



C0070015A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 843-B, DE 2017

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 314/2017

Aviso nº 369/2017 - C. Civil

Aprova o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Cabo Verde, assinado em Brasília, em 31 de outubro de 2016; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. MAURO MARIANI); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. ALCEU MOREIRA).

DESPACHO:

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

APRECIAÇÃO:

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 Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Cabo Verde, assinado em Brasília, em 31 de outubro de 2016.

Parágrafo único: Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer outros atos ou instrumentos subsidiários 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 9 de novembro de 2017.

Deputada **Bruna Furlan**
Presidente

MENSAGEM N.º 314, DE 2017
(Do Poder Executivo)

Aviso nº 369/2017 - C. Civil

Do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Cabo Verde, assinado em Brasília, em 31 de outubro de 2016.

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

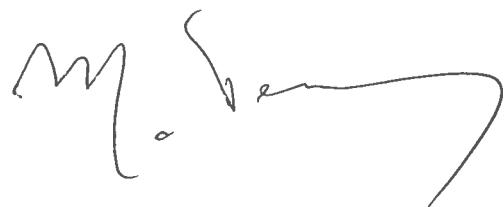
APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Mensagem nº 314

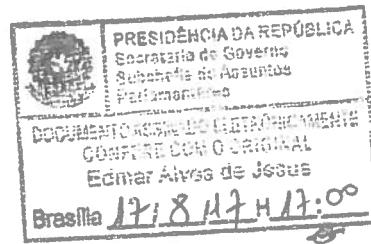
Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Cabo Verde, assinado em Brasília, em 31 de outubro de 2016.

Brasília, 24 de agosto de 2017.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "M. Temer", is positioned below the date.

EMI nº 00059/2017 MRE MTPA



Brasília, 17 de Março de 2017

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

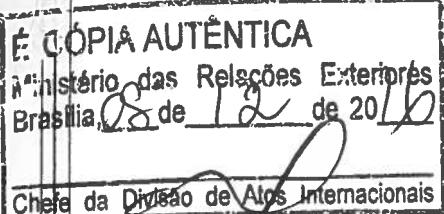
Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Cabo Verde, assinado em Brasília, em 31 de outubro de 2016, pelo Presidente da República Federativa do Brasil, Michel Temer, e pelo Presidente da República de Cabo Verde, Jorge Carlos Fonseca.

2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil 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 da atualização do marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Cabo Verde, e para além desses, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação. Em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil estabelecida pelo Decreto nº 6780/2009, o Acordo contempla concessão de direitos de tráfego de até quinta liberdade (artigo 2, parágrafo 2, alínea c), livre determinação de capacidade (artigo 11), liberdade tarifária (artigo 12) e quadro de rotas aberto (anexo ao Acordo).

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

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Maurício Quintella Malta Lessa, Aloysio Nunes Ferreira Filho



ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA DE CABO VERDE

A República Federativa do Brasil (“Brasil”)

e

A República de Cabo Verde (“Cabo Verde”),
(daqui por diante referidos como “Partes”);

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

Desejando estreitar as relações de amizade e cooperação entre as Partes;

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

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

Acordam o que se segue:

Artigo 1 Definições

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

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

- c) “capacidade” significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;
- d) “Convenção” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui os Anexos adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, desde que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;
- e) “empresa aérea designada” significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;
- f) “preço” significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos;
- g) “território”, em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;
- h) “tarifa aeronáutica” significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e
- i) “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais”, têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção.

Artigo 2 **Concessão de Direitos**

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

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

- a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;
- b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;

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

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

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

Artigo 3 Designação e Autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação. Essas notificações serão feitas pela via diplomática.

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

- a) a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa;
- b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa;
- c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e
- d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições prescritas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

3. Ao receber a autorização de operação constante do parágrafo 2, uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços acordados para os quais tenha sido designada, desde que ela cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

Artigo 4 Negação, Revogação e Limitação de Autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo à empresa aérea designada

pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente nos casos em que:

- a) elas não estejam convencidas de que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designou; ou
- b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa; ou
- c) a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou
- d) a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no parágrafo 1 do presente Artigo seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou às disposições deste Acordo, esse direito somente será exercido após a realização de reunião de consulta com a outra Parte. Tal consulta deverá ocorrer antes de expirar o prazo de trinta (30) dias a partir da data da solicitação por uma Parte, salvo entendimento diverso entre as Partes.

Artigo 5 **Aplicação de Leis**

1. As leis e regulamentos de uma Parte que regem a entrada e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte.

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

3. Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

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

Artigo 6 **Reconhecimento de Certificados e Licenças**

1. Certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.
2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.
3. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

Artigo 7 **Segurança Operacional**

1. Cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.
2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.
3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão conformes com as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção.
4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte.

5. Qualquer medida tomada por uma Parte de acordo com o parágrafo 4 acima será suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

6. Com referência ao parágrafo 2, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI será disto notificado. O Secretário Geral da OACI também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

Artigo 8 **Segurança da Aviação**

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

2. As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte notificará a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte sobre tais diferenças.

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

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

6. Cada Parte terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo ou a serem aplicadas, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita. Todas as avaliações estarão cobertas por um acordo específico sobre a proteção de informação entre as autoridades aeronáuticas das Partes.

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

Artigo 9 Tarifas Aeronáuticas

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

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

Artigo 10 Direitos Alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes

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

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

- a) introduzidos no território de uma Parte por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte;
- b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte; ou
- c) levados a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte ao território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados,

sejam ou não tais produtos utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

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

Artigo 11 **Capacidade**

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

2. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

Artigo 12 **Preços**

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

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

Artigo 13 Concorrência

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

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

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

Artigo 14 Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.

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

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

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

Artigo 15 **Atividades Comerciais**

1. Cada Parte concederá às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território, serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora.
2. Cada empresa aérea terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território ou, sujeito às leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa poderá adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.
3. As empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, com base em reciprocidade, trazer e manter no território da outra Parte seus representantes e o pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.
4. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas com pessoal próprio ou usando os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.
5. Os representantes e os auxiliares estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte e de acordo com tais leis e regulamentos:
 - a) cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados no parágrafo 3 deste Artigo; e
 - b) ambas as Partes facilitarão e acelerarão as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

Artigo 16 **Flexibilidade Operacional**

1. Cada empresa aérea poderá, nas operações de serviços autorizados por este instrumento, utilizar aeronaves próprias ou aeronaves arrendadas ("dry lease"), subarrendadas, arrendadas por hora ("interchange" ou "lease for hours"), ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção ("wet lease"), por meio de um contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção (artigo 83 bis). As autoridades aeronáuticas das Partes deverão celebrar um acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme prevista pela Organização de Aviação Civil Internacional.
2. Em qualquer trecho ou trechos das rotas do anexo ao Acordo, qualquer empresa aérea terá o direito de operar transporte aéreo internacional, inclusive em regime de código

compartilhado com outras empresas aéreas, sem qualquer limitação quanto à mudança, em qualquer ponto ou pontos na rota, do tipo, tamanho ou quantidade de aeronaves operadas, desde que o transporte além desse ponto seja continuação do transporte a partir do território da Parte Contratante que designou a empresa aérea, e que o transporte ingressando no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea seja continuação do transporte oriundo de além de tal ponto.

Artigo 17 Estatísticas

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

Artigo 18 Aprovação de Horários

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

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

Artigo 19 Consultas

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

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

Artigo 20 Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, as autoridades aeronáuticas das Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.

2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia será solucionada pela via diplomática.

Artigo 21 Emendas

Qualquer emenda deste Acordo, acordada entre as Partes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de Notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários para a entrada em vigor da emenda foram completados pelas Partes.

Artigo 22 Acordos Multilaterais

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

Artigo 23 Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à OACI. Este Acordo expirará à meia noite, hora local da Parte notificada, imediatamente antes do primeiro aniversário da data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela OACI.

Artigo 24 Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda a ele, após sua entrada em vigor, serão registrados na OACI pela Parte que os tiver ratificado em último lugar.

Artigo 25 Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda Nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários para sua entrada em vigor foram

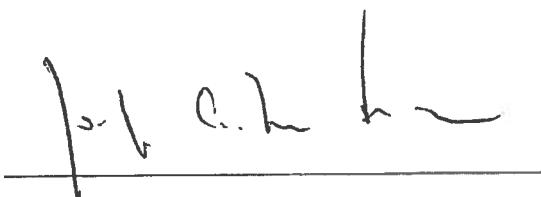
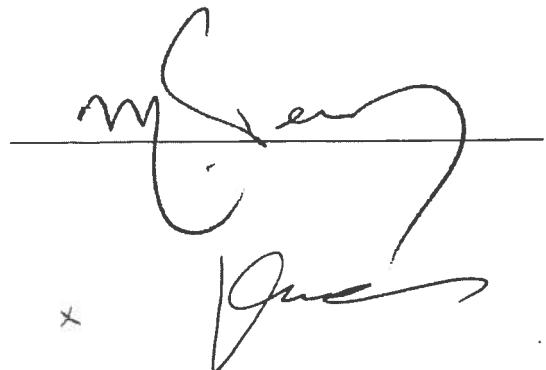
completados pelas Partes e substituirá o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cabo Verde assinado em Praia, República de Cabo Verde, em 29 de julho de 2004.

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

Feito em *Brasília* , no dia *31* do mês de *outubro* , do ano de 2016, em duplicata, em Português.

PELA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL

PELA REPÚBLICA DE CABO VERDE



Luís Filipe da Cunha

ANEXO 1
QUADRO DE ROTAS

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

Pontos Aquém	Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos em Cabo Verde	Quaisquer pontos

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de Cabo Verde:

Pontos Aquém	Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos em Cabo Verde	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos

NOTAS:

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

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

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

ANEXO 2
CÓDIGO COMPARTILHADO

1. Na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá celebrar acordos comerciais de código compartilhado com:

- a) uma empresa ou empresas aéreas da mesma Partes;
- b) uma empresa ou empresas aéreas da outra Parte;
- c) uma empresa ou empresas aéreas de um terceiro país, desde que este terceiro país autorize ou permita acordos similares entre as empresas aéreas em serviços desde, para e através de tal terceiro país,

desde que todas as empresas aéreas em tais acordos:

- a) tenham os direitos apropriados;
- b) cumpram os requisitos normalmente aplicados a esses acordos, como a proteção e informação ao passageiro referente à responsabilidade, e

2. Todas as empresas aéreas em tais acordos deverão, com relação aos bilhetes vendidos, deixar claro para o comprador no ponto de venda com o qual ou quais empresas aéreas ele está estabelecendo uma relação contratual.

3. As Autoridades de Aviação Civil das Partes poderão requerer a submissão dos acordos de código compartilhado à autorização prévia à sua implementação.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

I - RELATÓRIO

Veio a esta Casa, para apreciação legislativa, a Mensagem nº 314, assinada em 24 de agosto de 2017, por meio da qual foi encaminhado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República do Cabo Verde, firmado em Brasília, em 31 de outubro de 2016, pelo Presidente da República Federativa do Brasil, Michel Temer, e pelo Presidente da República de Cabo Verde, Jorge Carlos Fonseca.

A referida Mensagem está instruída com a Exposição de Motivos Interministerial nº 00059/2017 MRE MTPA, assinada eletronicamente em 17 de março de 2017, pelos Excelentíssimos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores, Aloysio Nunes Ferreira Filho, e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella Malta Lessa.

Os autos de tramitação estão veiculados no sistema de informações legislativas, referente a projetos de lei e demais proposições, no campo referente à Mensagem nº 314/2017, em consonância com a Norma Interna nº 01/2015 da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional.

O instrumento em apreço, assim como outros firmados pelo Brasil, compõe-se de vinte e cinco artigos, cuja síntese apresentamos a seguir.

No **Artigo 1º**, são estabelecidas as definições a serem adotadas no texto, quais sejam: *Autoridade Aeronáutica; Acordo; Capacidade; Convenção; Empresa Aérea Designada; Preço; Território; Tarifa Aeronáutica; Serviço Aéreo; Serviço Aéreo Internacional; Empresa Aérea; e Escala para fins não comerciais*.

No **Artigo 2º**, aborda-se, em quatro parágrafos, a concessão de direitos de operação aérea especificados no Acordo, com o objetivo de permitir às empresas designadas que operem os serviços acordados. Para tanto, resta acordado que as Partes poderão sobrevoar o território da outra parte sem pousar ou fazer escalas para fins não comerciais, assim como fazer escalas no território da outra parte para embarque e/ou desembarque atinente ao tráfego aéreo, assim como para carga e mala postal.

O **Artigo 3º** detalha o procedimento a ser adotado para a designação e a autorização de operação dos serviços acordados das companhias aérea pelas Partes Contratantes.

Encontram-se previstas, no **Artigo 4º**, as hipóteses de negação, revogação e limitação de autorização de operação a serem efetuadas pelas Autoridades Aeronáuticas de

cada Parte Contratante, ressalvando-se, no segundo parágrafo do dispositivo, que essas providências negativas somente serão tomadas após a realização de consulta à Autoridade Aeronáutica da outra Parte, exceto nos casos em que sua realização imediata seja essencial para evitar futuras violações de leis ou regulamentos.

O **Artigo 5º** trata da aplicação de leis, que incidirão na navegação e na operação das aeronaves das duas Partes Contratantes. Os dois Estados comprometem-se, ainda, a não dar preferência às suas próprias companhias aéreas em desfavor das empresas do outro país, bem como a submeter passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto apenas a um controle simplificado.

O **Artigo 6º** determina que os certificados de aeronavegabilidade e as licenças emitidos pelas Partes Contratantes são reciprocamente válidos na operação dos serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais foram emitidos sejam iguais ou superiores àqueles minimamente estabelecidos segundo a Convenção.

O **Artigo 7º**, intitulado Segurança Operacional, é composto por seis detalhados parágrafos, especificando-se, em seu parágrafo quarto, a possibilidade de cada parte suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de empresas aéreas da outra Parte quando a referida providência for essencial para garantir a segurança de uma operação aérea. No último parágrafo, prevê-se o procedimento de comunicação a ser eventualmente dirigido à Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, em caso de descumprimento dos padrões estabelecidos pela referida Organização.

Sobre a questão da segurança da aviação, o **Artigo 8º** dispõe, em síntese, com os respectivos detalhamentos de procedimentos, que as Partes Contratantes atuarão nos termos das *Convenções sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves; para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves; e para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil*, bem como seu *Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional*, além dos demais documentos sobre segurança da aviação civil aos quais ambas as Partes venham a aderir.

Já no **Artigo 9º**, que se refere às tarifas aeronáuticas, os Estados convenientes comprometem-se a não cobrar das empresas aéreas designadas da outra contraparte tarifas superiores àquelas cobradas de suas próprias empresas aéreas.

O **Artigo 10** contempla o aspecto dos direitos alfandegários, concedendo, reciprocamente, às empresas designadas, isenções de impostos e outras prerrogativas, detalhadas em três parágrafos.

O **Artigo 11** dispõe sobre capacidade, permitindo que cada empresa aérea

designada determine a frequência e a capacidade dos serviços a serem ofertados, ressalvando que nenhuma parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, exceto nos casos previstos.

A mesma autonomia está prevista no **Artigo 12** no que tange aos preços, consagrando-se o princípio da ampla liberdade para fixá-las, inclusive sem estarem sujeitas à aprovação.

No **Artigo 13** estão dispostas as regras sobre concorrência, de modo que as Partes Contratantes deverão reciprocamente informar-se sobre leis, políticas e práticas concorrenenciais, bem como suas respectivas modificações, ficando obrigadas a notificar-se, mutuamente, da incompatibilidade entre sua aplicação.

O **Artigo 14** disciplina a conversão de divisas e remessa de receitas, autorizando as empresas aéreas da outra Parte a converter e remeter para o exterior as receitas locais advindas dos serviços prestados, à taxa de câmbio do dia do pedido para as referidas transações.

O **Artigo 15**, denominado Atividades Comerciais, refere-se à possibilidade de manutenção de representação comercial, gerencial e técnica de equipes das empresas aéreas dos Estados participantes, devendo, para tanto, respeitadas as leis e os regulamentos internos respectivos, serem facilitados os procedimentos de concessão de vistos de entrada, residência e trabalho para os potenciais interessados. Além disso, cada empresa aérea terá o direito de vender transporte na moeda daquele território ou, sujeito às suas leis e regulamentos, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa será livre para adquirir tal transporte em moedas aceitas por aquela empresa aérea.

Sobre flexibilidade operacional, o **Artigo 16** dispõe que cada empresa aérea poderá operar por meio da utilização de aeronaves próprias ou arrendadas nas diversas modalidades, bem como as autoriza a celebração de acordos cooperativos de comercialização com quaisquer outras empresas aéreas, incluindo a prática de compartilhamento de códigos, nos termos estabelecidos.

O **Artigo 17** obriga reciprocamente as autoridades e as empresas aéreas de Cada Parte forneçam, a pedido, estatísticas periódicas ou eventuais.

No **Artigo 18**, que trata da aprovação de horários, resta estabelecido que as empresas designadas pelas Partes Contratantes deverão submeter suas previsões à aprovação da Autoridade Aeronáutica da outra Parte, com antecedência mínima de até 30 (trinta) dias anteriores à data de operação de quaisquer serviços, exigência que se estende a quaisquer alterações que venham a ser realizadas posteriormente ao encaminhamento das informações, caso em que a autorização deve ser requerida com 5 (cinco) dias úteis de

antecedência.

Finalmente, no que tange aos demais dispositivos do instrumento bilateral em apreço, estes contêm as cláusulas finais usuais em acordos congêneres, quais sejam aquelas que tratam de Consultas, no **Artigo 19**; de Solução de Controvérsias, no **Artigo 20**; de Emendas ao Acordo, no **Artigo 21**; de Acordos Multilaterais, no **Artigo 22**; de Denúncia, no **Artigo 23**; do Registro na Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, no **Artigo 24**; e, no **Artigo 25**, da previsão de Entrada em Vigor do instrumento firmado.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme explicitado na Exposição de Motivos que instrui a presente Mensagem, o Acordo Sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Cabo Verde visa aperfeiçoar *“os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários”*.

Tais consequências são as esperadas a partir da assinatura de um acordo bilateral dessa natureza, fato que contribuirá para a solidificação das relações Brasil-Cabo Verde no que tange ao comércio e turismo.

Nosso país tem relevante histórico de celebração de acordos internacionais sobre transportes aéreos com várias outras nações, tais como, entre outros:

1. o 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. o 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; e
3. o 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.

Mais recentemente, há um novo conjunto de instrumentos internacionais de cooperação em matéria de aviação, entre os quais figuram, entre outros:

1. o Acordo sobre Transportes Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República do Suriname, assinado em 28 de janeiro de 1980;

2. o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal da Nigéria, celebrado em Brasília, em 6 de setembro de 2005;
3. o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Índia, celebrado em Brasília, em 12 de setembro de 2006, também entre muitos outros.

Ademais, novos acordos de serviços aéreos vêm sendo celebrados, como é o caso daquele entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Emirados Árabes Unidos para Serviços Aéreos entre seus Respectivos Territórios e Além, assinado em Brasília, em 16 de março de 2017, cujo texto este parlamentar teve o prazer de relatar também nesta Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, no último dia 13 de setembro. Trata-se da Mensagem nº 294/2017, atualmente transformada no Projeto de Decreto Legislativo nº 774/2017.

Os referidos documentos se coadunam com a regulamentação e o costume internacionais, que vem se consolidando em relação ao transporte aéreo.

No estudo *A IATA¹ na legislação aeronáutica brasileira²*, Hélio de Castro Farias lembra que, ao término da primeira guerra mundial, em 1918, os países do ocidente, ao reconhecerem a necessidade, formaram um consenso acerca da importância da aviação para o desenvolvimento da economia das nações detentoras de tecnologia e de recursos para operar serviços aéreos.

No mesmo trabalho, demonstra-se que a Convenção da Aviação Civil Internacional³, assinada em Chicago, em 1944, substituiu, para os signatários, as Convenções de Paris, de 1919, que regulamentaram a navegação aérea internacional e a de Havana, de 1928, sobre a aviação comercial, estes Atos de Direito Internacional Público que norteavam a regulamentação das referidas matérias, abrangendo todo o planeta.

Nesse sentido, com o fito de consolidar estruturas comuns e a cooperação recíproca, os Estados vêm adotando a praxe de firmar atos internacionais bilaterais ou multilaterais relativos aos modos de cooperação para o transporte aéreo, em observância à Convenção de Aviação Civil Internacional, promulgada, no Brasil, pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.

Assim, inexiste óbice à hipótese de ser firmada uma avença bilateral sobre a matéria, razão pela qual, somos, nos termos da proposta de decreto legislativo anexa, pela concessão de aprovação legislativa ao texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a

¹ Associação Internacional de Transporte Aéreo.

² Disponível em <http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1669.htm>

³ Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D21713.htm

República Federativa do Brasil e a República do Cabo Verde, assinado em Brasília, em 31 de outubro de 2016.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado **ALEXANDRE LEITE**
Relator

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2017.
(Mensagem nº 314, de 2017)**

Aprova o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República do Cabo Verde, assinado em Brasília, em 31 de outubro de 2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República do Cabo Verde, assinado em Brasília, em 31 de outubro de 2016.

Parágrafo único: Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer outros atos ou instrumentos subsidiários 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 2017.

Deputado **ALEXANDRE LEITE**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 314/17, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Alexandre Leite.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Bruna Furlan - Presidente; Pedro Vilela, Luiz Lauro Filho e Nelson Pellegrino - Vice-Presidentes; André de Paula, Arlindo Chinaglia, Cabuçu Borges, Claudio Cajado, Dimas Fabiano, Ezequiel Fonseca, Guilherme Coelho,

Jarbas Vasconcelos, Jean Wyllys, Jefferson Campos, Jô Moraes, Luiz Sérgio, Marcelo Castro, Márcio Marinho, Miguel Haddad, Milton Monti, Pastor Eurico, Pedro Fernandes, Rubens Bueno, Angelim, Caetano, Carlos Henrique Gaguim, Eduardo Cury, George Hilton, Nelson Marquezelli, Rocha, Subtenente Gonzaga, Vicente Cândido e Walter Ihoshi.

Sala da Comissão, em 8 de novembro de 2017.

Deputada BRUNA FURLAN
Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

PREÂMBULO

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

**TÍTULO IV
DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES**

**CAPÍTULO I
DO PODER LEGISLATIVO**

**Seção II
Das Atribuições do Congresso Nacional**

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

- I - sistema tributário, arrecadação e distribuição de rendas;
- II - plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, operações de crédito, dívida pública e emissões de curso forçado;
- III - fixação e modificação do efetivo das Forças Armadas;
- IV - planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento;
- V - limites do território nacional, espaço aéreo e marítimo e bens do domínio da

União;

VI - incorporação, subdivisão ou desmembramento de áreas de Territórios ou Estados, ouvidas as respectivas Assembléias Legislativas;

VII - transferência temporária da sede do Governo Federal;

VIII - concessão de anistia;

IX - organização administrativa, judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública da União e dos Territórios e organização judiciária e do Ministério Público do Distrito Federal; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação*)

X – criação, transformação e extinção de cargos, empregos e funções públicas, observado o que estabelece o art. 84, VI, b; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001*)

XI – criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001*)

XII - telecomunicações e radiodifusão;

XIII - matéria financeira, cambial e monetária, instituições financeiras e suas operações;

XIV - moeda, seus limites de emissão, e montante da dívida mobiliária federal.

XV - fixação do subsídio dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, observado o que dispõem os arts. 39, § 4º; 150, II; 153, III; e 153, § 2º, I. (*Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998 e com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003*)

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

I - resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional;

II - autorizar o Presidente da República a declarar guerra, a celebrar a paz, a permitir que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente, ressalvados os casos previstos em lei complementar;

III - autorizar o Presidente e o Vice-Presidente da República a se ausentarem do País, quando a ausência exceder a quinze dias;

IV - aprovar o estado de defesa e a intervenção federal, autorizar o estado de sítio, ou suspender qualquer uma dessas medidas;

V - sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa;

VI - mudar temporariamente sua sede;

VII - fixar idêntico subsídio para os Deputados Federais e os Senadores, observado o que dispõem os arts. 37, XI, 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998*)

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

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

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

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

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

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

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

XV - autorizar referendo e convocar plebiscito;

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

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

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

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

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

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 843, de 2017, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional. A iniciativa “*Aprova o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Cabo Verde, assinado em Brasília, em 31 de outubro de 2016*”. O teor do acordo vai a seguir, conforme descrição feita na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional.

“O instrumento em apreço, assim como outros firmados pelo Brasil, compõe-se de vinte e cinco artigos, cuja síntese apresentamos a seguir.

No Artigo 1º, são estabelecidas as definições a serem adotadas no texto, quais sejam: Autoridade Aeronáutica; Acordo; Capacidade; Convenção; Empresa Aérea Designada; Preço; Território; Tarifa Aeronáutica; Serviço Aéreo; Serviço Aéreo Internacional; Empresa Aérea; e Escala para fins não comerciais.

No Artigo 2º, aborda-se, em quatro parágrafos, a concessão de direitos de operação aérea especificados no Acordo, com o objetivo de permitir às empresas designadas que operem os serviços acordados. Para tanto, resta acordado que as Partes poderão

sobrevoar o território da outra parte sem pousar ou fazer escalas para fins não comerciais, assim como fazer escalas no território da outra parte para embarque e/ou desembarque atinente ao tráfego aéreo, assim como para carga e mala postal.

O Artigo 3º detalha o procedimento a ser adotado para a designação e a autorização de operação dos serviços acordados das companhias aérea pelas Partes Contratantes.

Encontram-se previstas, no Artigo 4º, as hipóteses de negação, revogação e limitação de autorização de operação a serem efetuadas pelas Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante, ressalvando-se, no segundo parágrafo do dispositivo, que essas providências negativas somente serão tomadas após a realização de consulta à Autoridade Aeronáutica da outra Parte, exceto nos casos em que sua realização imediata seja essencial para evitar futuras violações de leis ou regulamentos.

O Artigo 5º trata da aplicação de leis, que incidirão na navegação e na operação das aeronaves das duas Partes Contratantes. Os dois Estados comprometem-se, ainda, a não dar preferência às suas próprias companhias aéreas em desfavor das empresas do outro país, bem como a submeter passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto apenas a um controle simplificado.

O Artigo 6º determina que os certificados de aeronavegabilidade e as licenças emitidos pelas Partes Contratantes são reciprocamente válidos na operação dos serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais foram emitidos sejam iguais ou superiores àqueles minimamente estabelecidos segundo a Convenção.

O Artigo 7º, intitulado Segurança Operacional, é composto por seis detalhados parágrafos, especificando-se, em seu parágrafo quarto, a possibilidade de cada parte suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de empresas aéreas da outra Parte quando a referida providência for essencial para garantir a segurança de uma operação aérea. No último parágrafo, prevê-se o procedimento de comunicação a ser eventualmente dirigido à Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, em caso de descumprimento dos padrões estabelecidos pela referida Organização.

Sobre a questão da segurança da aviação, o Artigo 8º dispõe, em síntese, com os respectivos detalhamentos de procedimentos, que as Partes Contratantes atuarão nos termos das Convenções sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves; para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves; e para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, bem como seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de

Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, além dos demais documentos sobre segurança da aviação civil aos quais ambas as Partes venham a aderir.

Já no Artigo 9º, que se refere às tarifas aeronáuticas, os Estados convenientes comprometem-se a não cobrar das empresas aéreas designadas da outra contraparte tarifas superiores àquelas cobradas de suas próprias empresas aéreas.

O Artigo 10 contempla o aspecto dos direitos alfandegários, concedendo, reciprocamente, às empresas designadas, isenções de impostos e outras prerrogativas, detalhadas em três parágrafos.

O Artigo 11 dispõe sobre capacidade, permitindo que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços a serem ofertados, ressalvando que nenhuma parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, exceto nos casos previstos.

A mesma autonomia está prevista no Artigo 12 no que tange aos preços, consagrando-se o princípio da ampla liberdade para fixá-las, inclusive sem estarem sujeitas à aprovação.

No Artigo 13 estão dispostas as regras sobre concorrência, de modo que as Partes Contratantes deverão reciprocamente informar-se sobre leis, políticas e práticas concorrenceis, bem como suas respectivas modificações, ficando obrigadas a notificar-se, mutuamente, da incompatibilidade entre sua aplicação.

O Artigo 14 disciplina a conversão de divisas e remessa de receitas, autorizando as empresas aéreas da outra Parte a converter e remeter para o exterior as receitas locais advindas dos serviços prestados, à taxa de câmbio do dia do pedido para as referidas transações.

O Artigo 15, denominado Atividades Comerciais, refere-se à possibilidade de manutenção de representação comercial, gerencial e técnica de equipes das empresas aéreas dos Estados participantes, devendo, para tanto, respeitadas as leis e os regulamentos internos respectivos, serem facilitados os procedimentos de concessão de vistos de entrada, residência e trabalho para os potenciais interessados. Além disso, cada empresa aérea terá o direito de vender transporte na moeda daquele território ou, sujeito às suas leis e regulamentos, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa será livre para adquirir tal transporte em moedas aceitas por aquela empresa aérea.

Sobre flexibilidade operacional, o Artigo 16 dispõe que cada empresa aérea poderá operar por meio da utilização de aeronaves próprias ou arrendadas nas diversas modalidades, bem como as autoriza a celebração de acordos cooperativos de comercialização

com quaisquer outras empresas aéreas, incluindo a prática de compartilhamento de códigos, nos termos estabelecidos.

O Artigo 17 obriga reciprocamente as autoridades e as empresas aéreas de Cada Parte forneçam, a pedido, estatísticas periódicas ou eventuais.

No Artigo 18, que trata da aprovação de horários, resta estabelecido que as empresas designadas pelas Partes Contratantes deverão submeter suas previsões à aprovação da Autoridade Aeronáutica da outra Parte, com antecedência mínima de até 30 (trinta) dias anteriores à data de operação de quaisquer serviços, exigência que se estende a quaisquer alterações que venham a ser realizadas posteriormente ao encaminhamento das informações, caso em que a autorização deve ser requerida com 5 (cinco) dias úteis de antecedência.

Finalmente, no que tange aos demais dispositivos do instrumento bilateral em apreço, estes contêm as cláusulas finais usuais em acordos congêneres, quais sejam aquelas que tratam de Consultas, no Artigo 19; de Solução de Controvérsias, no Artigo 20; de Emendas ao Acordo, no Artigo 21; de Acordos Multilaterais, no Artigo 22; de Denúncia, no Artigo 23; do Registro na Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, no Artigo 24; e, no Artigo 25, da previsão de Entrada em Vigor do instrumento firmado.”

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A matéria foi objeto de apreciação do relator anterior, Deputado José Stédile. Por não fazer ressalvas à análise de S.Exa., passo a transcrever seu voto, manifestando meu voto ao final.

“O projeto de decreto legislativo sob análise tem por objetivo aprovar o texto do “Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Cabo Verde, assinado em Brasília, em 31 de outubro de 2016”.

Referido Acordo foi conduzido, do lado brasileiro, conjuntamente pelo Ministério das Relações Exteriores e pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. O Acordo tem por objetivo incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os países signatários, mediante o estabelecimento de marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e de Cabo Verde, e para além desses. Dessa forma, espera-se alcançar a ampliação das relações bilaterais nas áreas do comércio, do turismo e da cooperação, entre outras, com fundamento na competição entre as empresas transportadoras.

O Acordo que agora analisamos, assinado em 2016, segue, em linhas gerais, os princípios da política denominada de “céus abertos”, adotada pelo Governo brasileiro em algumas das últimas negociações bilaterais no campo do transporte aéreo, como foi o caso do Acordo com os Estados Unidos.

Quanto às normas, o Acordo com Cabo Verde estatui que os preços dos serviços aéreos poderão ser livremente fixados pelas empresas aéreas, sem estarem sujeitos à aprovação. A capacidade e a frequência dos serviços a serem prestados pelas companhias designadas também se submetem a regras de mercado, não necessitando haver acordo formal entre as Partes para a definição dessas variáveis. Esta, sem dúvida, é a tendência do mercado internacional de transporte aéreo.

Segundo a ANAC, a principal razão para a assinatura dos recentes acordos aéreos tem sido conferir maior flexibilidade às empresas transportadoras, em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. Por óbvio, o que se espera com tal flexibilidade é a melhoria da prestação dos serviços para os usuários e a queda dos preços.

Cabo Verde, integrante da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, é um promissor parceiro do Brasil na região da África ocidental, com o qual temos mantido consistentes superávits comerciais. Em que pesem as diferenças na extensão econômica e populacional entre os dois países, é salutar que a aproximação econômica e cultural seja estimulada. Espera-se, enfim, que as trocas comerciais e o tráfego de passageiros entre as Partes ampliem-se com a entrada em vigor do Acordo bilateral”.

Em face do exposto, meu voto é **pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 843 de 2017.**

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2018.

Deputado **MAURO MARIANI**
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 843/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Mariani.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Domingos Sávio - Presidente, Vanderlei Macris - Vice-Presidente, Capitão Fábio Abreu, Hugo Leal, Laudívio Carvalho, Marcio Alvino,

Marcondes Gadelha, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Milton Monti, Osvaldo Mafra, Paulo Feijó, Roberto Britto, Ronaldo Lessa, Vicentinho Júnior, Adelmo Carneiro Leão, Aelton Freitas, Alexandre Valle, Aliel Machado, João Derly, João Paulo Papa, Julio Lopes, Lázaro Botelho, Miguel Lombardi, Professor Victório Galli, Samuel Moreira, Sergio Vidigal e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2018.

Deputado DOMINGOS SÁVIO
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

Por ocasião da apreciação da Mensagem nº 314, de 2017, encaminhada a esta Casa pela então Presidente da República, a Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional elaborou o projeto de decreto legislativo em análise, que aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e a República de Cabo Verde, assinado em Brasília, em 31 de outubro de 2016.

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

Na Exposição de Motivos Interministerial nº 00059/2017/MRE/MTPA, assinada eletronicamente em 17 de março de 2017, pelos Excelentíssimos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores, Aloysio Nunes Ferreira Filho, e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella Malta Lessa, encaminhada ao Presidente da República, esclarece-se que o Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil 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 da atualização do marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Cabo Verde e, para além desses, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo da cooperação.”

O Acordo em referência é composto de um preâmbulo e vinte e cinco artigos.

O Artigo 1 estabelece as definições dos termos utilizados pelo Acordo, enquanto o Artigo 2 trata da concessão de direitos, a saber: o direito de sobrevoo; o direito de fazer escalas com fins comerciais; o direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado, com a finalidade de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagens, carga ou mala postal.

Os demais artigos tratam da designação e autorização de empresas aéreas (Artigo 3), da negação, revogação e limitação de autorização de operação (Artigo 4), da aplicação de leis (Artigo 5), do reconhecimento de certificados e licenças (Artigo 6), da segurança operacional (Artigo 7), da segurança da aviação (Artigo 8), das tarifas aeronáuticas (Artigo 9), dos direitos alfandegários (Artigo 10), da capacidade (Artigo 11), dos preços (Artigo 12), da concorrência (Artigo 13), da conversão de divisas e remessas de receitas (Artigo 14), das atividades comerciais (Artigo 15), da flexibilidade operacional (Artigo 16), das estatísticas (Artigo 17), da aprovação de horários (Artigo 18), das consultas (Artigo 19), da solução de controvérsias (Artigo 20), das emendas (Artigo 21), dos acordos multilaterais (Artigo 22), da denúncia (Artigo 23), do registro na Organização de Aviação Civil Internacional – OACI, (Artigo 24), e, por fim, da vigência (Artigo 25).

A matéria é da competência do Plenário e tramita em regime de urgência (RICD, art. 151, I, "j"). Foi distribuída para exame de mérito à Comissão de Viação e Transportes, que ainda não se pronunciou.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme determina o art. 32, IV, a, em consonância com o art. 139, II, c, ambos do Regimento Interno desta Casa, compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se manifestar acerca da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 843, de 2017.

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

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

Nenhum óbice foi encontrado na proposição legislativa e no texto do Acordo em exame. Ambos estão em consonância com as disposições constitucionais vigentes, em especial com o prescrito no art. 4º, inciso IX de nossa Lei Maior, que estabelece como princípio que rege nossas relações internacionais a cooperação entre os povos para o progresso da humanidade.

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

Isto posto, nosso voto é pela constitucionalidade, juridicidade e pela boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 843, de 2017.

Sala da Comissão, em 07 de maio de 2018.

Deputado ALCEU MOREIRA
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 843/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Alceu Moreira.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Daniel Vilela - Presidente, Alceu Moreira, Antonio Bulhões, Arnaldo Faria de Sá, Clarissa Garotinho, Covatti Filho, Delegado Edson Moreira, Evandro Roman, Fábio Trad, Félix Mendonça Júnior, Herculano Passos, Hildo Rocha, Janete Capiberibe, João Campos, Jorginho Mello, José Carlos Aleluia, José Mentor, Júlio Delgado, Leonardo Picciani, Marcelo Delaroli, Maria do Rosário, Osmar Serraglio, Patrus Ananias, Rocha, Rodrigo de Castro, Rodrigo Pacheco, Ronaldo Fonseca, Rubens Bueno, Rubens Pereira Júnior, Subtenente Gonzaga, Tadeu Alencar, Thiago Peixoto, Valmir Prascidelli, Victor Mendes, Wadih Damous, Alexandre Valle, Aliel Machado, Celso Maldaner, Domingos Sávio, Gilberto Nascimento, Gonzaga Patriota, Lincoln Portela, Luiz Couto, Marcos Rogério, Nelson Marquezelli, Pastor Eurico, Pedro Cunha Lima, Reginaldo Lopes, Ricardo Izar, Rodrigo Martins, Samuel Moreira, Sergio Souza e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 15 de maio de 2018.

Deputado DANIEL VILELA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO