



C0076854A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

# PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 273-B, DE 2019

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 653/2018  
Aviso nº 571/2018 - C. Civil

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Turquia, assinado em Colombo, em 5 de dezembro de 2017; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. SANDERSON); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. SANDERSON).

**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 texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Turquia, assinado em Colombo, em 5 de dezembro de 2017.

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

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

Sala da Comissão, em 16 de maio de 2019.

Deputado **Eduardo Bolsonaro**  
Presidente

**MENSAGEM N.º 653, DE 2018**  
**(Do Poder Executivo)**

**Aviso nº 571/2018 - C. Civil**

Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Turquia, assinado em Colombo, em 5 de dezembro de 2017.

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:  
RELAÇÕES 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 653

Senhores Membros do Congresso Nacional,

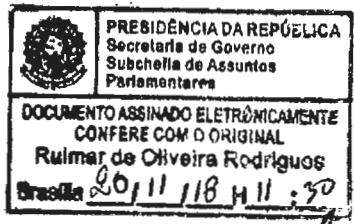
Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Turquia, assinado em Colombo, em 5 de dezembro de 2017.

22 NOV. 2018

Brasília, 21 de novembro de 2018.



EMI nº 00272/2018 MRE MTPA



Brasília, 18 de Outubro de 2018

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Turquia, assinado em Colombo, em 5 de dezembro de 2017.

2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e a 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 Turquia, 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 nº6780/2009, o Acordo contempla concessão de direitos de tráfego de até quinta liberdade (artigo 2, parágrafo 2, alínea c), múltipla designação de empresas (artigo 3), livre determinação de capacidade (artigo 5), liberdade tarifária (artigo 6) e quadro de rotas aberto (Anexo I).

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

Respeitosamente,

*Assinado eletronicamente por: Aloysio Nunes Ferreira Filho, Valter Casimiro Silveira*

**É CÓPIA AUTÊNTICA**

Ministério das Relações Exteriores  
Brasília, 21 de Agosto de 2018

Chefe da Divisão de Atos Internacionais

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

O Governo da República Federativa do Brasil

e

o Governo da República da Turquia,  
daqui por diante referidos como "Partes Contratantes",

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

Desejando facilitar a expansão de oportunidades de serviços aéreos internacionais,

Reconhecendo que serviços aéreos internacionais eficientes e competitivos estimulam o crescimento econômico, o comércio, o turismo, os investimentos e o bem estar dos consumidores,

Desejando assegurar o mais alto grau de segurança operacional e da aviação em serviços aéreos internacionais, e reafirmando sua grande preocupação com atos ou ameaças contra a segurança das aeronaves que comprometam a segurança de pessoas ou bens, afetem negativamente a operação de serviços aéreos, e minem a confiança do público na segurança da aviação civil, e

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

**ACORDAM O QUE SEGUE:**

## Artigo I Definições

1. Para aplicação do presente Acordo, salvo situações em que o contexto disponha diferentemente, os termos:

- a. "Autoridades aeronáuticas" significam, no caso da República da Turquia, o Ministério dos Transportes, Assuntos Marítimos e das Comunicações, Diretoria Geral de Aviação Civil, e no caso da República Federativa do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), ou em ambos os casos, qualquer órgão ou pessoa autorizada a executar as funções atualmente atribuídas às referidas autoridades;
- b. "Acordo" significa este Acordo, seus Anexos e quaisquer emendas decorrentes;
- c. "Serviços Acordados" significam os serviços aéreos internacionais que podem ser operados de acordo com as disposições do presente Acordo nas rotas especificadas;
- d. "Anexo" significa qualquer Anexo a este Acordo ou quaisquer emendas decorrentes, de acordo com o disposto no Artigo 24 (Consultas e Emendas) deste Acordo.
- e. "Serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção;
- f. "Capacidade" significa,
  - em relação a uma aeronave, a carga paga da aeronave disponível na rota ou trecho de rota,
  - em relação a um serviço aéreo específico, a(s) quantidade(s) de serviços prestados no âmbito do Acordo, normalmente medido em número de voos (frequências) ou assentos ou toneladas de carga oferecidas ao longo de um determinado período em um mercado (par de cidades, ou país a país) ou em uma rota ou trecho de uma rota;
- g. "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado, de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos da Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes Contratantes;
- h. "Empresas aéreas designadas" significam quaisquer empresas aéreas que tenham sido designadas e autorizadas em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;

- i. "Operações de solo" significa e inclui, mas não se limita a, apoio a passageiros, manuseio de carga e bagagem, e instalações ou serviços de fornecimento de alimentação a bordo;
- j. "OACI" significa a Organização de Aviação Civil Internacional;
- k. "Transporte aéreo internacional" significa transporte aéreo que sobrevoa o espaço aéreo de mais de um Estado;
- l. "Empresa comercializadora" significa uma empresa aérea que oferece transporte aéreo em uma aeronave operada por outra empresa aérea, através de código compartilhado;
- m. "Rotas" significam as rotas para operação dos serviços de transporte aéreo, anexas ao presente Acordo e quaisquer modificações decorrentes acordadas conforme o disposto no Artigo 24 (Consultas e Emendas) do presente Acordo;
- n. "Rotas especificadas" significam as rotas estabelecidas ou a serem estabelecidas no Anexo a este Acordo;
- o. "Peças de reposição" significam artigos destinados ao reparo ou substituição a serem incorporados em uma aeronave, incluindo motores;
- p. "Tarifa" significa qualquer tarifa, preços, taxa ou encargo a serem pagos para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluída mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modo de transporte relacionado ao mesmo, cobrado pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes e as condições de disponibilidade de tal tarifa, taxa ou encargo;
- q. "Território" tem o significado especificado no Artigo 2 da Convenção;
- r. "Tráfego" significa passageiros, bagagem, carga e mala postal;
- s. "Equipamento de uso normal" significa outros artigos além de provisões de bordo e peças de reposição de natureza removível, para uso a bordo de uma aeronave durante o voo, incluindo equipamentos de primeiros socorros e de sobrevivência;
- t. "Tarifas aeronáuticas" significam taxas ou tarifas cobradas pela utilização de aeroportos, instalações de navegação e outros serviços relacionados, oferecidos por uma Parte Contratante à outra.

## Artigo 2

### Concessão de direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos para a exploração de serviços aéreos internacionais regulares, nas rotas especificadas no Anexo I deste Acordo, pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante:

- a. sobrevoar o território da Parte Contratante que concede os direitos, sem pousar;

- b. fazer escalas no referido território, para fins não comerciais;
- c. fazer escalas no referido território para embarcar e desembarcar tráfego internacional nos pontos especificados no Anexo I deste Acordo, separadamente ou em combinação;
- d. os demais direitos especificados no presente Acordo.

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

3. Nenhum dispositivo deste Acordo será interpretado de modo a conferir às empresas aéreas de uma Parte Contratante o direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, tráfego transportado mediante remuneração ou contrato e destinado a outro ponto no território dessa outra Parte Contratante.

### **Artigo 3** Designação e autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas. Tal designação será feita mediante uma notificação por escrito, através da via diplomática.

2. Ao receberem tal designação, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante concederão sem demora às empresas aéreas designadas a autorização operacional apropriada, sujeito ao disposto nos parágrafos 3 e 4 deste Artigo.

3. As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante poderão exigir que uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante cumpra os requisitos previstos nas leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados às operações de serviços aéreos internacionais por tais autoridades em conformidade com as disposições da Convenção.

4. Cada Parte Contratante terá o direito de recusar a concessão das autorizações operacionais mencionadas no parágrafo 2 do presente Artigo, ou impor as restrições que considerar necessárias a uma empresa aérea designada no exercício dos direitos especificados no Artigo 2 (Concessão de Direitos) deste Acordo, nos casos em que a Parte Contratante não estiver convencida de que:

- a. a empresa aérea designada esteja estabelecida no território da Parte Contratante que a designa, e que o controle regulatório efetivo desta seja exercido por aquela Parte Contratante ou seus nacionais;
- b. a Parte Contratante que designa a empresa aérea mantém e administra os padrões estabelecidos nos Artigos 13 (Segurança Operacional) e 14 (Segurança da Aviação) deste Acordo.

5. Cada Parte Contratante poderá recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações ou permissões de uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, sempre que a empresa aérea for efetivamente controlada, diretamente ou através de participação majoritária, por um Estado (terceiro país) e/ou seus nacionais com o qual nenhuma das Partes

Contratantes tenha acordo bilateral de serviços aéreos, e cujos direitos de tráfego necessários não estejam reciprocamente disponíveis.

6. Quando uma empresa aérea tiver sido designada e autorizada poderá começar a operar, a qualquer tempo, os serviços acordados.

#### **Artigo 4** Revogação ou suspensão de autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar uma autorização operacional ou de suspender o exercício dos direitos especificados no Artigo 2 (Concessão de Direitos) deste Acordo por uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, ou de impor as restrições que julgar necessárias ao exercício desses direitos:

- a. em qualquer caso em que não esteja convencida de que a empresa aérea esteja estabelecida no território da Parte Contratante que a designa e que o controle regulatório efetivo da mesma seja exercido por aquela Parte Contratante ou por seus nacionais; ou,
- b. em caso descumprimento, por aquela empresa aérea, das leis ou regulamentos da Parte Contratante que concede os direitos; ou,
- c. em caso de falha daquela empresa aérea em operar de acordo com as condições previstas no presente Acordo.

2. Cada Parte Contratante poderá recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações ou permissões de uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, sempre que a empresa aérea for efetivamente controlada, diretamente ou por participação majoritária, por um Estado (terceiro país) e/ou seus nacionais com o qual nenhuma das Partes Contratantes tenha acordo bilateral de serviços aéreos, e cujos direitos de tráfego necessários não estejam reciprocamente disponíveis.

3. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das restrições mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo seja essencial para prevenir novas infrações a leis ou regulamentos, esse direito somente será exercido após a realização de consultas com as autoridades aeronáuticas do Estado da outra Parte Contratante. Nesse caso, as consultas deverão ser iniciadas em um período de até sessenta (60) dias da data da solicitação de consultas feita por qualquer das Partes Contratantes.

#### **Artigo 5** Capacidade

1. Cada Parte Contratante 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 Contratante 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 6** Tarifas

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 poderá requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte originado em seu território.

#### **Artigo 7** Impostos, direitos alfandegários e outros encargos

1. Aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes, bem como seu equipamento de uso normal, peças de reposição (incluindo motores), suprimentos de combustíveis e lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos), e provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas, bebidas alcoólicas, tabaco e outros produtos para venda ou uso por passageiros durante o voo) levados a bordo de tais aeronaves, estarão isentas de todos os direitos alfandegários, taxas de inspeção e outras taxas ou impostos na chegada ao território da outra Parte Contratante, desde que esses equipamentos e suprimentos permaneçam a bordo da aeronave até o momento em que sejam reexportados ou utilizados a bordo da aeronave, mesmo na parte da viagem em que sobrevoe aquele território.
2. Os itens a seguir também estarão isentos das mesmas taxas e impostos, quando transportados conforme os serviços acordados:
  - a. provisões de bordo embarcadas no território de qualquer das Partes Contratantes, dentro dos limites fixados pelas autoridades de tal Parte Contratante, e para serem utilizadas a bordo da aeronave engajada em um serviço internacional da outra Parte Contratante,
  - b. peças de reposição (incluindo motores) e equipamento de uso normal introduzidos no território de quaisquer das Partes Contratantes para manutenção ou reparo de aeronave utilizada em serviços internacionais pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante,
  - c. combustíveis e lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos) destinados ao abastecimento de aeronaves utilizadas em serviços internacionais por uma empresa aérea designada da outra Parte Contratante, mesmo quando esses materiais sejam utilizados na parte da viagem sobre o território da Parte Contratante no qual foram embarcados,
  - d. estoque de bilhetes impressos, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea designada de uma Parte Contratante e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ao uso na operação de serviços internacionais até o momento em que sejam reexportados,

3. Os materiais mencionados no parágrafo 2 acima estarão sujeitos à supervisão ou controle das autoridades aduaneiras.

4. O equipamento de uso normal, peças de reposição (incluindo motores), provisões de bordo e combustíveis e lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos), bem como os materiais e suprimentos mantidos a bordo da aeronave por qualquer das Partes Contratantes somente poderão ser desembarcados no território da outra Parte Contratante com autorização das autoridades aduaneiras de tal território. Nesse caso, deverão ser mantidos sob a supervisão de tais autoridades até o momento em que sejam reexportadas ou se lhe dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários daquela Parte Contratante.

5. As taxas correspondentes aos serviços relacionados ao armazenamento e desembarque alfandegário serão cobradas de acordo com as leis e regulamentos nacionais do Estado daquela Parte Contratante.

#### **Artigo 8** Trânsito direto

Sujeito às leis e regulamentos de cada Parte Contratante, passageiros, carga e mala direta em trânsito direto através do território de uma Parte Contratante, e que não deixem a área do aeroporto reservada para esse fim, estarão sujeitas apenas a um controle muito simplificado, exceto com relação às medidas de segurança contra a violência, pirataria aérea e contrabando de narcóticos e substâncias psicotrópicas. Tais bagagens, cargas e malas postais estarão isentas de direitos alfandegários, impostos e direitos, taxas e encargos similares não baseados no custo dos serviços prestados à chegada.

#### **Artigo 9** Tarifas aeronáuticas

1. Instalações e serviços relativos a aeroportos, segurança da aviação e outras instalações e serviços com estes relacionados, fornecidos no território de uma Parte Contratante, deverão estar disponíveis às empresas aéreas da outra Parte Contratante em termos não menos favoráveis que as condições mais favoráveis disponíveis para qualquer empresa aérea que opere serviços aéreos internacionais semelhantes à época em que os acordos para utilização foram feitos.

2. Às empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante será permitido, de acordo com as leis e regulamentos nacionais de ambas as Partes Contratantes, executar seus próprios serviços especificados de apoio em solo no território da outra Parte Contratante e, à sua escolha, ter os serviços de apoio em solo fornecidos, total ou parcialmente, por qualquer agente autorizado pelas autoridades competentes da outra Parte Contratante a executar tais serviços, caso exigido pelas leis e regulamentos nacionais.

3. Cada Parte Contratante encorajará discussões entre as autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizem as instalações e os serviços, ou quando factível, por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas. Propostas de modificação das tarifas aeronáuticas deverão ser informadas aos usuários para permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas.

**Artigo 10**  
Pessoal estrangeiro e acesso a serviços locais

1. De acordo com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante relativos à entrada, residência e emprego, as empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante terão o direito de trazer e manter no território da outra Parte Contratante seu pessoal administrativo, comercial, de vendas, operacional, técnico e outros especialistas necessários à operação dos serviços acordados.
2. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante, ser satisfeitas com pessoal próprio ou usando os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte Contratante, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.
3. Os representantes e os auxiliares estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte Contratante. De acordo com tais leis e regulamentos, cada Parte Contratante deverá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, conceder as autorizações de emprego, vistos de visitantes ou outros documentos similares aos representantes e auxiliares mencionados no parágrafo 1 deste Artigo. Ambas as Partes facilitarão e acelerarão os pedidos de autorizações de emprego ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam noventa (90) dias.

**Artigo 11**  
Conversão de divisas e remessa de receitas

1. Cada empresa aérea designada terá o direito de vender e emitir seus próprios bilhetes de passagem no território da outra Parte Contratante através de seus escritórios e, à sua escolha, por meio de seus agentes. Tais empresas aéreas terão o direito de vender tais transportes, e qualquer pessoa poderá adquiri-los em qualquer moeda conversível e/ou ao câmbio local.
2. Cada empresa aérea designada terá o direito de converter e remeter para o exterior, a pedido, à taxa oficial de câmbio, as receitas excedentes sobre as despesas provenientes do transporte de tráfego. Na ausência de disposições específicas sobre um acordo de pagamentos entre as Partes Contratantes, a remessa acima mencionada deverá ser feita em moedas conversíveis e de acordo com as leis nacionais e regulamentos cambiais aplicáveis.
3. A conversão e remessa de tais receitas serão permitidas sem restrições à taxa de câmbio aplicável às transações correntes em vigor, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para execução de tais conversão e remessa.
4. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante terão o direito, à sua escolha, de pagar as despesas locais, incluindo a compra de combustível, no território da outra Parte Contratante, em moeda local ou em moedas livremente conversíveis, desde que permitido pelos regulamentos cambiais locais.
5. As disposições deste Artigo não isentam as empresas aéreas de ambas as Partes Contratantes dos direitos, impostos e contribuições a que estão sujeitas.

## **Artigo 12**

### Reconhecimento mútuo de certificados e licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para o objetivo de operar os serviços acordados nas rotas especificadas, desde que os requisitos sob os quais tais certificados ou licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos ou que venham a ser estabelecidos segundo a Convenção. Cada Parte Contratante, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoo em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos aos seus próprios nacionais ou convalidados pela outra Parte Contratante ou por qualquer outro Estado.
2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante 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 Contratante poderá pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão. A falha em se alcançar um acordo satisfatório constituirá motivo para aplicação do Artigo 4 (Revogação ou Suspensão da Autorização Operacional) deste Acordo.

## **Artigo 13**

### Segurança operacional

1. Cada Parte Contratante 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 trinta (30) dias após a apresentação da referida solicitação.
2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte Contratante 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 primeira Parte Contratante informará à outra Parte Contratante 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. Deixar de tomar as medidas adequadas dentro do prazo constituirá motivo para aplicação do Artigo 4 (Revogação ou Suspensão da Autorização Operacional) deste Acordo.
3. Não obstante as obrigações previstas no Artigo 16 da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave, operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte Contratante, que preste serviço para ou do território da outra Parte Contratante poderá, quando se encontrar no território dessa última, ser objeto de uma inspeção (denominada neste Artigo "inspeção de rampa"), sem demora desnecessária. Esta inspeção será feita por representantes autorizados da outra Parte Contratante, a bordo e ao redor da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção será verificar a validade da documentação pertinente da aeronave e de sua tripulação, e se o equipamento e condições da aeronave estão em conformidade com as normas efetivas estabelecidas com base na Convenção.

4. Se tal inspeção ou inspeções de rampa der origem a:
- séries preocupações de que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não estejam em conformidade com os padrões mínimos estabelecidos à época, de acordo com a Convenção; ou
  - séries preocupações de que existe uma falta de manutenção e aplicação efetivos das normas de segurança estabelecidas à época, de acordo com a Convenção,

a Parte Contratante que realiza a inspeção poderá, para os fins do Artigo 33 da Convenção, concluir que os requisitos sob os quais os certificados ou licenças relativos àquela aeronave ou à sua tripulação tenham sido emitidos ou convalidados, ou que os requisitos sob os quais tal aeronave opera, não são iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção.

5. Caso o acesso para a realização de uma inspeção de rampa em uma aeronave operada por uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante, nos termos do parágrafo 3 acima, seja negado pelo representante daquela empresa aérea, a outra Parte Contratante poderá inferir que existem séries preocupações do tipo mencionado no parágrafo 4 acima e chegar às conclusões referidas naquele parágrafo.

6. Cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização operacional da empresa aérea da outra Parte Contratante, caso a primeira Parte Contratante conclua, seja como resultado de uma inspeção de rampa, da recusa de acesso para uma inspeção de rampa ou série de inspeções de rampa, de consultas ou por outros meios, que uma ação imediata seja essencial à segurança da operação de uma empresa aérea.

7. Qualquer medida tomada por uma Parte Contratante de acordo com os parágrafos 2 ou 6 acima será suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à sua adoção.

#### **Artigo 14** **Segurança da aviação**

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem prejuízo da validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes Contratantes atuarão, especificamente, 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 Contratantes 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 Contratantes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, na medida em que tais disposições sobre segurança da aviação sejam aplicáveis às Partes Contratantes. Elas 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 aplicáveis às Partes Contratantes. Desse modo, cada Parte Contratante notificará a outra Parte Contratante de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos mencionados acima. Qualquer das Partes Contratantes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte Contratante sobre tais diferenças, que serão realizadas em conformidade com o parágrafo 2 do Artigo 24 (Consultas e Emendas) deste Acordo.

4. Cada Parte Contratante concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 acima e exigidas pela outra Parte Contratante para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante 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 Contratante, também, considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte Contratante, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes 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, com risco mínimo à vida.

6. Cada Parte Contratante adotará as ações que considerar necessárias para assegurar que uma aeronave sujeita a um ato de apoderamento ilícito ou a outros atos de interferência ilícita e que tenha pousado no território do respectivo Estado fique retida em solo, a menos que sua partida seja necessária em virtude do dever primordial de proteger a vida humana. Sempre que possível tais ações serão tomadas mediante consultas mútuas.

### Artigo 15

#### Segurança dos documentos de viagem

1. Cada Parte Contratante concorda em adotar medidas para garantir a segurança de seus passaportes e outros documentos de viagem.

2. Nesse sentido, cada Parte Contratante concorda em estabelecer controles sobre a criação, emissão, verificação e uso legais de passaportes e outros documentos de viagem e documentos de identidade emitidos por ou em nome dessa Parte Contratante.

3. Cada Parte Contratante concorda também em estabelecer ou aperfeiçoar procedimentos para garantir que os documentos de viagem e de identidade por ela emitidos sejam

de tal qualidade que não possam ser facilmente mal utilizados e não possam ser facilmente alterados, reproduzidos ou emitidos ilegalmente.

4. De acordo com o objetivo acima, cada Parte Contratante emitirá seus passaportes e outros documentos de viagem de acordo com o Doc 9303 da OACI, Documentos de Viagem Legíveis por Máquina: Parte 1 – Leitura Mecânica de Passaportes, Parte 2 – Leitura Mecânica de Vistos, e/ou Parte 3 – Leitura Mecânica de Documentos de Viagem– Tamanho 1 e Tamanho 2.

5. Cada Parte Contratante concorda ainda em trocar informações operacionais relativas a documentos de viagem falsos ou adulterados, e em cooperar mutuamente para fortalecer a resistência à fraude de documentos de viagem, incluindo a falsificação ou adulteração de documentos de viagem, o uso de documentos de viagem falsos ou adulterados, o uso de documentos de viagem válidos por impostores, o uso indevido de documentos de viagem autênticos pelos detentores legítimos em prol da prática de um crime, o uso de documentos de viagem vencidos ou revogados, e o uso de documentos de viagem obtidos de forma fraudulenta.

#### **Artigo 16** Sistemas computadorizados de reservas (CRS)

Cada Parte Contratante aplicará o Código de Conduta para o Regulamento e Operação de Sistemas Informatizados de Reservas da OACI em seu território.

#### **Artigo 17** Proibição do fumo

1. Cada Parte Contratante proibirá ou fará com que suas empresas aéreas proíbam o fumo em todos os voos de transporte de passageiros operados por suas empresas aéreas entre os territórios das Partes Contratantes. Esta proibição aplica-se a todos os locais dentro da aeronave e entrará em vigor a partir do início do embarque de passageiros na aeronave até o momento em que o desembarque de passageiros seja concluído.

2. Cada Parte Contratante tomará as medidas que considerar razoáveis para assegurar o cumprimento das disposições deste Artigo por suas empresas aéreas e pelos passageiros e tripulantes, incluindo a imposição de sanções adequadas em caso de descumprimento.

#### **Artigo 18** Concorrência

1. As Partes Contratantes 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 possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.

2. As Partes Contratantes 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 19** Aplicabilidade a fretamento/voos não regulares

1. As disposições previstas nos Artigos 7 – Impostos, Direitos Alfandegários e Outros Encargos, 9 – Tarifas Aeronáuticas, 10 – Pessoal Não-nacional e Acesso a Serviços Locais, 11 – Conversão de Divisas e Remessa de Receitas, 12 – Reconhecimento Mútuo de Certificados e Licenças, 13 – Segurança Operacional; 14 – Segurança da Aviação; 22 – Estatísticas, 23 – Aplicação das Leis e Regulamentos, e 24 – Consultas e Emendas deste Acordo aplicam-se também a fretamentos e outros voos não regulares operados pelas empresas aéreas de uma Parte Contratante desde ou para o território da outra Parte Contratante e às empresas aéreas que operam tais voos.

2. As provisões do parágrafo 1 deste Artigo não afetarão as leis e regulamentos que regem a autorização de fretamento ou de voos não regulares ou a conduta de empresas aéreas ou outras partes envolvidas na organização de tais operações.

### **Artigo 20** Arrendamento

1. Qualquer das Partes Contratantes poderá impedir o uso de aeronaves arrendadas para serviços no âmbito deste Acordo que não estejam em conformidade com os Artigos 13 (Segurança Operacional) e 14 (Segurança da Aviação) deste Acordo.

2. De acordo com o parágrafo 1 acima, as empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, sujeitas às leis e regulamentos de cada Parte Contratante, poderão utilizar aeronaves arrendadas de qualquer empresa, incluindo outras empresas aéreas, desde que isso não resulte em uma empresa aérea arrendadora exercer direitos de tráfego que não possua.

### **Artigo 21** Aprovação de horários

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

2. Para voos suplementares que deseja operar no âmbito dos serviços acordados fora dos horários de voos aprovados, a empresa aérea designada de uma Parte Contratante deverá solicitar autorização prévia às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante. Esse pedidos deverão ser apresentados de acordo com as leis e regulamentos nacionais das Partes Contratantes. O mesmo procedimento será aplicado a qualquer modificação posterior.

## **Artigo 22**

### Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a seu pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais que possam ser razoavelmente requeridas. Tais estatísticas deverão incluir toda informação necessária para determinar o tráfego transportado por aquela empresa aérea nos serviços acordados e as origens e destinos de tal tráfego.

## **Artigo 23**

### Aplicação das leis e regulamentos nacionais

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativas à entrada, permanência ou saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, ou à operação e navegação de tais aeronaves, ou ao sobrevoo àquele território, serão aplicadas às aeronaves das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante.
2. As leis e regulamentos relativos à entrada, permanência ou saída de seu território de passageiros, tripulantes, bagagem ou carga, incluindo mala postal, tais como as formalidades relativas à entrada, saída, desembarque, emigração e imigração, segurança da aviação, passaportes, alfândega, câmbio, correio, saúde e quarentena serão cumpridos por ou em nome de tais passageiros, tripulantes, bagagem, carga ou correio transportados pela aeronave das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante enquanto permanecerem no referido território.
3. Cada Parte Contratante fornecerá, a pedido da outra Parte Contratante, cópias das leis, regulamentos e procedimentos relevantes mencionados neste Acordo.

## **Artigo 24**

### Consultas e emendas

1. Em um espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão mutuamente, de tempos em tempos, com vistas à implantação, interpretação, aplicação ou emenda a este Acordo e a seus Anexos.
2. Caso uma Parte Contratante solicite consultas com vistas a modificar este Acordo ou seus Anexos, tais consultas deverão ter início na data mais próxima possível em um período de no máximo sessenta (60) dias a partir da data em que a outra Parte Contratante receba o pedido por escrito, a menos que de outra forma acordado entre as Partes Contratantes. Tais consultas poderão ser realizadas por meio de reuniões ou por correspondência. Cada Parte Contratante preparará e apresentará durante tais consultas provas relevantes em apoio a seu posicionamento, de modo a facilitar a tomada de decisões de forma racional e econômica.
3. Se qualquer das Partes Contratantes considerar desejável modificar qualquer provisão do presente Acordo, tal modificação entrará em vigor quando as Partes Contratantes tiverem se notificado mutuamente o cumprimento de seus procedimentos internos necessários.

**Artigo 25**  
Solução de controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes Contratantes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes deverão, em primeiro lugar, procurar resolvê-las por meio de negociações entre as autoridades aeronáuticas dos Estados de ambas as Partes Contratantes.

2. Caso tais autoridades aeronáuticas não cheguem a um acordo por negociação, a controvérsia será solucionada pela via diplomática.

**Artigo 26**  
Registro

Este Acordo, seus Anexos e todas as emendas decorrentes serão registrados junto à OACI.

**Artigo 27**  
Acordos multilaterais

Caso seja concluído um acordo ou convenção multilateral sobre transporte aéreo ao qual ambas as Partes Contratantes venham a aderir, o presente Acordo será alterado em conformidade com as provisões de tal convenção ou acordo.

**Artigo 28**  
Títulos

Títulos são inseridos nos cabeçalhos de cada Artigo deste Acordo com a finalidade de referência e conveniência, e de modo algum definem, limitam ou descrevem o escopo ou intenção do presente Acordo.

**Artigo 29**  
Validade e denúncia

1. Este Acordo é celebrado por um período de tempo ilimitado.

2. Qualquer das Partes Contratantes poderá, a qualquer tempo, notificar a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar este Acordo; tal notificação será comunicada simultaneamente à OACI.

3. Nesse caso, o Acordo terminará doze (12) meses após a data de recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que a notificação de denúncia seja retirada por acordo mútuo antes do término desse período. Na ausência de confirmação do recebimento pela outra Parte Contratante, a notificação será considerada como tendo sido recebida catorze (14) dias úteis após a data na qual a OACI tenha recebido a referida notificação.

**Artigo 30**  
**Entrada em vigor**

1. Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da última Nota diplomática escrita que confirme que todos os respectivos procedimentos internos necessários para a entrada em vigor foram completados pelas Partes Contratantes.

2. Quando da sua entrada em vigor, este Acordo substituirá o Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo da República da Turquia, firmado em Ancara, em 21 de setembro de 1950.

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

Feito em Colombo, no dia 5 do mês de Dezembro, do ano de 2017, em duplicata, em português, em turco, e em inglês, sendo todos os textos autênticos. Em caso de divergência de implementação, interpretação ou aplicação, o texto em inglês prevalecerá.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA  
FEDERATIVA DO BRASIL

  
José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz  
Diretor-Presidente da Agência Nacional de  
Aviação Civil

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA DA  
TURQUIA

  
Bahri Kesici  
Diretor-Geral de Aviação Civil

**A N E X O I**  
**QUADRO DE ROTAS**

1. As empresas aéreas designadas pela República da Turquia terão o direito de operar serviços aéreos em ambas as direções conforme a seguir:

De	Pontos Intermediários	Para	Pontos Além
Pontos na Turquia	Quaisquer pontos	Pontos no Brasil	Quaisquer pontos

2. As empresas aéreas designadas pela República Federativa do Brasil terão o direito de operar serviços aéreos em ambas as direções conforme a seguir:

De	Pontos Intermediários	Para	Pontos Além
Pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Pontos na Turquia	Quaisquer pontos

**Notas:**

1- As empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes poderão exercer direitos de tráfego de 5º liberdade em quaisquer pontos intermediários e além.

2- Pontos intermediários e além poderão ser omitidos pelas empresas aéreas designadas em qualquer ou em todos os voos, à sua escolha, desde que tais serviços se iniciem ou terminem no território da Parte Contratante que as designa.

## **ANEXO II**

### **CÓDIGO COMPARTILHADO**

As empresas aéreas de qualquer das Partes Contratantes poderá estabelecer acordos de marketing como bloqueio de espaço, código compartilhado ou outros acordos comerciais com:

- a) empresas aéreas da mesma Parte Contratante;
- b) empresas aéreas da outra Parte Contratante;
- c) empresas aéreas de um terceiro país

desde que todas as empresas aéreas nos acordos acima tenham os direitos apropriados e, com relação a cada bilhete vendido, o comprador seja informado no ponto de venda sobre qual empresa aérea operará cada trecho do serviço.

Acordos de código compartilhado são sujeitos à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes. No caso de acordos que envolvam empresas aéreas de terceiros países, caso tal terceiro país não autorize ou permita acordos semelhantes entre as empresas aéreas da outra Parte Contratante e outras empresas aéreas em serviços de, para e via tal terceiro país, as autoridades aeronáuticas da Parte Contratante em questão terão o direito de recusar tais acordos.

É o entendimento comum de ambas as Partes Contratantes que os serviços de código compartilhado não sejam descontados das frequências da empresa aérea comercializadora.

## COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

### I – RELATÓRIO

Com fundamento no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição da Federal, o Excelentíssimo Senhor Presidente da República submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Turquia, assinado em Colombo, em 5 de dezembro de 2017.

No preâmbulo do pactuado, as Partes manifestam o desejo de facilitar a expansão das oportunidades de serviços aéreos internacionais, e reconhecem que tais serviços, prestados de forma eficiente e competitiva, estimulam o comércio, o bem-estar dos consumidores e o crescimento econômico.

A parte dispositiva do Acordo comporta 30 (trinta) artigos. O artigo 1 consagra as definições de certos termos e expressões utilizados ao longo do instrumento, visando a evitar interpretações divergentes. Nesse contexto, por exemplo, o termo "Autoridades Aeronáuticas" significa, no caso da República da Turquia, o Ministério dos Transportes, Assuntos Marítimos e das Comunicações, Diretoria Geral e Aviação Civil e, no caso da República Federativa do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil- ANAC, ou em ambos os casos, qualquer órgão ou pessoa autorizada a executar as funções atribuídas às referidas autoridades.

Com fundamento no Artigo 2, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes poderão exercer os seguintes direitos no território da outra Parte:

- a) direito de sobrevoo;
- b) direito de fazer escalas para fins não comerciais;
- c) direito de fazer escalas com a finalidade de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação.

Cada Parte terá o direito de designar uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas. As designações devem ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte, por via diplomática (Artigo 3, § 1).

Ao receberem a designação das empresas aéreas, as Autoridades

Aeronáuticas concederão, sem demora, as respectivas autorizações de operação. As Autoridades Aeronáuticas de uma Parte poderão exigir que as empresas aéreas designadas pela outra Parte cumpram as condições previstas em leis e regulamentos, aplicados à operação de serviços aéreos internacionais (Artigo 3, § 3). Além disso, cada Parte terá o direito de recusar a concessão das autorizações operacionais ou impor restrições que considere necessárias, quando não estiver convencida de que:

- a) a empresa aérea designada esteja estabelecida no território da Parte Contratante que a designa, e que o controle regulatório efetivo desta seja exercido por aquela Parte Contratante ou seus nacionais;
- b) a Parte Contratante que designa a empresa aérea mantém e administra os padrões estabelecidos nos Artigos 13 (Segurança Operacional) e 14 (Segurança da Aviação) deste Acordo.

Estão incluídas no texto pactuado, ainda, regras sobre capacidade e frequência dos serviços ofertados (Artigo 5); tarifas (Artigo 6); impostos, direitos alfandegários e outros encargos (Artigo 7); trânsito direto (Artigo 8); tarifas aeronáuticas (Artigo 9); pessoal estrangeiro e acesso a serviços locais (Artigo 10); conversão de divisas e remessa de receitas (Artigo 11); Reconhecimento mútuo de certificados e licenças (Artigo 12); segurança operacional (Artigo 13); segurança da aviação (Artigo 14); Segurança dos documentos de viagem (Artigo 15); Sistemas computadorizados de reservas (Artigo 16); Proibição do fumo (Artigo 17); Concorrência (Artigo 18); Aplicabilidade a fretamento/voos não regulares (Artigo 19); Arrendamento (Artigo 20); Aprovação de horários (Artigo 21); Estatísticas (Artigo 22); Aplicação das leis e regulamentos nacionais (Artigo 23); Consultas e emendas (Artigo 24); Solução de controvérsias, jurisdição e competência (Artigo 25); Registro na OACI (Artigo 26); Acordos multilaterais (Artigo 27); Títulos de cada artigo do Acordo (Artigo 28); Validade e denúncia (Artigo 29); e Entrada em vigor (Artigo 30).

Consoante o Artigo 25, as eventuais controvérsias relativas à interpretação ou aplicação do Acordo serão resolvidas, em primeiro lugar, pelas autoridades aeronáuticas, por meio de consultas e negociações. Caso tais autoridades não cheguem a um acordo, a controvérsia será solucionada pela via

diplomática.

O Instrumento pactuado poderá ser denunciado por uma das Partes, por via diplomática, a qualquer tempo, devendo tal ato ser comunicado, simultaneamente, à Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 29).

O Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática, após o cumprimento das respectivas formalidades internas (Artigo 30). O Acordo, seus Anexos e todas as emendas deverão ser registrados na Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 26).

O Anexo I do pactuado descreve as rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas pelo Brasil e pela Turquia (Quadro de Rotas).

Por seu turno, o Anexo II dispõe sobre o denominado “Código Compartilhado”. Nesse contexto, as empresas aéreas designadas pelas Partes poderão estabelecer acordos de marketing como bloqueio de espaço, código compartilhado ou outros acordos comerciais com: a) empresas aéreas da mesma Parte Contratante; b) empresas aéreas da outra Parte Contratante; c) empresas aéreas de um terceiro país. Os acordos de código compartilhado são sujeitos à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

O compromisso internacional em análise tem por finalidade regulamentar a exploração dos serviços aéreos entre e além dos territórios do Brasil e da Turquia. O disposto no Artigo 6 e no Anexo I revela que se trata de um acordo do tipo “céus abertos” (*open skies*), o qual confere maior liberdade comercial às empresas aéreas designadas pelas Partes, seguindo a tendência dos recentes instrumentos do gênero assinados pelo Governo brasileiro.

Em conformidade com o Anuário do Transporte Aéreo 2017, elaborado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a Turquia figura entre as 20 (vinte) principais rotas internacionais que têm o Brasil como origem ou como destino, no quesito “quantidade de carga paga e correio transportados”.<sup>1</sup>

O presente Acordo, portanto, estimula a livre concorrência entre as empresas aéreas indicadas pelas Partes, conferindo-lhes liberdade para definir os preços e a frequência dos voos (quadro de rotas aberto – Anexo I). Cada Parte

<sup>1</sup> Fonte: Anuário do Transporte Aéreo 2017. In. <http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/ultimas-publicacoes/anuario-do-transporte-aereo-2013-2017>. Acesso em 7/05/2019.

poderá, no entanto, “requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte originado em seu território”. (Artigo 6, § 2).

O Acordo se revela minucioso no que se refere à segurança operacional e da aviação. Nesse sentido, vários dispositivos demonstram o desvelo das Partes em alinhar o instrumento às convenções internacionais que tratam da segurança das instalações aeronáuticas, tripulações, operações de aeronaves e demais regras aplicáveis à segurança da aviação.

Entre as disposições relativas à segurança da aviação, merecem destaque as que cuidam da assistência mútua para a prevenção contra o apoderamento ilícito de aeronaves civis, tripulantes, passageiros, aeroportos, instalações de navegação aérea e qualquer outra ameaça contra a segurança da aviação civil (Artigo 14, § 2).

Nesse contexto, as Partes se obrigam a atuar em conformidade com as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, de 1963; da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, de 1970; da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, de 1971, e seu Protocolo Suplementar para a Supressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, de 1988; e da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, de 1991.

Por derradeiro, cumpre destacar que o Acordo em exame atende aos interesses das Partes, estando em conformidade com os princípios constitucionais que regem as relações internacionais brasileiras, notadamente o princípio da cooperação entre os povos para o progresso da humanidade, preceituado no inciso IX do art. 4º da Carta Política de 1988.

Em face do exposto, VOTO pela aprovação do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Turquia, assinado em Colombo, em 5 de dezembro de 2017, nos termos do anexo projeto de decreto legislativo.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2019.

Deputado CLAUDIO CAJADO  
Relator

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2019**  
(Mensagem nº 653, de 2018)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Turquia, assinado em Colombo, em 5 de dezembro de 2017.

O Congresso nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Turquia, assinado em Colombo, em 5 de dezembro de 2017.

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

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

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2019.

Deputado CLAUDIO CAJADO  
Relator

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 653/18, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Claudio Cajado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eduardo Bolsonaro - Presidente; Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcel Van Hattem e José Rocha - Vice-Presidentes; Aécio Neves, Alan Rick, André Ferreira, Arlindo Chinaglia, Bruna Furlan, Claudio Cajado, David Miranda, Eduardo Barbosa, Fábio Ramalho, Haroldo Cathedral, Heitor Freire, Henrique Fontana, Léo Moraes, Leur Lomanto Júnior, Márcio Marinho, Nilson Pinto, Odair Cunha, Pastor Eurico, Paulão, Paulo Ramos, Perpétua Almeida, Alexandre Padilha, Camilo Capiberibe, Coronel Chrisóstomo, Dr. Luiz Antonio Teixeira Jr., Euclides Pettersen, Flávio Nogueira, General Girão, Hugo Leal, Luciano Ducci, Pedro Lupion, Professora Marcivania, Raul Henry e Vinicius Carvalho.

Sala da Comissão, em 15 de maio de 2019.

Deputado EDUARDO BOLSONARO  
Presidente

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### I – RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Decreto Legislativo nº 273, de 2019, que “*Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Turquia, assinado em Colombo, em 5 de dezembro de 2017*”. A proposta é oriunda da Comissão de Relações Exteriores, que aprovou a Mensagem nº 653, de 2018, encaminhada pelo Poder Executivo.

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

*“A parte dispositiva do Acordo comporta 30 (trinta) artigos. O artigo 1 consagra as definições de certos termos e expressões utilizados ao longo do instrumento, visando a evitar interpretações divergentes. Nesse contexto, por exemplo, o termo “Autoridades Aeronáuticas” significa, no caso da República da Turquia, o Ministério dos Transportes, Assuntos Marítimos e 2 das Comunicações, Diretoria Geral e Aviação Civil e, no caso da República Federativa do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil- ANAC, ou em ambos os casos, qualquer órgão ou pessoa autorizada a executar as funções atribuídas às referidas autoridades.*

*Com fundamento no Artigo 2, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes poderão exercer os seguintes direitos no território da outra Parte:*

- a) direito de sobrevoo;
- b) direito de fazer escalas para fins não comerciais;
- c) direito de fazer escalas com a finalidade de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação.

*Cada Parte terá o direito de designar uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas. As designações devem ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte, por via diplomática (Artigo 3, § 1).*

*Ao receberem a designação das empresas aéreas, as Autoridades Aeronáuticas concederão, sem demora, as respectivas autorizações de operação. As Autoridades Aeronáuticas de uma Parte poderão exigir que as empresas aéreas designadas pela outra Parte cumpram as condições previstas em leis e regulamentos, aplicados à operação de serviços aéreos internacionais (Artigo 3, § 3). Além disso, cada Parte terá o direito de recusar a concessão das autorizações operacionais ou impor restrições que considere necessárias, quando não estiver convencida de que:*

- a) a empresa aérea designada esteja estabelecida no território da

*Parte Contratante que a designa, e que o controle regulatório efetivo desta seja exercido por aquela Parte Contratante ou seus nacionais;*

*b) a Parte Contratante que designa a empresa aérea mantém e administra os padrões estabelecidos nos 3 Artigos 13 (Segurança Operacional) e 14 (Segurança da Aviação) deste Acordo.*

*Estão incluídas no texto pactuado, ainda, regras sobre capacidade e frequência dos serviços ofertados (Artigo 5); tarifas (Artigo 6); impostos, direitos alfandegários e outros encargos (Artigo 7); trânsito direto (Artigo 8); tarifas aeronáuticas (Artigo 9); pessoal estrangeiro e acesso a serviços locais (Artigo 10); conversão de divisas e remessa de receitas (Artigo 11); Reconhecimento mútuo de certificados e licenças (Artigo 12); segurança operacional (Artigo 13); segurança da aviação (Artigo 14); Segurança dos documentos de viagem (Artigo 15); Sistemas computadorizados de reservas (Artigo 16); Proibição do fumo (Artigo 17); Concorrência (Artigo 18); Aplicabilidade a fretamento/voos não regulares (Artigo 19); Arrendamento (Artigo 20); Aprovação de horários (Artigo 21); Estatísticas (Artigo 22); Aplicação das leis e regulamentos nacionais (Artigo 23); Consultas e emendas (Artigo 24); Solução de controvérsias, jurisdição e competência (Artigo 25); Registro na OACI (Artigo 26); Acordos multilaterais (Artigo 27); Títulos de cada artigo do Acordo (Artigo 28); Validade e denúncia (Artigo 29); e Entrada em vigor (Artigo 30).*

*Consoante o Artigo 25, as eventuais controvérsias relativas à interpretação ou aplicação do Acordo serão resolvidas, em primeiro lugar, pelas autoridades aeronáuticas, por meio de consultas e negociações. Caso tais autoridades não cheguem a um acordo, a controvérsia será solucionada pela via diplomática.*

*O Instrumento pactuado poderá ser denunciado por uma das Partes, por via diplomática, a qualquer tempo, devendo tal ato ser comunicado, simultaneamente, à Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 29).*

*O Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática, após o cumprimento das respectivas formalidades internas (Artigo 30). O Acordo, seus Anexos e todas as emendas deverão ser registrados na Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 26).*

*O Anexo I do pactuado descreve as rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas pelo Brasil e pela Turquia (Quadro de Rotas).*

*Por seu turno, o Anexo II dispõe sobre o denominado “Código Compartilhado”. Nesse contexto, as empresas aéreas designadas pelas Partes poderão estabelecer acordos de marketing como bloqueio de espaço, código compartilhado ou outros acordos comerciais com: a) empresas aéreas da mesma Parte Contratante; b) empresas aéreas da outra Parte Contratante; c) empresas aéreas de um terceiro país. Os acordos de código compartilhado são sujeitos à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes”.*

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O acordo internacional em exame, relativo a serviços aéreos regulares, assinado pelo Brasil e pela Turquia, em 2017, substitui o acordo firmado entre os dois países em 1950, há quase sete décadas, portanto. A finalidade dessa substituição, obviamente, é incorporar ao serviço de transporte aéreo executado entre as Partes condições mais flexíveis para a operação dos serviços, em sintonia com o que se pratica no âmbito de acordos bilaterais mais recentes, firmados pelo País.

No acordo anterior, presava-se que a capacidade de transporte oferecida pelas empresas aéreas das duas Partes Contratantes deveria ser estreitamente adaptada à procura de tráfego. Prescrevia-se que um tratamento justo e equitativo deveria ser assegurado às empresas aéreas designadas das duas Partes Contratantes para que pudessem gozar de igual oportunidade na exploração dos serviços convencionados.

A partir do novo acordo, as empresas designadas têm ampla liberdade para fixar suas políticas de oferta, concorrendo no mercado pela preferência dos usuários. De fato, no texto acordado se diz que “*Nenhuma Parte Contratante 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*”.

No acordo anterior, estabelecia-se que as tarifas aplicadas para o transporte nos serviços acordados entre os territórios das Partes Contratantes seriam fixadas “*a níveis razoáveis, tomadas em consideração, em particular, a economia da exploração, lucros razoáveis, tarifas cobradas pelas outras empresas e as características de cada serviço*”. Além disso, “*As tarifas por cobrar pelas empresas aéreas designadas por cada Parte Contratante, entre os pontos do território brasileiro e os pontos do território turco mencionados nos Quadros anexos*”, deveriam “*ser submetidos à aprovação das autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante*”.

A partir do novo acordo, “*Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas sem estar sujeitos a aprovação*” das Partes.

No acordo anterior, havia limitação quanto a pontos territoriais cobertos pelo acordo. Cidades específicas eram mencionadas na Turquia (Istambul e Ancara) e no Brasil (Natal ou Recife, Rio de Janeiro ou São Paulo), assim como cidades localizadas no trajeto entre os dois países, as quais podiam constituir pontos intermediários. A partir do novo acordo, essa limitação deixa de existir.

Enfim, o que se percebe é o aumento da liberdade de escolha, tanto para as empresas como para os usuários. Trata-se de política consentânea com o atual contexto do transporte aéreo internacional.

**Por esse motivo, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Decreto**

Legislativo nº 273, de 2019.

Sala da Comissão, em 16 de agosto de 2019.

Deputado SANDERSON  
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 273/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Sanderson.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eli Corrêa Filho - Presidente, Jaqueline Cassol - Vice-Presidente, Abou Anni, Alexandre Leite, Carlos Gomes, Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Diego Andrade, Gelson Azevedo, Gutemberg Reis, Hugo Leal, João Marcelo Souza, Júnior Bozzella, Leda Sadala, Leônidas Cristino, Lucas Gonzalez, Luiz Antônio Corrêa, Manuel Marcos, Marcio Alvino, Paulo Guedes, Professor Joziel, Rosana Valle, Sanderson, Santini, Severino Pessoa, Valdevan Noventa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wladimir Garotinho, Altineu Côrtes, Amaro Neto, Bosco Costa, Cezinha de Madureira , Da Vitoria, David Soares, Domingos Sávio, Geninho Zuliani, José Nelto, Juninho do Pneu, Miguel Lombardi, Nicoletti, Ricardo Pericar, Rodrigo Coelho, Sergio Vidigal, Tito, Vermelho e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 28 de agosto de 2019.

Deputado ELI CORRÊA FILHO  
Presidente

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

### **I. RELATÓRIO**

O Projeto de Decreto Legislativo (PDC) em epígrafe propõe aprovar o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Turquia, assinado em Colombo, em 5 de dezembro de 2017.

No preâmbulo do pactuado, as Partes manifestam o desejo de facilitar a expansão das oportunidades de serviços aéreos internacionais, e reconhecem que tais

serviços, prestados de forma eficiente e competitiva, estimulam o comércio, o bem-estar dos consumidores e o crescimento econômico.

A parte dispositiva do Acordo comporta 30 (trinta) artigos. O artigo 1 consagra as definições de certos termos e expressões utilizados ao longo do instrumento, visando a evitar interpretações divergentes. Nesse contexto, por exemplo, o termo "Autoridades Aeronáuticas" significa, no caso da República da Turquia, o Ministério dos Transportes, Assuntos Marítimos e das Comunicações, Diretoria Geral de Aviação Civil e, no caso da República Federativa do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil- ANAC, ou em ambos os casos, qualquer órgão ou pessoa autorizada a executar as funções atribuídas às referidas autoridades.

Com fundamento no Artigo 2, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes poderão exercer os seguintes direitos no território da outra Parte:

- a) direito de sobrevoo;
- b) direito de fazer escalas para fins não comerciais;
- c) direito de fazer escalas com a finalidade de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação.

Cada Parte terá o direito de designar uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas. As designações devem ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte, por via diplomática (Artigo 3, § 1).

Ao receberem a designação das empresas aéreas, as Autoridades Aeronáuticas concederão, sem demora, as respectivas autorizações de operação. As Autoridades Aeronáuticas de uma Parte poderão exigir que as empresas aéreas designadas pela outra Parte cumpram as condições previstas em leis e regulamentos, aplicados à operação de serviços aéreos internacionais (Artigo 3, § 3). Além disso, cada Parte terá o direito de recusar a concessão das autorizações operacionais ou impor restrições que considere necessárias, quando não estiver convencida de que:

a) a empresa aérea designada esteja estabelecida no território da Parte Contratante que a designa, e que o controle regulatório efetivo desta seja exercido por aquela Parte Contratante ou seus nacionais;

b) a Parte Contratante que designa a empresa aérea mantém e administra os padrões estabelecidos nos Artigos 13 (Segurança Operacional) e 14 (Segurança da Aviação) deste Acordo.

Estão incluídas no texto pactuado, ainda, regras sobre capacidade e frequência dos serviços ofertados (Artigo 5); tarifas (Artigo 6); impostos, direitos alfandegários e outros encargos (Artigo 7); trânsito direto (Artigo 8); tarifas aeronáuticas (Artigo 9); pessoal estrangeiro e acesso a serviços locais (Artigo 10); conversão de divisas e remessa de receitas (Artigo 11); Reconhecimento mútuo de certificados e licenças (Artigo 12); segurança operacional (Artigo 13); segurança da aviação (Artigo 14); Segurança dos documentos de viagem (Artigo 15); Sistemas computadorizados de reservas (Artigo 16); Proibição do fumo (Artigo 17); Concorrência (Artigo 18); Aplicabilidade a fretamento/voos não regulares (Artigo 19); Arrendamento (Artigo 20); Aprovação de horários (Artigo 21); Estatísticas (Artigo 22); Aplicação das leis e regulamentos nacionais (Artigo 23); Consultas e emendas (Artigo 24); Solução de controvérsias, jurisdição e competência (Artigo 25); Registro na OACI (Artigo 26); Acordos multilaterais (Artigo 27); Títulos de cada artigo do Acordo (Artigo 28); Validade e denúncia (Artigo 29); e Entrada em vigor (Artigo 30).

Consoante o Artigo 25, as eventuais controvérsias relativas à interpretação ou aplicação do Acordo serão resolvidas, em primeiro lugar, pelas autoridades aeronáuticas, por meio de consultas e negociações. Caso tais autoridades não cheguem a um acordo, a controvérsia será solucionada pela via diplomática. O Instrumento pactuado poderá ser denunciado por uma das Partes, por via diplomática, a qualquer tempo, devendo tal ato ser comunicado, simultaneamente, à Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 29). O Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática, após o cumprimento das respectivas formalidades internas (Artigo 30). O Acordo, seus Anexos e todas as emendas deverão ser registrados na Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 26).

O Anexo I do pactuado descreve as rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas pelo Brasil e pela Turquia (Quadro de Rotas).

Por seu turno, o Anexo II dispõe sobre o denominado “Código Compartilhado”. Nesse contexto, as empresas aéreas designadas pelas Partes poderão estabelecer acordos de marketing como bloqueio de espaço, código compartilhado ou outros acordos comerciais com: a) empresas aéreas da mesma Parte Contratante; b) empresas aéreas da outra Parte Contratante; c) empresas aéreas de um terceiro país. Os acordos de código compartilhado são sujeitos à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

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 273, de 2019.

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 análise. Ambos encontram-se em consonância com as disposições constitucionais vigentes e com os princípios consagrados no ordenamento jurídico em vigor no País.

Ademais, o Acordo-Quadro em análise vai ao encontro do princípio constitucional, garantido no art. 4º, inciso IX de nossa Lei Maior, de cooperação entre os povos para o progresso da humanidade, que rege a República Federativa do Brasil nas suas relações internacionais.

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 273, de 2019.

Sala da Comissão, 04 de julho de 2019.

**SANDERSON**

Deputado Federal (PSL/RS)

### **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 273/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Sanderson.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Felipe Francischini - Presidente, Bia Kicis, Lafayette de Andrade e Caroline de Toni - Vice-Presidentes, Alexandre Leite, Aureo Ribeiro, Celso Maldaner, Clarissa Garotinho, Darcy de Matos, Delegado Marcelo Freitas, Diego Garcia, Eduardo Bismarck, Enrico Misasi, Fábio Trad, Gilson Marques, Herculano Passos, João Campos, João H. Campos, João Roma, Joenia Wapichana, José Guimarães, Júlio Delgado, Luizão Goulart, Márcio Biolchi, Pastor Eurico, Paulo Eduardo Martins, Paulo Teixeira, Samuel Moreira, Sergio Toledo, Sergio Vidigal, Talíria Petrone, Capitão Wagner, Chris Tonietto, Darcísio Perondi, Evandro Roman, Francisco Jr., Gurgel, José Medeiros, Marcelo Freixo, Orlando Silva, Pedro Lupion, Reginaldo Lopes, Reinhold Stephanes Junior, Rogério Peninha Mendonça, Sanderson, Tadeu Alencar e Túlio Gadêlha.

Sala da Comissão, em 19 de setembro de 2019.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**  
Presidente

**FIM DO DOCUMENTO**