



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 559-B, DE 2016

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 205/2016

Aviso nº 246/2016 - C. Civil

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru, assinado em Lima, em 11 de dezembro de 2009; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. REMÍDIO MONAI); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. GABRIEL GUIMARÃES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES, E

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

APRECIACÃO:

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 Governo da República do Peru, assinado em Lima, em 11 de dezembro de 2009.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à consideração 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 artigo 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 07 de dezembro de 2016.

Deputado **Arlindo Chinaglia**
Presidente em exercício

**MENSAGEM N.º 205, DE 2016
(Do Poder Executivo)****Aviso nº 246/2016 - C. Civil**

Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru, assinado em Lima, em 11 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 205

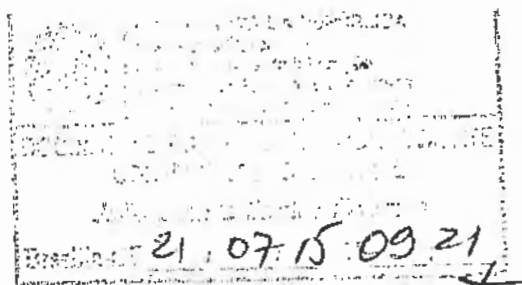
Senhores Membros do Congresso Nacional,

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 Governo da República do Peru, assinado em Lima, em 11 de dezembro de 2009.

Brasília, 6 de maio de 2016.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'A. Russek', with a large, stylized initial 'A' and a long, sweeping horizontal stroke extending to the right.

00001.001941/2010-31
A.17
EMI nº 00365/2015 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 entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru, assinado em Lima, em 11 de dezembro de 2009, pelo Ministro da Defesa, Nelson Jobim, e pelo Ministro das Relações Exteriores da República do Peru, José Antonio García Belaunde.

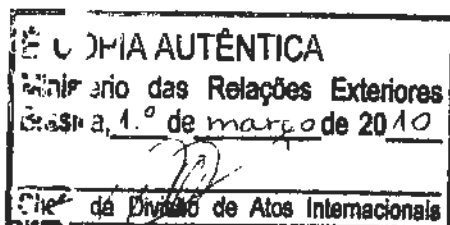
2. O referido Acordo, em cuja elaboração atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre e além dos territórios do Brasil e do Peru 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 GOVERNO DA REPÚBLICA DO PERU

A República Federativa do Brasil

e

A República do Peru
(daqui por diante referidos como "Partes"),

Desejosos de facilitar as oportunidades de expansão internacional do transporte aéreo;

Desejando contribuir para o progresso da aviação civil internacional;

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

Desejosos de assegurar um alto nível de segurança em voo e em terra no transporte aéreo internacional e reafirmar a enorme preocupação com respeito a atos e ameaças contra a segurança das aeronaves, que comprometam a segurança das pessoas ou propriedades, afetem negativamente a operação do transporte aéreo e abalem a confiança do público sobre a segurança da aviação; e

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

Acordam o que se segue:

ARTIGO 1 Definições

1. Para aplicação do presente Acordo e de seus Anexos, salvo outros previamente estipulados, o termo:

a) "Acordo" significa este Acordo, seus Anexos e emendas;

- b) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, que inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas sejam aplicáveis para ambas as Partes;
- c) "Autoridade" significa, no caso da República Federativa do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) ou qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a desempenhar as funções ora exercidas por tal Autoridade; e no caso da República do Peru, o Ministério dos Transportes e Comunicações, através da Direção Geral de Aeronáutica Civil, ou qualquer outra pessoa ou entidade autorizada a exercer as funções autorizadas por tais Autoridades;
- d) "Serviço aéreo", "Serviço Aéreo Internacional" e "escala para fins não comerciais" têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção;
- e) "Empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada por cada uma das Partes, em conformidade com o Artigo 3 deste Acordo, para a operação dos serviços acordados;
- f) "Território" no que diz respeito ao Brasil tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção; e no que diz respeito ao Peru, se entende o território continental, as ilhas, os espaços marítimos e o espaço aéreo que os cobre, nos quais o Peru exerce soberania ou direitos de soberania e jurisdição, de acordo com sua legislação interna e legislação internacional; e
- g) "Preço" significa qualquer tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem ou carga (excluindo mala postal) no transporte aéreo (incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele), cobrada pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam tais tarifas ou encargos;

2. O Anexo é uma parte integrante deste Acordo. Toda referência ao Acordo deverá incluir o Anexo, a menos que seja explicitamente acordado de outra forma.

ARTIGO 2

Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados no presente Acordo, para a operação de serviços aéreos, nas rotas especificadas no Anexo. Estes serviços e rotas deverão ser referidos aqui e agora respectivamente como "Serviços Acordados" e "Rotas Especificadas".

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

- a) o direito de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;
- b) o direito de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;
- c) o direito de fazer escalas nos pontos especificados no Quadro de Rotas do presente Acordo para embarcar e desembarcar tráfego internacional de

passageiros, carga e mala postal separadamente ou em combinação; e

d) os demais direitos especificados no presente Acordo.

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

4. Nenhum dispositivo do presente Acordo poderá ser interpretado como concessão, às empresas aéreas designadas de uma Parte, de direitos de cabotagem dentro do território da outra Parte.

ARTIGO 3

Designação e Autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar por nota diplomática à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados em conformidade com o presente Acordo e de revogar ou alterar tal designação.

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 designada seja considerada nacional de acordo com a legislação da Parte que a designa; e
- b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa; e
- c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 6 (Segurança da Aviação) e no Artigo 8 (Segurança Operacional); e
- d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

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 de cada Parte terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo a uma empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, nos casos em que a Parte que designa a empresa aérea não cumpra com as disposições enumeradas no parágrafo 2 do referido Artigo 3.

2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no parágrafo 1 do presente Artigo seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou às disposições deste Acordo, esse direito somente será exercido após a realização de reunião de consulta com a outra Parte. Tais consultas deverão 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 e Regulamentos

1. Durante a entrada, permanência ou saída do território de uma das Partes, a empresa aérea designada deverá cumprir as leis, regulamentos e disposições relacionados à operação e navegação de aeronaves estabelecidas pela outra Parte.

2. Ao entrar no território de uma das Partes, até a saída do mesmo e no transcurso de tal saída do território da Parte mencionada, os tripulantes, passageiros, carga e mala postal transportados pelas aeronaves da empresa aérea designada pela outra Parte deverão cumprir as leis, regulamentos e procedimentos de tal Parte com respeito a imigração, passaportes ou outros documentos de viagem aprovados, entrada, alfândega e medidas sanitárias.

3. Nenhuma Parte dará preferência a outra empresa aérea em relação à empresa aérea designada pela outra Parte na aplicação de seus regulamentos de alfândega, imigração, medidas sanitárias ou similares.

4. Passageiros, bagagem, e carga que se encontrem em trânsito no território de alguma das Partes não deverão abandonar a área reservada para este propósito e não estarão sujeitos a revista, salvo por razão de segurança da aviação, narcóticos ou outra razão especial. Bagagem e carga em trânsito estarão isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

ARTIGO 6

Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo as leis internacionais, as Partes reafirmam suas obrigações mútuas de proteger a segurança da aviação civil e deverão atuar conforme estipulado nas disposições da Convenção sobre Infrações e 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; o Protocolo para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela 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, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

2. As Partes prestar-se-ão assistência mútua necessária para a prevenção de incidentes ou ameaças de incidentes de interferência ilícita de aeronaves ou outros atos ilícitos contra a segurança operacional das aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, facilitando as comunicações de forma a concluir de maneira rápida e segura o incidente ou ameaça de incidente.

3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional e o indicado nos Anexos à Convenção. Também 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.

4. Cada Parte concorda que tais operadores de aeronaves deverão observar as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga, mala postal e depósitos de artigos aeronáuticos, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte, também, considerará de modo adequado 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 interferência ilícita de aeronave, ou outros atos ilícitos contra a segurança operacional das aeronaves, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça de incidente.

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 que aplicam ou que planejam aplicar, os operadores de aeronaves com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos de comum acordo entre as autoridades e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita.

7. Em função dos resultados das avaliações previstas no parágrafo 6, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes estabelecerão as disposições administrativas correspondentes, com a finalidade de solicitar que se considere a aplicação de medidas de segurança de nível equivalente às suas próprias no território da outra Parte, com a finalidade de eximir de re-inspeção a transferência de passageiros, bagagem ou carga em seu próprio território. Sem prejuízo do anteriormente assinalado, numa posição de reconhecimento pleno e respeito mútuo de sua soberania, estas medidas poderão ser provisoriamente suspensas perante um incremento no nível da ameaça ou para enfrentar uma ameaça específica contra a segurança da aviação. Esta suspensão será imediatamente notificada à autoridade aeronáutica da outra Parte.

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

ARTIGO 7

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, deverão ser reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar as rotas especificadas no Anexo.
2. Cada Parte reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoos de seu território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

ARTIGO 8

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 facilitação operacional, tripulações de voo e 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 Parte não mantém nem administra de maneira eficiente os padrões e requisitos de segurança operacional, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que deverão ser iguais ou superiores às normas mínimas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção da Organização de Aviação Civil Internacional (Doc. 7300), a outra Parte deverá ser 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 pelas Partes.
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 da outra Parte, ser objeto de uma inspeção ou avaliação pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave.
4. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção de Chicago, 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 mesma estão conformes com as normas estabelecidas em conformidade com a Convenção.
5. Cada Parte reserva-se o direito de suspender imediatamente ou modificar a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas designadas, quando uma ação tomada for essencial para assegurar a segurança da operação da empresa aérea.
6. Qualquer medida tomada pelas Partes de acordo com o parágrafo 5 acima será suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.
7. Com referência ao parágrafo 2 anteriormente citado, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, a Secretaria Geral da OACI será disto notificada, da mesma forma que também será notificada após a solução satisfatória de tal situação.

ARTIGO 9

Tarifas Aeronáuticas

1. As tarifas aeronáuticas que possam ser impostas pelas autoridades ou entidades credoras arrecadadoras competentes de cada uma das Partes sobre as empresas aéreas da outra Parte deverão ser justas, razoáveis, não discriminatórias e aplicadas igualmente entre semelhantes categorias de usuários.
2. As tarifas aeronáuticas cobradas para utilização dos serviços aeroportuários e navegação aérea oferecidos por uma Parte à(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela outra Parte não deverão ser maiores que aquelas que devem ser pagas pelas aeronaves nacionais que operam serviço regular internacional.

ARTIGO 10

Atividades Comerciais

1. As empresas aéreas das Partes terão o direito de estabelecer escritórios administrativos próprios no território da outra Parte. Tais escritórios poderão incluir equipe comercial, operacional e técnica, que poderá consistir de pessoal transferido de seu país de origem ou contratado localmente. A atividade dos representantes e dos auxiliares estará sujeita às leis e regulamentos em vigor da outra Parte e será compatível com essas leis e regulamentos.
2. O princípio de reciprocidade deverá se aplicado nas atividades comerciais. As autoridades competentes de cada Parte deverão tomar as medidas necessárias para assegurar que os escritórios das empresas aéreas designadas pela outra Parte possam exercer suas atividades de maneira adequada.
3. Cada Parte garantirá às empresas aéreas designadas pela outra Parte o direito de exercer a venda de passagens e serviços acessórios no seu território diretamente ou, à sua escolha, através de seus agentes. Cada empresa aérea designada terá o direito de vender tal serviço e qualquer pessoa terá liberdade para adquirir o serviço na moeda do referido território ou em moeda estrangeira, ao câmbio vigente.
4. À(s) empresa(s) aérea(s) designada (s) de cada Parte será permitido pagar impostos locais e comprar combustível no território da outra Parte ao preço vigente. As empresas aéreas de cada Parte poderão pagar esses custos no território da outra Parte utilizando livre câmbio de divisas, de acordo com os regulamentos do país.
5. Sem prejuízo de qualquer outra disposição deste Acordo, será permitido às empresas aéreas e aos prestadores indiretos do transporte de carga das Partes, utilizar, em conexão com o transporte aéreo internacional, qualquer transporte terrestre para carga de e para pontos no território das Partes ou em terceiros países, incluindo transporte de e para todos os aeroportos com facilidades aduaneiras e incluir, se aplicável, o direito de transportar a carga com conexão, de acordo com as leis e regulamentos aplicáveis para tais efeitos. Para realizar este serviço de carga deverão ser providos serviços aduaneiros e de facilitação, seja para operações terrestres ou aéreas. As empresas aéreas poderão decidir realizar elas próprias o transporte terrestre ou contratar empresas transportadoras mediante a celebração de um contrato privado, incluindo transporte terrestre realizado por outra empresa aérea e/ou provedores indiretos de transporte de carga aérea, autorizados de acordo com a legislação de cada Parte. Tal serviço multi-modal de carga pode ser oferecido isoladamente ou com preços incluindo o transporte aéreo e o terrestre, com a condição que os remetentes não sejam mal informados sobre as circunstâncias do referido transporte.

ARTIGO 11

Código Compartilhado

1. Uma empresa aérea designada de qualquer Parte pode, segundo as condições seguintes, entrar em acordo de código compartilhado como empresa aérea operadora (utilizando o código da(s) empresa(s) aérea(s) associada(s) em seus próprios serviços), ou como empresa comercializadora (utilizando seu código em serviços da(s) empresa(s) aérea(s) associada(s)), com relação a serviços aéreos mistos e/ou exclusivamente cargueiros, com:

- a) empresa(s) aérea(s) designada(s) da mesma Parte;
- b) empresa(s) aérea(s) de outra Parte; e
- c) empresa aérea de terceiros países desde que todas as empresas aéreas em tais combinações (1) tenham a autorização apropriada e (2) cumpram os requisitos aplicados a tais acordos.

2. Nos acordos de código compartilhado, não serão contabilizadas as frequências apenas comercializadas por uma empresa aérea.

3. A(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de uma Parte poderá(ão) entrar em acordo de código compartilhado com empresa(s) designada(s) da outra Parte ou empresa(s) aérea(s) de terceiros países intermediários ou além em qualquer ponto das rotas especificadas, na condição de que sirvam pelo menos um ponto no território da Parte que designa a empresa e que não se caracterizem direitos de 7ª liberdade.

4. As empresas aéreas designadas de cada Parte podem oferecer serviços em código compartilhado com qualquer empresa aérea da outra Parte entre os pontos do território da outra Parte na condição que os serviços formem parte de uma viagem internacional. A(s) empresa(s) aérea designada(s) não devem, entretanto, exercer os direitos de tráfego nos segmentos domésticos no território da outra Parte, à exceção de seu direitos de stop over próprios.

5. Cada empresa aérea que participa em código compartilhado deve assegurar que nos pontos de vendas de passagens para um serviço operado sob acordos de código compartilhado sinalizados acima, o passageiro seja notificado com respeito a cada segmento da viagem, sobre qual empresa aérea será a empresa operadora de fato. Além disso, cada empresa aérea participante deve instruir seus agentes a cumprir tais requisitos de informação.

6. Solicitações referentes a acordos de código compartilhado acima assinalados devem ser submetidas pela empresa(s) aérea(s) designada(s) participante(s) nos referentes acordos às autoridades das duas Partes para aprovação pelo menos 45 (quarenta e cinco) dias de antecedência, a menos que o requisito para aprovação seja previamente renunciado por tais autoridades.

ARTIGO 12

Direitos Alfandegários

1. Cada Parte 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, sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos de carga aérea impressos, todo material impresso com o símbolo da empresa 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 referentes aos produtos mencionados no parágrafo 1 aplicam-se àqueles:

- a) introduzidos no território de uma Parte por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte;
- b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte; ou
- c) embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte no território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados, sejam ou não tais produtos utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

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

ARTIGO 13

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas designadas da outra Parte, de acordo com sua regulamentação interna, 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, sem restrições, discriminação nem cobrança de impostos sobre os mesmos, a taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.

2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para sua execução.

3. 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, tal acordo prevalecerá.

ARTIGO 14

Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo, entre países da América do Sul, poderão ser estabelecidos livremente, sem estar sujeitos a aprovação.
2. Não obstante a disposição do parágrafo 1 do presente Artigo, os preços cobrados pelas empresas aéreas designadas de ambas as Partes, nos serviços de longo curso, em 5ª e 6ª liberdades, estarão sujeitos às regras do país onde se origina tal tráfego.
3. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes deverão notificar às autoridades aeronáuticas da outra Parte, seus preços para o transporte para e desde o seu território.

ARTIGO 15

Concorrência

1. As Partes se informarão mutuamente acerca de suas leis, políticas e práticas em matéria de concorrência ou modificações das mesmas e de quaisquer objetivos concretos que elas persigam, que possam afetar a exploração dos serviços de transporte aéreo objeto do presente Acordo e identificarão as autoridades encarregadas de sua aplicação.
2. As Partes se notificarão mutuamente se considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e as questões relativas à aplicação do presente Acordo.
3. As atividades comerciais realizadas pelas empresas aéreas designadas no âmbito do Acordo devem respeitar as normas vigentes sobre livre concorrência. Em particular, encontram-se proibidas as condutas que constituam abuso de posição dominante ou práticas de colusão.
4. A autoridade competente e a norma aplicada serão as que correspondem ao país signatário em cujo território a conduta produza ou possa produzir efeitos anti-competitivos, inclusive quando a conduta referida tenha se originado no estrangeiro.

ARTIGO 16

Itinerários

Quando for factível, mas não em um prazo inferior a 30 dias antes do início do serviço acordado, ou dentro de 30 dias do recebimento da solicitação da autorização da empresa aérea designada por uma Parte, esta deverá entregar à autoridade da outra Parte, informação referente à natureza do serviço, itinerários, tipos de aeronaves, incluindo a capacidade proporcionada para cada uma das rotas especificadas e qualquer informação adicional que se requeira para satisfazer as autoridades da outra Parte, que sejam observadas em seu devido tempo, de conformidade com este Acordo.

ARTIGO 17

Princípios da Operação

Cada Parte deverá garantir igualdade de oportunidades às empresas aéreas

designadas por cada Parte para operar os serviços de transporte aéreo internacional, tal como se menciona no presente Acordo.

Os serviços internacionais oferecidos pelas empresas aéreas designadas nas rotas especificadas no Anexo, terão como propósito principal oferecer suficiente e razoável capacidade para satisfazer a necessidade de tráfego entre os territórios de ambas as Partes.

ARTIGO 18

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 nas rotas regionais, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

2. A capacidade total a ser ofertada pelas empresas aéreas designadas das Partes nos serviços acordados para rotas de longo curso será estabelecida entre suas autoridades aeronáuticas antes do começo das operações e revisada posteriormente, em função das necessidades previstas do tráfego.

3. Se, ao revisá-la, as Partes não chegarem a um acordo sobre a capacidade que deve ser oferecida nos serviços acordados para rotas de longo curso, a capacidade que as empresas aéreas designadas das Partes poderão oferecer não excederá aquela previamente acordada.

ARTIGO 19

Estatísticas

1. A autoridade de uma Parte proverá à autoridade da outra Parte, a requerimento e em um período de tempo razoável, todas as publicações periódicas ou outro relatório de estatísticas da empresa aérea designada, em consonância com os serviços acordados.

2. As autoridades de uma das Partes poderão requerer às empresas aéreas da outra Parte a entrega de relatórios estatísticos.

ARTIGO 20

Proteção do Meio Ambiente

As Partes apoiam a necessidade de proteger o meio ambiente fomentando o desenvolvimento sustentável da aviação. Com respeito às operações entre seus respectivos territórios, as Partes acordam cumprir as normas e práticas recomendadas (SARPs) pelo Anexo 16 da OACI e as políticas e orientações vigentes da OACI sobre proteção do meio ambiente.

ARTIGO 21

Consultas

1. Em um espírito de estreita colaboração, as autoridades de ambas as Partes se consultarão mutuamente em forma periódica, afim de assegurar a aplicação e o satisfatório cumprimento das disposições do presente Acordo e quando se fizer necessário, realizarão emendas no mesmo.

2. Qualquer das Partes pode pedir consultas, as quais começarão dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir do recebimento da solicitação, exceto quando ambas as Partes decidirem estender ou reduzir o referido período.

ARTIGO 22

Emendas

1. Qualquer modificação e/ou emenda a este Acordo, com exceção do Anexo, fruto de um acordo mútuo entre as Partes entrará em vigor em que as Partes se informem mutuamente por escrito, através de Notas diplomáticas, a satisfação dos respectivos requerimentos constitucionais.
2. Qualquer modificação e/ou emenda ao Anexo deste Acordo poderá ser acertada por acordo direto entre as autoridades aeronáuticas das Partes. Tais modificações serão efetivas a partir da data acordada pelas autoridades.

ARTIGO 23

Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção das que possam surgir decorrentes dos Artigos 6 (Segurança da Aviação) e 8 (Segurança Operacional), as autoridades buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.
2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia será solucionada por via diplomática.

ARTIGO 24

Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal Nota deverá ser enviada simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional.

O presente Acordo finalizará 12 (doze) meses depois da data de recebimento da Nota diplomática. Se a outra Parte não acusar recebimento do documento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 25

Registro na OACI

Este Acordo e suas emendas serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 26

Aplicabilidade de Acordos e Convenções Multilaterais

O presente Acordo será emendado para conformar-se às disposições de qualquer acordo multilateral que entre em vigor em relação a ambas as Partes.

ARTIGO 27

Entrada em Vigor

O presente Acordo entrará em vigor a partir da data da última notificação em que uma das Partes comunique à outra através de via diplomática, o cumprimento dos requisitos exigidos por seus respectivos ordenamentos jurídicos internos necessários à entrada em vigência deste Acordo.

Em fé do que, os abaixo assinados, devidamente autorizados por seus Governos, firmaram o presente Acordo.

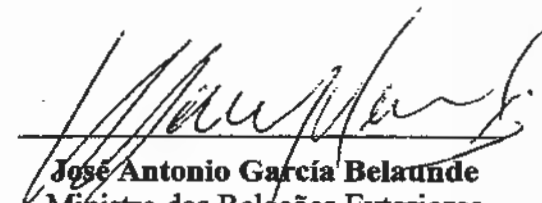
Feito na cidade de Lima, aos 11 dias do mês de dezembro de 2009, em 2 exemplares originais nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos e válidos.

**PELA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL**



Nelson Jobim
Ministro da Defesa

**PELA REPÚBLICA
DO PERU**



José Antonio García Belaunde
Ministro das Relações Exteriores

ANEXO 1

Quadro de Rotas

Rotas Brasileiras

Rotas Regionais

Pontos no Brasil

Anteriores: pontos em 3^{os} países na região

Via: pontos em 3^{os} países na região

Para: pontos no Peru

Além: pontos em 3^{os} países na região

Rotas de longo curso

Pontos no Brasil

Anteriores: quaisquer pontos

Via: quaisquer pontos

Para: Pontos no Peru

Além: quaisquer pontos

Rotas Peruanas

Rotas Regionais

Pontos no Peru

Anteriores: pontos em 3^{os} países na região

Via: pontos em 3^{os} países na região

Para: Pontos no Brasil

Além: Pontos em 3^{os} países na região

Rotas de longo curso

Pontos no Peru

Anteriores: quaisquer pontos

Via: quaisquer pontos

Para: pontos no Brasil

Além: quaisquer pontos

NOTAS:

1. Rotas Regionais são as que contem todos seus pontos na América do Sul e as Rotas de Longo Curso incluem, além dos pontos na América do Sul, pontos mais além dela.
2. As empresas aéreas designadas por cada Parte podem, em qualquer ou em todos os voos, omitir escalas consideradas em suas respectivas rotas especificadas e podem servir mais de um ponto na mesma rota, em qualquer ordem, sob a condição de que sirvam pelo menos um ponto no território da Parte que designa a empresa e que não se caracterizem direitos de 7ª liberdade.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

I – RELATÓRIO:

A Excelentíssima Senhora Presidenta da República submeteu, em 6 de maio de 2016, à consideração do Congresso Nacional, por meio da Mensagem nº 205, de 2016, o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru, assinado em Lima, em 11 de dezembro de 2009. A Mensagem 205/2016 encontra-se instruída com Exposição de Motivos de firma 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

O acordo sob análise tem por objetivo estabelecer e regulamentar a operação de serviços aéreos regulares em rotas entre os territórios do Brasil e do Peru. Para tanto, o instrumento internacional estabelece uma série de direitos e deveres, atribuindo-os às empresas aéreas designadas por cada uma das Partes Contratantes. Além disso, o acordo, em seus 27 artigos, regulamenta variados aspectos relacionados direta e indiretamente à operação do transporte aéreo tais como: segurança da aviação e segurança operacional; aplicação de leis e regulamentos internos; tarifas aeronáuticas; atividades comerciais; preços; conversão de divisas e remessa de receitas; direitos alfandegários, entre outros temas.

Logo no Artigo 1º são estabelecidas as definições dos termos e expressões empregados no texto do instrumento, com vistas a elidir divergências interpretativas.

O artigo 2º contempla a definição dos principais direitos concedidos por ambas as Partes, reciprocamente, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas constante do Anexo do Acordo. Basicamente, são eles: a) o direito de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; b) o direito de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; c) o direito de fazer escalas nos pontos especificados no Quadro de Rotas do presente Acordo para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal separadamente ou em combinação. Além destes, outros direitos são especificados no acordo, conforme veremos adiante. O artigo 2 reconhece também às empresas aéreas que não sejam designadas pelas Partes, o gozo dos supracitados direitos de sobrevoos sem pouso e de fazer escalas no território da outra Parte para fins não comerciais.

A designação e autorização de empresas aéreas é tema do artigo 3º o qual confere a cada uma das Partes o direito de designar uma ou mais empresas para operar os serviços acordados, bem como de revogar ou alterar tal designação. Segundo esse dispositivo, cada Parte deverá conceder a autorização de operação com a mínima demora de trâmites, observados determinados requisitos nele descritos, tais como: que a empresa aérea designada seja considerada nacional de acordo com a legislação da Parte que a designa; que o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa; que a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas pelo acordo sobre segurança da aviação) e segurança operacional e; que a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

Por sua vez, o artigo 4 estabelece que as autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes poderão negar a concessão de autorizações às empresas aéreas designadas pela outra Parte e, também, revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, com base nos critérios especificados no mencionado dispositivo.

O artigo 5 contempla o tema dos direitos e obrigações das empresas aéreas designadas. Sinteticamente são as seguintes: a) cumprir as leis, regulamentos e disposições relacionados à operação e navegação de aeronaves estabelecidas pela outra Parte; b) cumprimento das leis, regulamentos e procedimentos das Partes com respeito a imigração, passaportes ou outros documentos de viagem aprovados, quanto à entrada, alfândega e medidas sanitárias, por parte os tripulantes e passageiros, bem como em relação à carga e mala postal transportados pelas aeronaves da empresa aérea designada; c) igualdade de tratamento entre empresas aéreas; d) tratamento diferenciado com isenção de revista para passageiros e cargas que se encontrem em trânsito, salvo por razões de segurança.

O tema da segurança da aviação é tratado no artigo 6 do acordo. Nele as Partes reafirmam seu compromisso de proteger a segurança da aviação civil e de atuar conforme estipulado em diversos atos internacionais sobre o tema, em especial as Convenções sobre o tema firmadas no âmbito da OACI, as quais são expressamente citadas pelo dispositivo em questão. Além disso, o artigo 6 regulamenta o compromisso das Partes de prestar mútua assistência quanto à prevenção de incidentes ou ameaças de incidentes de interferência ilícita de aeronaves ou outros atos ilícitos contra a segurança operacional das aeronaves,

seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, devendo as Partes agir, nesses casos, em conformidade com as diretrizes da Organização de Aviação Civil Internacional, OACI. Quanto ao tema da segurança da aviação cabe destacar ainda a norma do item 8 do artigo 6, a qual estabelece um procedimento de realização de consultas recíprocas entre as Partes, caso haja dúvidas quanto ao cumprimento das normas sobre segurança estabelecidas pelo acordo.

O artigo 7 regulamenta o tema da emissão e reconhecimento dos Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por cada uma das Partes.

As questões envolvendo a segurança operacional dos serviços aéreos são disciplinadas pelo Artigo 8, segundo o qual as Partes assumem. Nesta quadra são estabelecidas as regras sobre o intercâmbio de informações e realização de consultas entre as Partes sobre segurança operacional, em especial quanto aos aspectos relacionados à facilitação operacional, tripulações de voo e aeronaves. O dispositivo em questão estabelece também o compromisso de adoção de padrões e requisitos superiores de segurança operacional, os quais deverão ser iguais ou superiores às normas mínimas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção da Organização de Aviação Civil Internacional, OACI.

Complementando as normas sobre segurança, o artigo 8 regulamenta, ainda, os procedimentos relativos à realização de inspeções e avaliações das aeronaves e estabelece, inclusive, o direito de suspender imediatamente ou modificar uma a autorização de operação, caso necessário.

O Artigo 9º estabelece o princípio da isonomia de tratamento no que se refere à cobrança de tarifas aeronáuticas, de modo que nenhuma Parte cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores àquelas cobradas das suas próprias empresas aéreas, desde que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

O artigo 10 regulamenta a prática de atividades comerciais pelas empresas aéreas designadas por cada uma das Partes, reconhecendo-lhes o direito de estabelecer escritórios administrativos próprios no território da outra Parte, sendo-lhes permitida, a venda de passagens e serviços acessórios. Tais atividades, segundo este artigo, serão exercida com base nos princípios da reciprocidade e isonomia, e estarão sujeitas às leis e regulamentos em vigor da outra Parte.

Cumpre destacar contudo, a norma inserida no item 5 do artigo 10, que regulamenta o funcionamento de um serviço multimodal, tendo como atores as

empresas aéreas e os prestadores indiretos do transporte de carga das Partes, aos quais é reconhecida a faculdade de utilizar, em conexão com o transporte aéreo internacional, qualquer transporte terrestre para carga de e para pontos no território das Partes ou em terceiros países, incluindo transporte de e para todos os aeroportos com facilidades aduaneiras e incluir, se aplicável, o direito de transportar a carga com conexão, de acordo com as leis e regulamentos aplicáveis.

O artigo 11 estabelece uma inovação em relação aos demais acordos sobre serviços aéreos ao introduzir o conceito de código compartilhado entre as empresas aéreas. Nesse sentido, o acordo contempla a possibilidade das empresas aéreas designadas de entrar em acordo de código compartilhado como empresa aérea operadora, ou como empresa comercializadora, com relação a serviços aéreos mistos e/ou exclusivamente cargueiros, com outra empresa(s) aérea(s) designada(s) da mesma Parte ou com empresa(s) aérea(s) de outra Parte ou, ainda, com empresa aérea de terceiros países desde que todas as empresas aéreas em tais combinações tenham a autorização apropriada e cumpram os requisitos aplicados a tais acordos.

O acordo também estabelece isenções de direitos alfandegários e de outros encargos nos termos do Artigo 12. Nesse âmbito, como regra geral, 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, sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos de carga aérea impressos, todo material impresso com o símbolo da empresa e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

O artigo 13 trata da questão da conversão de divisas e remessa de receitas para o exterior, autorizando tais práticas às empresas aéreas designadas, as quais serão permitidas pelas Partes Contratantes sem restrições, discriminação ou cobrança de impostos, em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis.

Por outro lado, quanto à definição dos preços para os serviços de transporte aéreo, o acordo adota política liberal, não os sujeitando ao controle ou autorização das Partes Contratantes, conforme disposições do artigo 14 do instrumento internacional.

Contudo o texto atenta também à proteção da concorrência, regulamentando este aspecto no Artigo 15, segundo o qual as Partes deverão informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados que possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo. O artigo 15 assenta o princípio da garantia de preservação das normas sobre a concorrência determinando, nos termos de seu item 3, que as atividades comerciais realizadas pelas empresas aéreas designadas no âmbito do Acordo devem respeitar as normas vigentes sobre livre concorrência, sendo particularmente proibidas as condutas que constituam abuso de posição dominante ou práticas de colusão.

O artigo 16 regulamenta a questão dos itinerários aéreos, estabelecendo prazos para empresas aéreas designadas por uma Parte entregar à autoridade da outra Parte as informações referentes à natureza do serviço, itinerários, tipos de aeronaves, incluindo a capacidade proporcionada para cada uma das rotas especificadas, bem como qualquer informação adicional que julgar relevante. A seguir, o artigo 17 assenta o princípio da operação, o qual se consubstancia na igualdade de oportunidades concedidas às empresas aéreas designadas por cada Parte para operar os serviços de transporte aéreo internacional.

O artigo 18 contempla normas a respeito da capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada nas rotas regionais, com base no mercado. Segundo o dispositivo, caberá às Partes Contratantes permitir às empresas aéreas determinar a frequência e a capacidade dos serviços. Contudo, a determinação da capacidade total a ser ofertada caberá às autoridades aeronáuticas.

O artigo 19 dispõe sobre o intercâmbio de dados de estatísticos entre as Partes, providos mediante requerimento, sobre as atividades das empresas aéreas designadas.

O artigo 20 estabelece cláusula que consagra os compromissos das Partes quanto à proteção ao meio ambiente, ao desenvolvimento sustentável da aviação e, nesse sentido e especialmente, quanto ao cumprimento das normas e práticas recomendadas pelo Anexo 16 da OACI (SARPs) e as políticas e orientações da OACI vigentes sobre proteção do meio ambiente.

Os artigos 21 a 27 regulamentam temas de natureza adjetiva, procedimental. O artigo 21 fixa um procedimento de permanente realização de consultas entre as Partes, com vistas a assegurar a aplicação e o satisfatório cumprimento do Acordo. O artigo 22 dispõe sobre a introdução de emendas ao texto

do acordo. O artigo 23 estabelece procedimentos voltados à solução das controvérsias que eventualmente surjam quanto à interpretação ou aplicação do acordo. O artigo 24 explicita as condições e procedimentos específicos a serem observados quanto à eventual denúncia do instrumento internacional por uma Parte. O artigo 25 estabelece que o acordo e suas eventuais emendas serão objeto de registro junto à Organização da Aviação Civil Internacional, OACI. O artigo 26 dispõe sobre a compatibilização jurídica entre as normas do acordo e as convenções multilaterais sobre aviação. E o artigo 27 regula os aspectos da forma e requisitos de entrada em vigor do acordo, bem como do uso dos idiomas, português e espanhol, utilizados para a redação do texto, reconhecendo idêntica igualdade e validade às versões expressas nas duas línguas.

Cumprido destacar que, diferentemente da costumeira redação adotada nessa espécie de avença, o acordo em apreço não contempla disposição que especifique seu prazo de vigência, o que nos autoriza a presumir, s.m.j., que esta se dará por tempo indeterminado.

Por último, o acordo contém um anexo, único, no qual é descrito o quadro de rotas brasileiras e peruanas, incluídas as rotas regionais e de longo curso, onde são caracterizados os pontos para embarque e desembarque em cada um dos países e também a possibilidade de pontos em terceiros países. No anexo, além do quadro de rotas há duas “Notas”, que constituem normas adicionais regulamentares quanto às rotas. Na Nota 1, são caracterizadas as Rotas Regionais como as que contém todos seus pontos na América do Sul, distinguindo-as das Rotas de Longo Curso, as quais incluem, além dos pontos na América do Sul, pontos mais além dela.

Por sua vez, a Nota 2 autoriza às empresas aéreas designadas por cada Parte omitir escalas consideradas em suas respectivas rotas especificadas e, também, a servir mais de um ponto na mesma rota, em qualquer ordem, sob a condição de que sirvam pelo menos um ponto no território da Parte que designa a empresa e que não se caracterizem direitos de 7ª liberdade. **(grifo nosso)**

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O acordo em apreço institui e regulamenta, de forma plena e abrangente, todos os aspectos envolvidos na prestação de serviços aéreos regulares internacionais, destinado ao transporte de passageiros e cargas entre os territórios do Brasil e do Peru, por empresas aéreas designadas pelas Partes

Contratantes. A regulamentação dos mencionados serviços contempla, inclusive a definição de pontos “aquém” e “além”, em rotas determinadas, localizados em terceiros países, em consonância com as normas expressas na Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e também com as demais normas posteriores da Organização da Aviação Civil Internacional, OACI.

O acordo sob análise é destinado a substituir o ainda vigente instrumento internacional que disciplina os serviços aéreos entre o Brasil e o Peru, qual seja, o *“Acôrdio sôbre Transportes Aéreos Entre os Estados Unidos do Brasil e a República Peruana, firmado no Rio de Janeiro, a 28 de agosto de 1953”* (aprovado, pelo Decreto Legislativo nº 52, de 25 de outubro de 1956 e promulgado pelo Decreto nº 42.123, de 21 de agosto de 1957), o qual sofreu posteriores modificações, nos termos do (1) *“Acordo Modificativo do Quadro de Rotas do Acordo sobre Transportes Aéreos de 28/08/1953”*, adotado em 4 de abril de 1981 e (2) da *“Emenda ao Acordo sobre Transportes Aéreos de 28/08/1953”*, adotada em 23 de maio de 1997.

Além destes instrumentos internacionais, encontra-se em tramitação entre o Brasil e o Peru um outro acordo diretamente correlacionado à matéria, que é o *“Acordo de Cooperação Mútua entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru para combater o Tráfego de Aeronaves Envolvidas em Atividades Ilícitas Transnacionais, celebrado em Lima, em 6 de dezembro de 1999”* (aprovado pelo Decreto Legislativo nº 334, 24 de julho de 2003).

Celebrado em conformidade com as normas da OACI o acordo consubstancia um importante avanço da normativa bilateral, entre o Brasil e o Peru, sobre serviços aéreos, introduzindo uma política mais moderna para as atividades relacionadas à aviação comercial entre os dois países, com viés significativamente mais liberal do que aquela que se encontra em vigor e, sobretudo, mais compatível com a realidade do mercado mundial do transporte aéreo de passageiros e cargas. Com efeito, o acordo sobre serviços aéreos entre o Brasil e o Peru reconhece, dentre as liberdades do ar estabelecidas e regulamentadas pela Organização da Aviação Civil Internacional, OACI, desde a 1ª até a 6ª liberdade. Vale lembrar que as liberdades do ar são um conjunto de direitos de aviação comercial que os Estados signatários da OACI concedem à(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de outros Estados, por meio de acordos bilaterais. Tais direitos são denominados de liberdades do ar e são classificados em escala ordinal, da 1ª (primeira) à 9ª (nona) eis que essas constituem o reconhecimento de prerrogativas sucessivamente mais amplas às empresas aéreas designadas pelas Partes, nos termos de acordos

internacionais bilaterais por elas celebrados, nos quais são especificadas quais liberdades serão admitidas.

A concessão das 6 (seis) primeiras liberdades do ar pelo acordo em apreço reflete o desejo comum do Brasil e do Peru de viabilizar a implementação de uma política comercial bastante agressiva, por parte das companhias aéreas designadas, e corresponde à já consolidada tendência de desregulamentação do setor aéreo em escala global. Na verdade, as liberdades do ar são os pilares da economia do transporte aéreo internacional, pois elas especificam as condições que regerão o transporte aéreo, modificando, para melhor, os números do volume de passageiros e carga e determinando as condições do mercado, com reflexos diretos sobre a concorrência e os preços.

Consequência direta desta política é a criação de condições para o estímulo da concorrência, o que tende a resultar na redução das tarifas das passagens e nos preços do transporte de carga, beneficiando, em última instância, os consumidores. Como efeito indireto, tal política há de proporcionar o crescimento do intercâmbio de passageiros e cargas entre os dois países, com reflexos sobre o comércio internacional bilateral, além do incremento das viagens de turismo e com a finalidade de negócios, repercutindo, de modo geral, para o reforço das relações de cooperação e amizade entre os povos e os governos do Brasil e do Peru.

O texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru é composto de 27 artigos, sendo que sua negociação e celebração contou com a participação da Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC, e da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, que atuaram em colaboração com o Ministério das Relações Exteriores. Tal texto segue o padrão dos demais acordos do tipo celebrados pelo Brasil com nações com as quais nosso país mantém relações diplomáticas. Contempla disciplina pormenorizada sobre os diversos aspectos relacionados à prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros e cargas, ao tráfego aéreo regular entre os territórios dos dois países sendo que, nesse contexto, destaca-se a regulamentação dos seguintes temas: concessão de direitos, normas para designação e autorização de companhias, legislação aplicável, reconhecimento de certificados e licenças, segurança operacional, segurança da aviação, definição de tarifas aeronáuticas, direitos alfandegários, política de preços, defesa do mercado e das regras sobre concorrência entre as companhias, garantias de liberdades do ar, definição de rotas e aprovação de horários e, até normas sobre proteção ambiental.

Uma análise compreensiva do acordo em apreço nos autoriza concluir que duas ordens de avanços, por ele incorporados, fundamentalmente recomendam sua aprovação. Primeiramente, a melhoria da política e das condições e parâmetros básicos dos serviços aéreos, contribuindo para o desenvolvimento comercial do mercado bilateral de transporte aéreo de passageiros e cargas, com base especialmente na ampliação das liberdades do ar. Em segundo lugar, a adoção de critérios, princípios e normas que consagram garantias suplementares quanto à segurança da aviação e à segurança operacional e correspondem à necessidade de atender aos desafios contemporâneos da aviação civil relacionados à segurança. Tais normas visam a garantir a segurança dos passageiros e da atividade aeronáutica de modo geral em vista de variados fatores que podem afetá-la, tais como: o incremento do tráfego aéreo, navegação e controle de voo, a gestão das empresas, condições das aeronaves, tripulação, bagagens e, até, a criminalidade que ocorre no âmbito da aviação civil, como o sequestro de aeronaves e o terrorismo.

Assim, considerados os diversos elementos que compõem o instrumento internacional em apreço, podemos concluir que este contém todos os elementos necessários ao alcance dos fins para os quais foi concebido. Nesse sentido, a atualização dos compromissos constantes das avenças anteriores, com o estabelecimento de novos parâmetros e condições para os serviços aéreos regulares e o transporte de passageiros e cargas entre o Brasil e o Peru, há de proporcionar relevante incremento do intercâmbio social e cultural entre nossos povos e, também, contribuir para integração e para o desenvolvimento das relações econômicas e do comércio bilateral.

Ante o exposto, **VOTO PELA APROVAÇÃO** do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru, assinado em Lima, em 11 de dezembro de 2009, nos termos do projeto de decreto legislativo que apresentamos anexo a este parecer.

Sala das Reuniões, em de de 2016.

Deputado PEDRO VILELA
Relator

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2016.

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru, assinado em Lima, em 11 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 Governo da República do Peru, assinado em Lima, em 11 de dezembro de 2009.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à consideração 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 artigo 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 PEDRO VILELA

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 205/16, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Pedro Vilela.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Pedro Vilela - Presidente; Luiz Carlos Hauly e Rômulo Gouveia - Vice-Presidentes; Arlindo Chinaglia, Átila Lins, Capitão Augusto, Jarbas Vasconcelos, Jean Wyllys, Jô Moraes, Márcio Marinho, Marcus Vicente, Miguel Haddad, Ricardo Teobaldo, Rubens Bueno, Benedita da Silva, Carlos Andrade, Dilceu Sperafico, João Gualberto, Luiz Nishimori, Luiz Sérgio, Major Olímpio, Mariana Carvalho, Nelson Marquezelli, Shéridan, Stefano Aguiar, Subtenente Gonzaga, Vanderlei Macris e Vinicius Carvalho.

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2016.

Deputado ARLINDO CHINAGLIA
Presidente em exercício

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 559, de 2016, que *“Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru, assinado em Lima, em 11 de dezembro de 2009”*. A proposta é oriunda da Comissão de Relações Exteriores, que aprovou a Mensagem nº 205, de 2016, encaminhada pelo Poder Executivo.

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

O acordo sob análise tem por objetivo estabelecer e regulamentar a operação de serviços aéreos regulares em rotas entre os territórios do Brasil e do Peru. Para tanto, o instrumento internacional estabelece uma série de direitos e deveres, atribuindo-os às empresas aéreas designadas por cada uma das Partes Contratantes. Além disso, o acordo, em seus 27 artigos, regulamenta variados aspectos relacionados direta e indiretamente à operação do transporte aéreo tais como: segurança da aviação e segurança operacional; aplicação de leis e regulamentos internos; tarifas

aeronáuticas; atividades comerciais; preços; conversão de divisas e remessa de receitas; direitos alfandegários, entre outros temas.

Logo no Artigo 1º são estabelecidas as definições dos termos e expressões empregados no texto do instrumento, com vistas a elidir divergências interpretativas.

O artigo 2º contempla a definição dos principais direitos concedidos por ambas as Partes, reciprocamente, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas constante do Anexo do Acordo. Basicamente, são eles: a) o direito de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; b) o direito de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; c) o direito de fazer escalas nos pontos especificados no Quadro de Rotas do presente Acordo para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal separadamente ou em combinação. Além destes, outros direitos são especificados no acordo, conforme veremos adiante. O artigo 2 reconhece também às empresas aéreas que não sejam designadas pelas Partes, o gozo dos supracitados direitos de sobrevoos sem pouso e de fazer escalas no território da outra Parte para fins não comerciais.

A designação e autorização de empresas aéreas é tema do artigo 3º o qual confere a cada uma das Partes o direito de designar uma ou mais empresas para operar os serviços acordados, bem como de revogar ou alterar tal designação. Segundo esse dispositivo, cada Parte deverá conceder a autorização de operação com a mínima demora de trâmites, observados determinados requisitos nele descritos, tais como: que a empresa aérea designada seja considerada nacional de acordo com a legislação da Parte que a designa; que o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa; que a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas pelo acordo sobre segurança da aviação) e segurança operacional e; que a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

Por sua vez, o artigo 4 estabelece que as autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes poderão negar a concessão de autorizações às empresas aéreas designadas pela outra Parte e, também, revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, com base nos critérios especificados no mencionado dispositivo.

O artigo 5 contempla o tema dos direitos e obrigações das empresas aéreas designadas. Sinteticamente são as seguintes: a)

cumprir as leis, regulamentos e disposições relacionados à operação e navegação de aeronaves estabelecidas pela outra Parte; b) cumprimento das leis, regulamentos e procedimentos das Partes com respeito a imigração, passaportes ou outros documentos de viagem aprovados, quanto à entrada, alfândega e medidas sanitárias, por parte os tripulantes e passageiros, bem como em relação à carga e mala postal transportados pelas aeronaves da empresa aérea designada; c) igualdade de tratamento entre empresas aéreas; d) tratamento diferenciado com isenção de revista para passageiros e cargas que se encontrem em trânsito, salvo por razões de segurança.

O tema da segurança da aviação é tratado no artigo 6 do acordo. Nele as Partes reafirmam seu compromisso de proteger a segurança da aviação civil e de atuar conforme estipulado em diversos atos internacionais sobre o tema, em especial as Convenções sobre o tema firmadas no âmbito da OACI, as quais são expressamente citadas pelo dispositivo em questão. Além disso, o artigo 6 regulamenta o compromisso das Partes de prestar mútua assistência quanto à prevenção de incidentes ou ameaças de incidentes de interferência ilícita de aeronaves ou outros atos ilícitos contra a segurança operacional das aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, devendo as Partes agir, nesses casos, em conformidade com as diretrizes da Organização de Aviação Civil Internacional, OACI. Quanto ao tema da segurança da aviação cabe destacar ainda a norma do item 8 do artigo 6, a qual estabelece um procedimento de realização de consultas recíprocas entre as Partes, caso haja dúvidas quanto ao cumprimento das normas sobre segurança estabelecidas pelo acordo.

O artigo 7 regulamenta o tema da emissão e reconhecimento dos Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por cada uma das Partes.

As questões envolvendo a segurança operacional dos serviços aéreos são disciplinadas pelo Artigo 8, segundo o qual as Partes assumem. Nesta quadra são estabelecidas as regras sobre o intercâmbio de informações e realização de consultas entre as Partes sobre segurança operacional, em especial quanto aos aspectos relacionados à facilitação operacional, tripulações de voo e aeronaves. O dispositivo em questão estabelece também o compromisso de adoção de padrões e requisitos superiores de segurança operacional, os quais deverão ser iguais ou superiores às normas mínimas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção da Organização de Aviação Civil Internacional, OACI.

Complementando as normas sobre segurança, o artigo 8 regulamenta, ainda, os procedimentos relativos à realização de inspeções e avaliações das aeronaves e estabelece, inclusive, o direito de suspender imediatamente ou modificar uma a autorização de operação, caso necessário.

O Artigo 9º estabelece o princípio da isonomia de tratamento no que se refere à cobrança de tarifas aeronáuticas, de modo que nenhuma Parte cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores às aquelas cobradas das suas próprias empresas aéreas, desde que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

O artigo 10 regulamenta a prática de atividades comerciais pelas empresas aéreas designadas por cada uma das Partes, reconhecendo-lhes o direito de estabelecer escritórios administrativos próprios no território da outra Parte, sendo-lhes permitida, a venda de passagens e serviços acessórios. Tais atividades, segundo este artigo, serão exercida com base nos princípios da reciprocidade e isonomia, e estarão sujeitas às leis e regulamentos em vigor da outra Parte.

Cumprido destacar contudo, a norma inserida no item 5 do artigo 10, que regulamenta o funcionamento de um serviço multimodal, tendo como atores as empresas aéreas e os prestadores indiretos do transporte de carga das Partes, aos quais é reconhecida a faculdade de utilizar, em conexão com o transporte aéreo internacional, qualquer transporte terrestre para carga de e para pontos no território das Partes ou em terceiros países, incluindo transporte de e para todos os aeroportos com facilidades aduaneiras e incluir, se aplicável, o direito de transportar a carga com conexão, de acordo com as leis e regulamentos aplicáveis.

O artigo 11 estabelece uma inovação em relação aos demais acordos sobre serviços aéreos ao introduzir o conceito de código compartilhado entre as empresas aéreas. Nesse sentido, o acordo contempla a possibilidade das empresas aéreas designadas de entrar em acordo de código compartilhado como empresa aérea operadora, ou como empresa comercializadora, com relação a serviços aéreos mistos e/ou exclusivamente cargueiros, com outra empresa(s) aérea(s) designada(s) da mesma Parte ou com empresa(s) aérea(s) de outra Parte ou, ainda, com empresa aérea de terceiros países desde que todas as empresas aéreas em tais combinações tenham a autorização apropriada e cumpram os requisitos aplicados a tais acordos.

O acordo também estabelece isenções de direitos alfandegários e de outros encargos nos termos do Artigo 12. Nesse âmbito, como regra geral, 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, sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos de carga aérea impressos, todo material impresso com o símbolo da empresa e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

O artigo 13 trata da questão da conversão de divisas e remessa de receitas para o exterior, autorizando tais práticas às empresas aéreas designadas, as quais serão permitidas pelas Partes Contratantes sem restrições, discriminação ou cobrança de impostos, em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis.

Por outro lado, quanto à definição dos preços para os serviços de transporte aéreo, o acordo adota política liberal, não os sujeitando ao controle ou autorização das Partes Contratantes, conforme disposições do artigo 14 do instrumento internacional.

Contudo o texto atenta também à proteção da concorrência, regulamentando este aspecto no Artigo 15, segundo o qual as Partes deverão informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados que possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo. O artigo 15 assenta o princípio da garantia de preservação das normas sobre a concorrência determinando, nos termos de seu item 3, que as atividades comerciais realizadas pelas empresas aéreas designadas no âmbito do Acordo devem respeitar as normas vigentes sobre livre concorrência, sendo particularmente proibidas as condutas que constituam abuso de posição dominante ou práticas de colusão.

O artigo 16 regulamenta a questão dos itinerários aéreos, estabelecendo prazos para empresas aéreas designadas por uma Parte entregar à autoridade da outra Parte as informações referentes à natureza do serviço, itinerários, tipos de aeronaves, incluindo a capacidade proporcionada para cada uma das rotas especificadas, bem como qualquer informação adicional que julgar relevante. A seguir, o artigo 17 assenta o princípio da operação, o qual se consubstancia na igualdade de oportunidades concedidas às empresas aéreas designadas por cada Parte para operar os serviços de transporte aéreo internacional.

O artigo 18 contempla normas a respeito da capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada nas rotas regionais, com base no mercado. Segundo o dispositivo, caberá às Partes Contratantes permitir às empresas aéreas determinar a frequência e a capacidade dos serviços. Contudo, a determinação da capacidade total a ser ofertada caberá às autoridades aeronáuticas.

O artigo 19 dispõe sobre o intercâmbio de dados de estatísticos entre as Partes, providos mediante requerimento, sobre as atividades das empresas aéreas designadas.

O artigo 20 estabelece cláusula que consagra os compromissos das Partes quanto à proteção ao meio ambiente, ao desenvolvimento sustentável da aviação e, nesse sentido e especialmente, quanto ao cumprimento das normas e práticas recomendadas pelo Anexo 16 da OACI (SARPs) e as políticas e orientações da OACI vigentes sobre proteção do meio ambiente.

Os artigos 21 a 27 regulamentam temas de natureza adjetiva, procedimental. O artigo 21 fixa um procedimento de permanente realização de consultas entre as Partes, com vistas a assegurar a aplicação e o satisfatório cumprimento do Acordo. O artigo 22 dispõe sobre a introdução de emendas ao texto do acordo. O artigo 23 estabelece procedimentos voltados à solução das controvérsias que eventualmente surjam quanto à interpretação ou aplicação do acordo. O artigo 24 explicita as condições e procedimentos específicos a serem observados quanto à eventual denúncia do instrumento internacional por uma Partes. O artigo 25 estabelece que o acordo e suas eventuais emendas serão objeto de registro junto à Organização da Aviação Civil Internacional, OACI. O artigo 26 dispõe sobre a compatibilização jurídica entre as normas do acordo e as convenções multilaterais sobre aviação. E o artigo 27 regula os aspectos da forma e requisitos de entrada em vigor do acordo, bem como do uso dos idiomas, português e espanhol, utilizados para a redação do texto, reconhecendo idêntica igualdade e validade às versões expressas nas duas línguas.

Cumpre destacar que, diferentemente da costumeira redação adotada nessa espécie de avença, o acordo em apreço não contempla disposição que especifique seu prazo de vigência, o que nos autoriza a presumir, s.m.j., que esta se dará por tempo indeterminado.

Por último, o acordo contém um anexo, único, no qual é descrito o quadro de rotas brasileiras e peruanas, incluídas as rotas regionais e de longo curso, onde são caracterizados os pontos para embarque e desembarque em cada um dos países e também a possibilidade de pontos em terceiros países. No anexo, além do quadro de rotas há duas “Notas”, que constituem normas adicionais regulamentares

quanto às rotas. Na Nota 1, são caracterizadas as Rotas Regionais como as que contém todos seus pontos na América do Sul, distinguindo- -as das Rotas de Longo Curso, as quais incluem, além dos pontos na América do Sul, pontos mais além dela.

Por sua vez, a Nota 2 autoriza às empresas aéreas designadas por cada Parte omitir escalas consideradas em suas respectivas rotas especificadas e, também, a servir mais de um ponto na mesma rota, em qualquer ordem, sob a condição de que sirvam pelo menos um ponto no território da Parte que designa a empresa e que não se caracterizem direitos de 7ª liberdade.

Uma vez apreciada pela Comissão de Viação e Transportes, a proposição seguirá para a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru, celebrado no ano de 2009, em Lima, substitui o acordo que os dois países mantêm sobre serviços aéreos, assinado no Rio de Janeiro, em 1953, e emendado em 1997.

Além de atualizações concernentes a alterações havidas nos últimos anos no âmbito do quadro institucional e econômico de cada um dos países, o Acordo prevê o exercício de direitos de tráfego de até 6ª liberdade – ponto aquém (de um terceiro Estado), ponto intermediário (do estado de nacionalidade da aeronave) e ponto além (do território da outra Parte) – e, ainda, abriga as políticas de multidesignação de empresas e de código compartilhado (*codeshare*), prescrições importantes para a promoção tanto da produtividade das transportadoras como da competitividade no transporte internacional.

Quanto às tarifas de transporte, adota-se a saudável e moderna prática de conceder autonomia aos operadores para estabelece-las livremente, sem a necessidade de sujeita-las a aprovação das autoridades, com exceção das tarifas cobradas em viagens que envolvam o exercício de 5ª ou 6ª liberdade, as quais devem se submeter a regras definidas por cada um dos países. Nessa nova situação, ganha o usuário, que pode se beneficiar de condições concorrenciais mais intensas.

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

Resta notar que, diferentemente da política clássica de céus abertos, o acordo bilateral que Brasil e Peru firmam, a despeito de permitir que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada nas rotas regionais, é cauteloso no que se refere a serviços prestados nas rotas de longo curso, para as 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 Peru adotam aqui. Considerando que no tráfego regional, feito no âmbito da América do Sul, as Partes podem avançar com mais vigor em direção a liberdades comerciais e operacionais, é possível que, em pouco anos, decidam por estender tal política às rotas de longo curso.

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 559, de 2016.**

Sala da Comissão, em 11 de maio de 2017.

Deputado REMÍDIO MONAI
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 559/2016, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Remídio Monai.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Marinha Raupp e Diego Andrade - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Alfredo Nascimento, Christiane de Souza Yared, Cleber Verde, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Rodrigues, Julio Lopes, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Milton Monti, Remídio Monai, Ricardo Teobaldo, Roberto Britto, Roberto Sales, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, De Jorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Irajá Abreu, João Paulo Papa, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Monteiro, Leonardo Quintão, Marcelo Matos, Miguel Lombardi, Nilto Tatto, Raquel Muniz e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 24 de maio de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ

Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

O projeto de decreto legislativo em referência, elaborado pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional a partir de mensagem encaminhada a esta Casa em 6 de maio de 2016 pela então Presidente da República, propõe a aprovação do texto do “Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru”, assinado por representantes dos Governos dos dois Países na cidade de Lima, no Peru, em 11 de dezembro de 2009.

De acordo com a exposição de motivos que acompanha a mensagem presidencial, subscrita conjuntamente pelos então Ministros das Relações Exteriores e da Aviação Civil, a celebração do Acordo em referência teria tido o propósito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois Países por meio do estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre e além de seus respectivos territórios. A partir desse marco legal, esperava-se que fossem adensadas as relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cultura e da cooperação, entre outras.

Distribuída para exame e apreciação de mérito à Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, a mensagem presidencial recebeu alentado parecer do Relator, Deputado Pedro Vilela, que concluiu seu voto no sentido de sua aprovação e consequente conversão no presente projeto de decreto legislativo. De acordo com as conclusões ali lançadas, o instrumento internacional em questão conteria todos os elementos necessários ao alcance dos fins pretendidos, devendo, ao promover a atualização e o estabelecimento de novos parâmetros e condições para os serviços aéreos regulares e o transporte de passageiros e cargas entre o Brasil e o Peru, “proporcionar relevante incremento do intercâmbio social e cultural entre nossos povos e, também, contribuir para integração e para o desenvolvimento das relações econômicas e do comércio bilateral”.

Aprovado o parecer do Relator pela Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, o projeto de decreto legislativo formulado vem, agora, à apreciação da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

De acordo com o que dispõe o Regimento Interno da Casa, em seu art. 32, inciso IV, alínea a, a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania compete pronunciar-se quanto aos aspectos de constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e redação do projeto de decreto legislativo em foco.

A proposição encontra-se formalmente abrigada pelo art. 49, inciso I, do texto constitucional vigente, dispondo sobre a aprovação, pelo Congresso Nacional, de um ato internacional firmado pelo Governo brasileiro no exercício da competência que lhe confere o art. 84, VIII, do mesmo texto constitucional.

No que respeita aos pressupostos materiais de constitucionalidade, não vislumbramos, nas normas assentadas no ato em questão, nenhuma incompatibilidade de conteúdo com os princípios e normas que informam o texto da Constituição Federal.

Do ponto de vista da juridicidade, também não vemos o que se possa objetar contra a assinatura do Acordo sob exame.

A redação e a técnica legislativa empregadas no projeto de decreto legislativo elaborado pela Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional revelam-se adequadas, satisfazendo às exigências da Lei Complementar nº 95/98.

Tudo isso posto, concluímos o presente voto no sentido a constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e redação do Projeto de Decreto Legislativo nº 559, de 2016.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado GABRIEL GUIMARÃES
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 559/2016, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Gabriel Guimarães.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Pacheco - Presidente, Alceu Moreira e Marcos Rogério - Vice-Presidentes, Alessandro Molon, Andre Moura, Antonio Bulhões, Arthur Lira, Benjamin Maranhão, Betinho Gomes, Bilac Pinto, Carlos Bezerra, Chico Alencar, Cleber Verde, Cristiane Brasil, Danilo Forte, Delegado Éder Mauro, Delegado Edson Moreira, Domingos Neto, Exedito Netto, Fabio Garcia, Fábio Sousa, Félix Mendonça Júnior, Francisco Floriano, Hildo Rocha, João Gualberto, José Carlos Aleluia, Júlio Delgado, Juscelino Filho, Luiz Couto, Luiz Fernando Faria, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Osmar Serraglio, Paulo Abi-Ackel, Paulo Teixeira, Rocha, Ronaldo Fonseca, Rubens Bueno, Rubens Pereira Júnior, Sergio Zveiter, Tadeu Alencar, Thiago Peixoto, Valmir Prascidelli, Afonso Motta, André Abdon, Arnaldo Faria de Sá, Célio Silveira, Celso Maldaner, Edmar Arruda, Evandro Roman, Giovanni Cherini, Gonzaga Patriota, João Campos, João Daniel, Lincoln Portela, Moses Rodrigues, Nelson Pellegrino, Pauderney Avelino, Pedro Cunha Lima, Rogério Peninha Mendonça, Sandro Alex e Soraya Santos.

Sala da Comissão, em 3 de outubro de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
