de dezembro de 1944, ela notificará à outra parte sobre tais conclusões e sobre as medidas que devem ser tomadas para cumprir os requisitos mínimos da Convenção. A outra Parte terá 15 (quinze) dias ou período mais longo que venha a ser acordado. Também podem ser realizadas “inspeções de rampa”, as quais têm o propósito de verificação da validade da documentação e as licenças de tripulação bem como a condição de uma aeronave e seu equipamento, que devem cumprir as normas estabelecidas pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

O Artigo 8º se refere à segurança da aviação, onde as duas Partes reafirmam sua obrigação mútua de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita. O mencionado Artigo estabelece todas as medidas, bem como cita a legislação internacional, para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança das aeronaves contra a segurança dessas

aeronaves, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos e de instalações de navegação aérea, e contra qualquer ameaça à segurança da aviação civil.

O Artigo 9º estabelece a Isenção de Direitos Alfandegários e Taxas. Assim, cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível, em conformidade com a legislação nacional vigente de seu Estado, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais, 4 sobre combustíveis de aviação, lubrificantes, sobre suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, incluindo motores, equipamento de uso normal das aeronaves, provisões de bordo e outros itens usados ou destinados para uso exclusivamente na operação ou na manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte.

O Artigo 10, que trata da operação dos serviços acordados, estabelece que haverá oportunidade justa e equitativa para as empresas aéreas designadas das Partes operarem os serviços acordados nas rotas especificadas.

O Artigo 11 refere-se às tarifas para transporte nos serviços acordados, as quais serão estabelecidas pelas empresas aéreas designadas em níveis razoáveis, levando devidamente em consideração todos os fatores relevantes, incluindo o interesse dos usuários, o custo de operação, o lucro razoável e as características dos serviços.

O Artigo 12 cuida da aprovação de horários. As empresas designadas devem submeter os serviços acordados à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte pelo menos 45 (quarenta e cinco) dias antes de operação da data proposta para sua introdução.

O Artigo 13, por sua vez, estabelece que as empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, de acordo com a legislação vigente do Estado da outra Parte, com relação à entrada, residência e emprego, trazer e manter no território do Estado da outra Parte representação com pessoal administrativo, comercial, técnico, operacional e outros especialistas, necessários à operação dos serviços acordados.

O Artigo 14, sob o título de Conversão de Divisas e Remessa de Receitas, afirma que cada Parte concederá a qualquer empresa aérea designada da outra Parte o direito de converter e remeter para seu Estado o excedente das receitas sobre despesas realizadas no território do Estado da outra Parte.

O Artigo 15, sobre Tarifas Aeronáuticas, afirma que nenhuma das Partes 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.

Nos termos do Artigo 16, intitulado “Consultas”, qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas com a outra Parte sobre o cumprimento, a interpretação, a aplicação, ou a modificação do Acordo.

O Artigo 17 trata da possibilidade de Emendas. Caso uma das Partes considerar desejável emendar qualquer provisão deste Acordo ela pode, em qualquer tempo, solicitar consulta com a outra Parte. Qualquer emenda a este Acordo deverá ser feita por entendimento mútuo entre as Partes, por escrito, por meio de protocolo, que constituirá parte integrante do presente Acordo.

O Artigo 18 estabelece que se um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo será também emendado.

O Artigo 19 trata da solução de controvérsias. Elas serão resolvidas por negociações entre as autoridades aeronáuticas das Partes, ou seja, pelo Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e, pela Ucrânia, o Ministério de Transportes e Comunicações.

O Artigo 20 trata da Denúncia e da Entrada em Vigor. O Acordo permanecerá vigente por um período indeterminado e entrará em vigor por troca de notas. A denúncia pode ocorrer a qualquer tempo e será comunicada também a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

Finalmente o artigo 21, determina o registro na OACI, do Acordo e de qualquer emenda a ele.

O Anexo ao Acordo designa as rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas do Brasil, com dois pontos intermediários, um ponto em Kiev e um ponto a ser selecionado e dois pontos além. No caso da Ucrânia, os pontos no Brasil serão Rio de Janeiro e São Paulo e mais dois pontos além”.

Na Mensagem, argumenta-se que o presente Acordo “tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre e além dos territórios do Brasil e da Ucrânia e

que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cultura, da cooperação, entre outras”.

II - VOTO DO RELATOR

O Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Gabinete de Ministros da Ucrânia, celebrado em Kiev, em 2 de dezembro de 2009, representa um avanço nas relações entre os dois países, cujas relações diplomáticas e comerciais tiveram início em 1992, logo após o esfacelamento do império soviético. Os dois países têm importantes interesses comuns, como é o caso da pesquisa espacial. Além disso, há no Brasil importante contingente de descendentes de ucranianos, em especial no Estado do Paraná.

O Acordo prevê o exercício de direitos de tráfego que permitem voos para um ponto intermediário entre as Partes, um ponto no Estado Parte e um ponto além do território da outra Parte. Abriga em seu art. 3º, ainda, a política de multidesignação de empresas aéreas, prescrição importante para a promoção tanto da produtividade das transportadoras como da competitividade no transporte internacional.

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

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

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

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

Não parece haver dúvida, assim, de que o presente acordo é oportuno e, no atual estágio da aviação brasileira, conveniente aos interesses

nacionais. **Em vista do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 515, de 2016.**

Sala da Comissão, em 12 de julho de 2017.

Deputado JOSE STÉDILE

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 515/2016, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Jose Stédile.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Marinha Raupp - Vice-Presidente, Alfredo Nascimento, Christiane de Souza Yared, Ezequiel Fonseca, Hélio Leite, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Derly, João Rodrigues, Julio Lopes, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Nelson Marquezelli, Paulo Feijó, Remídio Monai, Renzo Braz, Roberto Britto, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Danrlei de Deus Hinterholz, Delegado Edson Moreira, Deley, Irajá Abreu, Jones Martins, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Monteiro, Leopoldo Meyer, Marcelo Álvaro Antônio, Miguel Lombardi, Osmar Bertoldi, Raquel Muniz, Simão Sessim e Zé Augusto Nalin.

Sala da Comissão, em 9 de agosto de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTE

Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I – RELATÓRIO

Por ocasião da apreciação da Mensagem nº 209, de 2016, encaminhada a esta Casa pela Excelentíssima Senhora Presidente da República, a Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional elaborou o Projeto de Decreto Legislativo em análise que aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Gabinete de Ministros da Ucrânia, celebrado em Kiev, em 2 de dezembro de 2009.

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

O Acordo em análise tem como objetivo incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os países signatários. Composto por vinte e um artigos e um Anexo, estabelece um marco legal para a operação de serviços aéreos entre e além dos territórios do Brasil e da Ucrânia, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cultura, da cooperação, entre outras.

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

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme determina o art. 32, IV, a, em consonância com o art. 139, II, c, ambos do Regimento Interno desta Casa, compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se manifestar acerca da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 515, de 2016.

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

Assim sendo, está na competência do Poder Executivo assinar o presente Acordo, bem como compete ao Congresso Nacional sobre ele decidir, sendo o projeto de decreto legislativo a proposição adequada.

Nenhum óbice foi encontrado no texto do Acordo em análise que possa impedir sua regular tramitação. Pelo contrário, as disposições do Acordo estão em consonância com as disposições constitucionais vigentes bem como com os princípios que norteiam o ordenamento jurídico brasileiro.

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

Isto posto, nosso voto é pela constitucionalidade, juridicidade e pela boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 515, de 2016.

Sala da Comissão, em 26 de outubro de 2016.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
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 515/2016, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Gonzaga Patriota.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Pacheco, Cristiane Brasil e Covatti Filho - Vice-Presidentes, Alceu Moreira, André Amaral, Antonio Bulhões, Betinho Gomes, Capitão Augusto, Carlos Bezerra, Delegado Edson Moreira, Domingos Neto, Esperidião Amin, Evandro Gussi, Fausto Pinato, Félix Mendonça Júnior, João Campos, João Fernando Coutinho, Jorginho Mello, Júlio Delgado, Jutahy Junior, Lincoln Portela, Luiz Couto, Maia Filho, Marcos Rogério, Max Filho, Patrus Ananias, Paulo Abi-Ackel, Paulo Freire, Paulo Magalhães, Rocha, Ronaldo Fonseca, Rubens Bueno, Rubens Otoni, Rubens Pereira Júnior, Tadeu Alencar, Thiago Peixoto, Valmir Prascidelli, Valtenir Pereira, Vitor Valim, Afonso Motta, Arnaldo Faria de Sá, Cabo Sabino, Francisco Floriano, Gorete Pereira, Hugo Leal, Hugo Motta, Jhc, Juscelino Filho, Laercio Oliveira, Laerte Bessa, Lucas Vergilio, Mário Negromonte Jr., Odelmo Leão, Pastor Eurico, Pompeo de Mattos, Pr. Marco Feliciano, Reginaldo Lopes, Renata Abreu, Sandro Alex e Sergio Souza.

Sala da Comissão, em 22 de novembro de 2016.

Deputado RODRIGO PACHECO
1º Vice-Presidente no exercício da Presidência

FIM DO DOCUMENTO
