

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 463, DE 2017

Submete à consideração do Congresso Nacional o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Seychelles, assinado em Seychelles, em 19 de maio de 2015.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado PEDRO FERNANDES

I - RELATÓRIO

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

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

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

O instrumento em pauta – semelhante a outros firmados por nosso país – compõe-se de vinte e cinco artigos, encabeçados por brevíssimo preâmbulo¹.

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

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

No parágrafo primeiro, é fornecida a regra geral: “*Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas especificado no Anexo a este Acordo*”. Esse anexo, que integra o instrumento encaminhado ao Congresso Nacional, é documento de uma página, em que são especificados quatro pontos: pontos de origem; pontos intermediários, pontos de destino e os chamados “pontos além”.

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

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

O **Artigo 3**, intitulado **Designação e autorização**, é pertinente à designação de companhia aérea pelos Estados acordantes para operarem os

¹ Disponível em: http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra.jsessionid=9C9B9D17EE7999866B0405B1FB936C4C.proposicoesWeb2?codteor=1628146&filename=MSC+463/2017 > Acesso em: 11 mar.18

serviços aéreos objeto do acordo. Abordam, ainda o aspecto jurídico de concessão desse serviço de transporte, da correspondente autorização para operar, bem como o respectivo procedimento a ser adotado para tanto.

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

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

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

No terceiro parágrafo desse artigo, libera-se o espaço aéreo do país para as empresas aéreas do outro país, nos seguintes termos: *“Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares”*.²

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

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

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

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

No **Artigo 7, Segurança Operacional**, aborda-se, em seis detalhados parágrafos, com previsão de prazo para adequação, se aplicável, a hipótese de os Estados contratantes solicitarem, “*a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves*”.

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

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

Artigo 8 [...]

7. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas.

Tais consultas começarão dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do começo das consultas, isto constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte.

*Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.*³

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

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

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

Artigo 10 [...]

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

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

No **Artigo 11, Capacidade**, composto por dois parágrafos, delibera-se que “cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada

³ Disponível em:
<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=9C9B9D17EE7999866B0405B1FB936C4C.proposicoesWeb2?codteor=1628146&filename=MSC+463/2017> Acesso em: 16 abr. 18, p. 10-11/18

determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado”.

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

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

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

Artigo 13

[...]

3. Não obstante quaisquer outras disposições em contrário, nada do disposto neste Acordo deverá

(i) requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas ou práticas combinadas que impeçam ou distorçam a concorrência;

(ii) reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas combinadas; ou

(iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

⁴ Convenção da Organização da Aviação Civil Internacional.

No **Artigo 14**, por outro lado, abordam-se a **Conversão de Divisas e Remessas de Receitas** de uma à outra parte, prevendo-se, todavia, no terceiro parágrafo, que o disposto nesse artigo “...*não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas*”. Prevê-se, ainda, que, caso exista “...*um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação, ou caso um acordo especial regule a transferência de fundos entre as Partes, tais acordos prevalecerão*”.

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

Artigo 14

[...]

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

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

[...] ⁵

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

No **Artigo 16**, intitulado **Flexibilidade Operacional**, abordam-se os aspectos referentes ao arrendamento de aeronaves (*dry lease*), subarrendadas ou arrendadas por hora (*interchange* ou *lease for hours*), ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção (*wet lease*), por meio de um contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países,

⁵ Id, *ibidem* – p. 11/18.

observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção (artigo 83 bis).

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

De outro lado, é abordado no parágrafo segundo, o aspecto atinente à prática de código compartilhado com outras empresas aéreas (*code sharing*) “sem qualquer limitação quanto à mudança, em qualquer ponto ou pontos na rota, do tipo, tamanho ou quantidade de aeronaves operadas, desde que o transporte além desse ponto seja continuação do transporte a partir do território da Parte Contratante que designou a empresa aérea, e que o transporte ingressando no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea seja continuação do transporte originado além de tal ponto”.⁶

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

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

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

⁶ Id, ibidem – p.13/18.

- no **Artigo 19**, é estabelecido o mecanismo de **Consultas** entre os dois Estados acordantes;
- no **Artigo 20**, delibera-se a respeito da **Solução de Controvérsias**, hipótese em que as autoridades aeronáuticas deverão buscar, em primeiro lugar, consultas e negociações;
- no **Artigo 21**, tratam os dois Estados da possibilidade de **Emendas** ao instrumento;
- no **Artigo 22**, estipula-se, em relação a eventuais **Acordos Multilaterais**, que o instrumento bilateral em pauta deverá, se for o caso, sofrer alterações para se adequar às disposições de atos internacionais multilaterais que lhe sejam supervenientes e entrem em vigor para os Estados-parte;
- no **Artigo 23**, aborda-se a possibilidade de **Denúncia** do instrumento em comento;
- no **Artigo 24**, delibera-se a respeito do **Registro** do acordo em tela **na OACI**;
- no **Artigo 25**, acordam as Partes quanto ao momento de **Entrada em Vigor** do acordo em exame.

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

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

- a) *efetuar voos em uma ou ambas as direções;*

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

Esclarece-se, no fecho do anexo que contém o quadro de rotas, que as empresas aéreas designadas, de ambas as Partes, poderão, em qualquer ou em todos os voos, exercer direitos de tráfego de quinta liberdade do ar⁷ em quaisquer pontos intermediários ou pontos além, sujeitos, todavia, a acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

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

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

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Preliminarmente, cabe lembrar que a República de Seychelles é constituída por um arquipélago, composto por 116 ilhas, com área total de 444 km², espalhadas em uma área de 1.600 km² do Oceano Índico, na costa leste da África, na rota entre a Ásia e a África, a nordeste de

⁷ **Quinta liberdade do ar**, conforme definida pela Agência Nacional de Aviação Civil, é o “direito de embarcar, no país B, passageiros, mala postal e carga destinados ao território de um outro país, bem como de desembarcar, no país B, passageiros, mala postal e carga procedentes de um outro país, em voos originados e/ou destinados ao país da empresa” Disponível em: <http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/acordos-internacionais/6liberdades-do-ar-1/anexo_2_liberdades_do_ar.pdf> Acesso em: 17 abr. 18

Madagascar. O país tem uma população aproximada de 95.000 habitantes e são seus idiomas oficiais o *creoule*, o francês e o inglês.

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

Durante o século XIX, comerciantes chineses e indianos, bem como antigos escravos, radicaram-se na região, separados da coroa britânica. O país tornou-se independente e membro da Comunidade Britânica de Nações em 1976. O país teve eleições livres em 1993, época em que também foi elaborada a sua nova Constituição⁸, instaurando-se, então, um novo tempo político e jurídico.

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

No âmbito do relacionamento bilateral, a República de Seychelles e a República Federativa do Brasil estabeleceram relações diplomáticas em 1986. Nesse sentido, a Embaixada brasileira na Tanzânia, em Dar es Salaam, é cumulativamente responsável por representar o Governo brasileiro junto à República de Seychelles⁹.

Em 14 de setembro de 2009, foi assinado Acordo de Cooperação Educacional entre os dois países, encaminhado ao Congresso Nacional em abril de 2010, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 142/2011¹⁰, publicado no Diário Oficial da União de 3 de março de 2011, e promulgado pelo

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

⁹ Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=5545&Itemid=478&cod_pais=SYC&tipo=ficha_pais&lang=pt-BR > Acesso em: 16 abr. 18

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

Presidência da República, seis anos após ter sido firmado, pelo Decreto nº 8.607, de 18 de dezembro de 2015.

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

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

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

No grupo dos pactos similares mais recentes, estão:

1. *Acordo sobre Serviços Aéreos Brasil e Ucrânia*, celebrado em Kiev, em 2 de dezembro de 2009, aprovado pelo Decreto Legislativo n. 180/2017, publicado em 30 de novembro de 2017;
2. *Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Índia*, celebrado em Nova Delhi, no dia 8 de março de 2011, e aprovado pelo Decreto

Legislativo n. 181/2017, publicado em 12 de dezembro de 2017;

3. *Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba*, assinado em Havana, em 31 de janeiro de 2012, aprovado pelo Decreto Legislativo n. 179/2017, publicado em 12 de dezembro de 2017.

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

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

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

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

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

Assim, do ponto de vista da possibilidade de ser firmada uma avença bilateral, nada há a opor. Sugere-se, todavia, que seja verificado qual impacto econômico e orçamentário a liberação comercial de serviços de transportes aéreos poderá ter em âmbito interno, no que tange aos aeronautas, aeroviários e às empresas brasileiras de aviação civil.

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

Por esta razão, neste voto, nos termos das alíneas “h”, “j” e “l” do inciso X do Art. 32 do Regimento Interno¹², recomendo que a Presidência desta Comissão officie o Exmo. Sr. Presidente da Câmara dos Deputados, requerendo seja a matéria também distribuída àquele colegiado, nos termos do inciso XX do art. 41¹³ do Regimento Interno, o que faço alicerçado no que dispõem os incisos X e XI do Art. 49¹⁴ da Constituição Federal.

Informo, ainda, em relação ao formato que escolhi para o projeto de decreto legislativo, que optei por fazer, no início do parágrafo único

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

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

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

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

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

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

¹³

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

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

¹⁴

BRASIL. Constituição Federal.

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

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

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

do art. 1º, a menção ao inciso I do art. 49 da Constituição Federal, que citamos, costumeiramente, como forma de reforçarmos as competências do Congresso Nacional nesta matéria, uma vez que a regra constitucional incide sobre todo o parágrafo e não, apenas, sobre a sua parte final. Assim agindo, ressaltamos atribuições constitucionais inderrogáveis e fundamentais do Parlamento, no sistema constitucional de freios e contrapesos.

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

Sala da Comissão, em de de 2018.

Deputado PEDRO FERNANDES
Relator

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

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2018

(Mensagem nº 463, de 2017)

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

O Congresso nacional decreta:

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

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

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2018.

Deputado PEDRO FERNANDES
Relator