



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 467-B, DE 2019

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

MENSAGEM Nº 583/18

AVISO Nº 505/18 - C. Civil

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República do Benim, assinado em Brasília, em 26 de abril de 2018; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. PROFESSOR JOZIEL); da Comissão de Finanças e Tributação, pela adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela aprovação (relator: DEP. EDUARDO CURY); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. EDUARDO CURY).

NOVO DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54 RICD); E

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

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Finanças e Tributação:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV - 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 a República Federativa do Brasil e a República do Benim, assinado em Brasília, em 26 de abril de 2018.

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

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

Sala da Comissão, em 4 de julho de 2019.

Deputado **Eduardo Bolsonaro**
Presidente

MENSAGEM N.º 583, DE 2018

(Do Poder Executivo)

AVISO Nº 505/18 - C. Civil

Texto Do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República do Benim, assinado em Brasília, em 26 de abril de 2018.

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

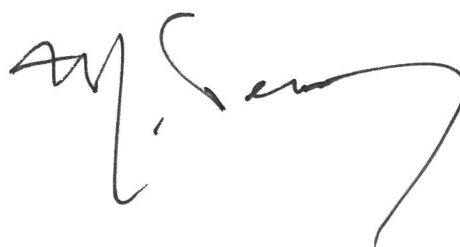
APRECIACÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

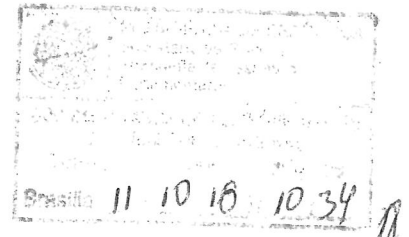
Mensagem nº 583

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 do Benim, assinado em Brasília, em 26 de abril de 2018.

Brasília, 15 de outubro de 2018.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. S. Silva', written in a cursive style.



EMI nº 00137/2018 MRE MTPA

Brasília, 1 de Agosto de 2018

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 do Benim, assinado em Brasília, em 26 de abril de 2018, pelo Ministro de Estado das Relações Exteriores, Aloysio Nunes Ferreira, e pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros e da Cooperação do Benim, Aurélien A. Agbénonci.

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 da existência de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Benim, e para além desses. O Acordo está de conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil, estabelecida pelo Decreto nº 6780, de 18 de fevereiro de 2009.

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: Aloysio Nunes Ferreira Filho, Valter Casimiro Silveira

É CÓPIA AUTÊNTICA

Ministério das Relações Exteriores

Brasília, 7 de Junho de 2018

Chefe da Divisão de Atos Internacionais

ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA DO BENIM

Preâmbulo

A República Federativa do Brasil ("Brasil")

e

a República do Benim ("Benim")
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 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 da República do Benim, o Ministério encarregado da Aviação Civil ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa a quem tenha sido delegada a competência para desempenhar 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, na medida em 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 das 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 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 alíneas 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 desta 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. Estas 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 deste Artigo, 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) não existir prova de que a empresa aérea designada esteja 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 a 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 consultas com a outra Parte. Tais consultas deverão ocorrer antes de expirar o prazo de trinta (30) dias a partir da data da solicitação de uma das Partes, salvo entendimento diverso entre ambas 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 fins de operação

dos 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 sobrevoos 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 chegar à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1 deste Artigo, 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 considerarem 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 deste Artigo 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 último 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 tripulações, 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 sessenta (60) dias seguintes à notificação de sua intenção nesse sentido, 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 para este sigam. 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.

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 quinze (15) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos quinze (15) 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 de 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 designada 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 deste Artigo:

- 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 aéreos operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitos a aprovação.

2. A intervenção pelas Partes se limitará à:

- a) prevenção de preços e práticas discriminatórios não razoáveis;

- b) proteção dos consumidores contra preços injustificadamente altos ou restritivos em decorrência do abuso de uma posição dominante; e
 - c) proteção das empresas aéreas contra preços que sejam artificialmente baixos em razão de subsídio ou apoio direto ou indireto.
3. 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 qualquer outra disposição em contrário, nada neste Acordo
- (i) imporá ou favorecerá a adoção de acordos entre empresas, de decisões de associações de empresas ou de práticas concertadas que impeçam ou distorçam a concorrência;
 - (ii) reforçará os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas concertadas; ou
 - (iii) delegará a operadores econômicos privados a responsabilidade pela adoção 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 isenta 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 noventa (90) dias.

Artigo 16 **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 de qualquer das Partes;
 - b) uma empresa ou empresas aéreas de um terceiro país;

desde que todas as empresas aéreas em tais acordos:

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

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

3. Acordos de código compartilhado poderão estar sujeitos a autorização prévia das autoridades competentes antes da implementação.

Artigo 17 **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 originado além de tal ponto.

Artigo 18 **Estatísticas**

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

Artigo 19 **Aprovação de Horários**

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte poderão ser requeridas a apresentar sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas do outro País, pelo menos trinta (30) dias antes do início da 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 cinco (5) dias úteis antes da operação de tais voos.

Artigo 20

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 sessenta (60) 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 21

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 22

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 foram concluídos por ambas as Partes.

Artigo 23

Acordos Multilaterais

Se ambas as Partes aderirem a um acordo multilateral que trate de assuntos cobertos pelo presente Acordo, as Partes realizarão consultas para determinar se o presente Acordo deverá ser emendado para conformar-se ao acordo multilateral.

Artigo 24

Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal 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 quatorze (14) dias depois de seu recebimento pela OACI.

Artigo 25
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo, serão registrados, depois de assinados, na OACI pela Parte em cujo território haja sido assinado, ou conforme o acertado entre as Partes.

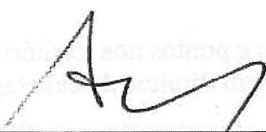
Artigo 26
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda Nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

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

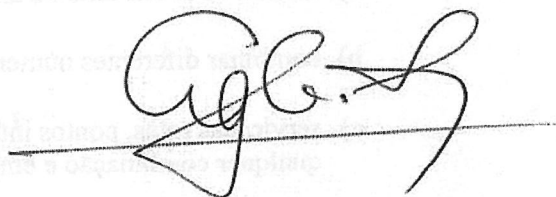
Feito em Brasília, no dia 26 do mês de abril de 2018 em duplicata em português, francês e em inglês, sendo todos os textos autênticos. Em caso de divergência de interpretação deste Acordo o texto em inglês prevalecerá.

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO
BRASIL



Aloysio Nunes Ferreira
Ministro das Relações Exteriores

PELA REPÚBLICA DO BENIM



Aurélien A. Agbénonci
Ministro dos Negócios Estrangeiros e da
Cooperação

Anexo
Quadro de rotas

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela República Federativa do Brasil:

Pontos Aquém	Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Benim	Quaisquer pontos

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela República do Benim:

Pontos Aquém	Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Benim	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
- e) transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas;

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.

Direitos de tráfego de quinta liberdade poderão vir a ser decididos entre as Autoridades Aeronáuticas de ambos os países.

PRIMEIRA SECRETARIA
 RECEBIDO Nesta Secretaria
 Em 16/10/18 às 14h55 horas
 Nome legível: João Vitor Ponto: 4.766

Aviso nº 505 - C. Civil.

Em 15 de outubro de 2018.

A Sua Excelência o Senhor
 Deputado GIACOBINO
 Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

MSC.583/2018

Assunto: Texto de acordo.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem do Excelentíssimo Senhor Presidente da República relativa ao texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República do Benim, assinado em Brasília, em 26 de abril de 2018.

Atenciosamente,


 ELISEU PADILHA

Ministro de Estado Chefe da Casa Civil
 da Presidência da República

PRIMEIRA-SECRETARIA
 Em 16/10/2018.
 De ordem, ao Senhor Secretário-Geral da Mesa, para as devidas providências.

 Sandra Costa
 Chefe de Gabinete

Secretaria-Geral da Mesa SFPO 16/10/2018 13:15
 Ponto: 5648 Ass.:

 Origem: 12500.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

I - RELATÓRIO

O Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República do Benim foi assinado em Brasília, em 26 de abril de 2018 e encaminhado ao Congresso Nacional por meio da Mensagem nº 583, de 2018, assinada em 15 de outubro de 2018, seis meses após ter sido firmado.

A referida Mensagem está instruída com a Exposição de Motivos Interministerial nº EMI nº 137/2018 MRE MTPA, assinada em 1º de agosto de 2018, pelos Excelentíssimos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores, Aloysio Nunes Ferreira Filho, e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Valter Casimiro Silveira.

Os autos de tramitação estão veiculados no sistema de tramitação legislativa de proposições de acordo com as normas processuais-legislativas pertinentes, inclusive a Norma Interna Nº 1/2015 da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional.

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

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

No **Artigo 2**, aborda-se, em quatro parágrafos, **a concessão de direitos** para as operações aéreas objeto do instrumento em pauta.

No parágrafo primeiro, é fornecida a regra geral: “Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo”.

Esse anexo, que integra o instrumento encaminhado ao Congresso Nacional, é documento de uma página, em que são especificados cinco pontos denominados (a) *pontos aquém*; (b) *pontos de origem*; (c) *pontos intermediários*, (d) *pontos de destino* e os chamados (e) *pontos além*.

No segundo parágrafo desse artigo, descrevem-se os direitos das empresas aéreas, quais sejam:

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

¹ BRASIL Câmara dos Deputados. Atividade Legislativa. Proposições. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1688636&filename=MSC+583/2018> Acesso em: 13 mai. 2019

- (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 Acordo.

No parágrafo terceiro, estipula-se que as empresas aéreas de cada uma das Partes, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 do Acordo em tela, que se refere à designação e à autorização, também gozarão dos direitos especificados nas letras “a” (*sobrevoar o território da outra Parte sem pousar*) e “b” (*fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais*).

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

O **Artigo 3**, intitulado **Designação e autorização**, compõe-se de três parágrafos e é pertinente à designação de companhia aérea pelos Estados acordantes para operarem os serviços aéreos que constituem o objeto do acordo, o que será feito por via diplomática.

No segundo parágrafo, as Partes abordam o aspecto jurídico de autorização para a operação de serviços de transporte aéreo, bem como o respectivo procedimento a ser adotado.

No terceiro, estabelecem que, após recebida a autorização, podem começar a operar a qualquer momento.

O **Artigo 4** intitula-se **Negação, Revogação e Limitação de Autorização**. Nele, em dois parágrafos, aborda-se o direito de os Estados acordantes negarem, revogarem ou suspenderem a autorização concedida, assim como limitarem os respectivos direitos da autorização concedida.

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

Para esse procedimento, fixa-se, no dispositivo, um prazo: “*Tais consultas deverão ocorrer antes de expirar o prazo de trinta (30) dias a partir da data da solicitação de uma das Partes, salvo entendimento diverso entre ambas as Partes*”.

O **Artigo 5**, **Aplicação de leis**, é referente à escolha das leis e regulamentos pertinentes à entrada, permanência e saída de aeronaves usadas em

serviços aéreos internacionais por uma Parte no território da outra, assim como aos passageiros, tripulação e carga.

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

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

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

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

No **Artigo 7, Segurança Operacional**, aborda-se a hipótese de os Estados contratantes solicitarem, *“a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves”*. Adiciona-se que *“tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação”*. Esses procedimentos são especificados em seis minuciosos parágrafos, com previsão de prazo para adequação, se aplicável.

No parágrafo segundo, prevê-se, para hipótese de se considerar que requisitos de segurança não estejam sendo observados após a realização das consultas previstas no primeiro parágrafo, *“...a outra Parte será informada de tais conclusões”*, assim como das medidas consideradas necessárias para o adequado cumprimento das normas da OACI, hipótese em que essa outra Parte deverá tomar as medidas corretivas para o caso *“dentro de um prazo acordado”*.

É igualmente prevista a hipótese de inspeção aeronáutica *“...de qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviço para ou do território da outra Parte”* quando aquela estiver no território dessa última: representantes autorizados da outra Parte poderão inspecioná-la, mas desde que isso *“...não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave”*.

² Id, ibidem. P. 6-7/17

Quando ações urgentes forem consideradas essenciais “*para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea*”, os Estados contratantes reservam-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte. Todavia, nos termos do parágrafo 5, quaisquer providências assim tomadas serão suspensas “*assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida*”.

Prevê-se, ainda, no sexto e último parágrafo do dispositivo, que, em persistindo descumprimento de normas da OACI por uma das partes, o Secretário Geral da OACI deverá ser notificado a respeito, comunicado que deverá ser feito após a resolução do problema.

No **Artigo 8, *Segurança de Aviação***, por sua vez, os dois Estados deliberam a respeito dos aspectos relativos à garantia de uma aviação civil segura, em sete alentados parágrafos, de forma idêntica aos demais acordos congêneres.

No último parágrafo, dispõe-se a respeito do poder de polícia atinente a essa matéria, da seguinte forma:

Artigo 8 [...]

*7. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos quinze (15) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos quinze (15) dias a partir do começo das consultas, isto constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.*³

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

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

O **Artigo 10** é pertinente aos **direitos alfandegários** e respectivos procedimentos, o que se detalha em três parágrafos, inclusive no que concerne a

³ Id, ibidem. P. 9/17

eventuais isenções, haja vista o disposto no parágrafo segundo do dispositivo:

Artigo 10 [...]

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

- 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.*

Em relação a essas isenções, delibera-se que serão incidentes *“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”*.

Ademais, conforme previsto no terceiro parágrafo, *“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 sentido, estipula-se que 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”*.

No **Artigo 11, Capacidade**, composto por dois parágrafos, convencionou-se que os dois Estados permitirão *“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”*.

Veda-se, no segundo parágrafo, aos dois Estados limitar o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas do outro Estado acordante, *“...exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção⁴”*.

No **Artigo 12, Preços**, abordam-se os aspectos referentes aos preços a serem cobrados pelos serviços aéreos, a serem estabelecidos por livre concorrência entre as empresas autorizadas a operar, sem necessidade de aprovação prévia. Deliberam os dois Estados, a respeito, que sua intervenção em relação a esse quesito será limitada à *“prevenção de preços e práticas discriminatórios não razoáveis”*; *“proteção dos consumidores contra preços injustificadamente altos ou restritivos em decorrência do abuso de uma posição dominante”* e *“proteção das empresas aéreas contra preços que sejam*

⁴ Convenção da Organização da Aviação Civil Internacional.

artificialmente baixos em razão de subsídio ou apoio direto ou indireto”.

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

Artigo 13

[...]

3. *Não obstante qualquer outra disposição em contrário, nada neste Acordo*

(i) imporá ou favorecerá a adoção de acordos entre empresas, de decisões de associações de empresas ou de práticas concertadas que impeçam ou distorçam a concorrência;

(ii) reforçará os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas concertadas; ou

(iii) delegará a operadores econômicos privados a responsabilidade pela adoção de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

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

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

Veja-se o disposto nos parágrafos terceiro e quarto do Acordo:

Artigo 14

[...]

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

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

[...] ⁵

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

No **Artigo 16**, intitulado Código Compartilhado, delibera-se que na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas, qualquer empresa aérea Parte poderá celebrar acordos comerciais de código compartilhado com:

- uma empresa ou empresas aéreas de qualquer das Partes;
- uma empresa ou empresas aéreas de um terceiro país, desde que todas as empresas aéreas em tais acordos:
 - tenham os direitos apropriados;
 - cumpram os requisitos normalmente aplicados a esses acordos, como a proteção e informação ao passageiro referente à responsabilidade.

Nesse sentido, todas as empresas aéreas envolvidas nas operações sob o manto do presente acordo “*deverão, com relação a seus bilhetes vendidos, deixar claro para o comprador no ponto de venda com qual ou quais empresas aéreas ele está estabelecendo uma relação contratual*”.

Ademais, acordos de código compartilhado “*poderão estar sujeitos a autorização prévia das autoridades competentes antes da implementação*”.

No **Artigo 17**, aborda-se a **Flexibilidade Operacional**. Nesse sentido, abordam-se os aspectos referentes ao arrendamento de aeronaves (*dry lease*), subarrendadas ou arrendadas por hora (*interchange* ou *lease for hours*), ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção (*wet lease*), por meio de um contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção (artigo 83 bis).

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

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

⁵ Id, ibidem – p. 12/17.

*além de tal ponto”.*⁶

O **Artigo 18** intitula-se **Estatísticas** e estabelece a **obrigação** de que as autoridades aeronáuticas de cada um dos Estados-parte forneçam às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, *as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas.*

O **Artigo 19**, por sua vez, denomina-se **Aprovação de Horários**. Nesse dispositivo, prevê-se a possibilidade de se requerer às empresas aéreas designadas a previsão de horários de voos para a aprovação das autoridades do outro Estado, *pelo menos trinta (30) dias antes do início da operação dos serviços acordados.*

As disposições finais, que são praxe em acordos congêneres, estão contidas nos Artigos 20 a 26 do texto acordado:

- no **Artigo 20**, é estabelecido o mecanismo de **Consultas** entre os dois Estados acordantes;
- no **Artigo 21**, delibera-se a respeito da **Solução de Controvérsias**, hipótese em que as autoridades aeronáuticas deverão buscar, em primeiro lugar, consultas e negociações;
- no **Artigo 22**, tratam os dois Estados da possibilidade de **Emendas** ao instrumento;
- no **Artigo 23**, estipula-se, em relação a eventuais **Acordos Multilaterais** supervenientes que sejam subscritos pelos Estados signatários e que abordem assuntos abrangidos pelo instrumento em análise, que “...as Partes realizarão consultas para determinar se o presente Acordo deverá ser emendado para conformar-se ao acordo multilateral”.
- no **Artigo 24**, prevê-se a possibilidade de **denúncia** do instrumento;
- no **Artigo 25**, delibera-se a respeito do **Registro** do acordo em tela **na OACI**;
- no **Artigo 26**, acordam as Partes quanto ao momento de **Entrada em Vigor** do acordo em exame.

No fecho do instrumento, afirma-se ter sido o mesmo feito em duas vias, em português, francês e inglês e que, em caso de divergência de interpretação, o texto em inglês deverá prevalecer.

Acompanha o instrumento principal um único anexo, de uma lauda, denominado **Quadro de Rotas**. Nele, conforme já mencionado no início deste relatório, listam-se os chamados *pontos aquém; pontos de origem; pontos intermediários; pontos de destino* e os *pontos além*, tanto para o Brasil, quanto para Benim.

⁶ Id, ibidem – p.13/17.

Para pontos aquém, intermediários e além, são escolhidos pelos dois Estados quaisquer pontos, sem restrição alguma. Para pontos de origem, quaisquer pontos do país de origem (Brasil ou Benim). Da mesma forma para os pontos de destino: quaisquer pontos do país de destino (Brasil ou Benim).

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

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

Esclarece-se, no fecho do anexo que contém o quadro de rotas, que as empresas aéreas designadas, de ambas as Partes, poderão vir a ser decididos entre as autoridades aeronáuticas dos dois países.

Em 25 de outubro de 2018, a matéria foi distribuída a este colegiado e às Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania. A proposição **não foi distribuída, todavia, à Comissão de Finanças e de Tributação.**

Nesta legislatura, em 27 de março do corrente ano, fui designado relator.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Nosso país vem aderindo à chamada política de céus abertos⁷, tendo celebrado acordos internacionais para a aviação civil com inúmeros outros

⁷ Para Cretella Neto (2019, p. 1020-1022), ao abordar a história do sobrevoos, “*com base na doutrina da soberania sobre o espaço aéreo, cada Estado poderia determinar quais aviões de Estados estrangeiros estavam autorizados a sobrevoar seu território, nos termos de licenças conferidas pelas autoridades do Estado sobrevoado. Já pela teoria da liberdade do ar (freedom of the air), aviões de todas as nações poderiam sobrevoar os territórios que quisessem, da mesma forma que navios podiam navegar no alto-mar, que não estão sujeitos à soberania estatal, e que esse direito de sobrevoos independia de autorização do Estado sobrevoado*”.

(In: NETO, José Cretella. *Direito Internacional Público*, 1305 p. São Paulo: RT, 2019)

países, tais como, entre os mais recentes:

1. *Acordo sobre Serviços Aéreos Brasil e Ucrânia*, celebrado em Kiev, em 2 de dezembro de 2009, submetido ao Congresso Nacional em 10 de maio de 2016; aprovado pelo Decreto Legislativo nº. 180/2017, publicado em 30 de novembro de 2017 e promulgado pelo Decreto nº 9534 de 22 de outubro de 2018 do Presidente da República;
2. *Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Índia*, celebrado em Nova Délhi, no dia 8 de março de 2011, também submetido ao Congresso Nacional em 10 de maio de 2016, foi aprovado pelo Decreto Legislativo nº 181/2017, publicado em 12 de dezembro de 2017⁸;
3. *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, apresentado ao Congresso Nacional em 25 de agosto de 2017 e aprovado pelo Decreto Legislativo nº 172, publicado em 7 de dezembro de 2018⁹;
4. *Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Canadá Sobre Transporte Aéreo*, assinado em Brasília, em 8 de agosto de 2011, encaminhado ao Congresso Nacional pela Mensagem 758 /2018 do Presidente da República, apresentada à Câmara dos Deputados em 26 de dezembro de 2018, atualmente sob apreciação desta comissão;
5. *Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Conselho de Ministros da República da Albânia*, assinado em Brasília, em 4 de novembro de 2015, encaminhado ao Congresso Nacional pela Mensagem 794 /2018 do Presidente da República, apresentada à Câmara dos Deputados em 28 de dezembro de 2018, também sob apreciação desta comissão.

Essas avenças vêm ao encontro do costume internacional que se vem consolidando, em matéria de aviação civil, no que concerne à liberação do espaço aéreo dos Estados para a aviação civil, as chamadas liberdades do ar. Nesse sentido, para o Ministério da Infraestrutura,

⁸ Não havia notícia de decreto presidencial de promulgação, até 14 de maio de 2019, no Sistema de Informações Legislativas da Câmara dos Deputados/ Legislação.

⁹ Não havia notícia de decreto presidencial de promulgação, até 14 de maio de 2019, no Sistema de Informações Legislativas da Câmara dos Deputados/ Legislação.

Os Direitos de Tráfego, também conhecidos como Liberdades do Ar, são um conjunto padronizado de nove direitos de aviação comercial, concedidos a outros países mediante negociação bilateral (ASAs) ou multilateral. Como exemplos de negociação multilateral das Liberdades do Ar, podemos citar Acordo de Trânsito de Serviços Aéreos Internacionais, que assegura o exercício das duas primeiras liberdades entre os signatários, e o Acordo de Transporte Aéreo Internacional, que abre aos partícipes as cinco primeiras liberdades do ar.¹⁰

A respeito das regras pertinentes a essas cinco primeiras liberdades do ar, assim se posiciona essa pasta:

- **1ª liberdade do ar / regra:** direito de sobrevoo no território da outra parte (exemplo hipotético: uma companhia aérea brasileira sai de São Paulo para Montréal e sobrevoa o espaço aéreo dos Estados Unidos).
- **2ª liberdade do ar / regra:** direito de escala técnica no território da outra parte para fins não comerciais (por exemplo: companhia aérea brasileira sai de Fortaleza, com destino a Reykjavik, na Islândia, com realização de pouso técnico em Nova York, EUA, para abastecimento ou manutenção, sem embarque ou desembarque de passageiros ou carga nos EUA).
- **3ª liberdade do ar / regra:** Transporte de passageiros e carga do território do país de nacionalidade da aeronave para o território do outro país contratante -voo de ida (Exemplo: voo de uma companhia aérea brasileira saindo do Rio de Janeiro com destino a Miami, EUA).
- **4ª liberdade do ar / regra:** Transporte de passageiros e carga do território de outro país contratante para o de nacionalidade da aeronave – voo de volta. As terceira e quarta liberdades do ar são conhecidas como ‘tráfego fundamental’ ou ‘tráfego de raiz’, pois dizem respeito ao tráfego de passageiros e carga exclusivamente entre as duas partes contratantes (Exemplo: voo de uma companhia aérea brasileira saindo de Los Angeles, EUA, com destino a Manaus).
- **5ª liberdade do ar / regra:** Direito acessório de tráfego, que pode ser exercido em pontos intermediários e além. Trata-se do transporte de passageiros e carga entre o território do outro país contratante e o território de um terceiro país, no âmbito de um serviço destinado a ou proveniente do país de

¹⁰ BRASIL. Ministério da Infraestrutura. *Liberdades do Ar - Direitos de Tráfego*. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/52-sistema-de-transportes/7770-liberdades-ar.html>> Acesso em: 14 mai. 2019

*nacionalidade da aeronave (Exemplo: voo de uma companhia aérea brasileira saindo de Brasília, com escala em Atlanta, EUA, e destino final em Lisboa, Portugal, sendo que em todos os pontos a empresa pode embarcar/desembarcar passageiros e/ou carga).*¹¹

Conveniente lembrar que a Convenção da Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 1944, substituiu as Convenções de Paris, de 1919, que regulamentou a navegação aérea internacional, e a de Havana, de 1928, sobre a aviação comercial.

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

Nesse sentido, os Estados vêm firmando atos internacionais bilaterais ou multilaterais pertinentes à cooperação para o transporte aéreo, sob o manto ou a chancela da Convenção de Aviação Civil Internacional, promulgada, no Brasil, pelo Decreto nº 21713, de 27 de agosto de 1946, que, para o Direito Internacional Público, se converteu na bússola jurídica da matéria¹².

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

Nesse aspecto, devo observar a conveniência de que a proposição em pauta seja também distribuída à Comissão de Finanças e Tributação.

Por esta razão, nos termos das alíneas “h”, “j” e “l” do inciso X do Art. 32 do Regimento Interno¹³, recomendo, neste voto, que a Presidência desta Comissão officie o Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara dos Deputados,

¹¹ Id, ibidem.

¹² Para Cretella Neto (op. cit., p. 1021), o atual regime jurídico internacional do espaço aéreo tem origem na Convenção de Chicago, de 1944, e nos tratados concluídos posteriormente. Contudo, para o autor, “o regime de Chicago ficou algo enfraquecido pela conclusão de tratados bilaterais, mas a maioria tomou por base o Acordo das Bermudas. No âmbito da União Europeia, foi adotada a Regulamentação 2.027/97, que estabelece inexistirem limites financeiros para a responsabilidade civil das empresas aéreas”. Em sua opinião, considera-se atualmente “que o espaço aéreo é, em certa medida, um prolongamento vertical do território do Estado, o que significa que está sujeito à soberania e à jurisdição estatais”.

¹³ BRASIL. Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD): Resolução nº. 17, de 1989 (artigo citado com redação dada pela Resolução nº 20, de 2004):

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

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

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

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

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

requerendo seja a matéria também distribuída àquele colegiado, nos termos do inciso XX do art. 41¹⁴ do Regimento Interno, o que faço alicerçado no que dispõem os incisos X e XI do Art. 49¹⁵ da Constituição Federal.

VOTO, assim, pela concessão de aprovação legislativa ao texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República do Benim, assinado em Brasília, em 26 de abril de 2018, nos termos da anexa proposta de decreto legislativo.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado MÁRCIO MARINHO
Relator

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2019
(Mensagem nº 583, de 2018)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República do Benim, assinado em Brasília, em 26 de abril de 2018

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República do Benim, assinado em Brasília, em 26 de abril de 2018.

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

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

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado MÁRCIO MARINHO
Relator

¹⁴ _____, Art. 41. Ao Presidente de Comissão compete, além do que lhe for atribuído neste Regimento, ou no Regulamento das Comissões: [...]

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

¹⁵ BRASIL. Constituição Federal (1988).

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

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

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

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 583/18, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Márcio Marinho.

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, Aluisio Mendes, Arlindo Chinaglia, Aroldo Martins, Augusto Coutinho, Bruna Furlan, Carlos Zarattini, Celso Russomanno, Claudio Cajado, David Miranda, Eduardo Barbosa, Haroldo Cathedral, Heitor Freire, Helio Lopes, Hildo Rocha, Léo Moraes, Leur Lomanto Júnior, Márcio Marinho, Nilson Pinto, Pastor Eurico, Paulão, Paulo Ramos, Pedro Lucas Fernandes, Perpétua Almeida, Tadeu Alencar, Átila Lins, Benedita da Silva, Camilo Capiberibe, Cezinha de Madureira, David Soares, Glauber Braga, Hugo Leal e Rubens Bueno.

Sala da Comissão, em 3 de julho de 2019.

Deputado EDUARDO BOLSONARO
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Decreto Legislativo nº 467, de 2019, que *“Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República do Benim, assinado em Brasília, em 26 de abril de 2018”*. A proposta é oriunda da Comissão de Relações Exteriores, que aprovou a Mensagem nº 583, de 2018, encaminhada pelo Poder Executivo.

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

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

No Artigo 2, aborda-se, em quatro parágrafos, a concessão de direitos para as operações aéreas objeto do instrumento em pauta.

No parágrafo primeiro, é fornecida a regra geral: “Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo”.

Esse anexo, que integra o instrumento encaminhado ao Congresso Nacional, é documento de uma página, em que são especificados cinco pontos denominados (a) pontos aquém; (b) pontos de origem; (c) pontos intermediários, (d) pontos de destino e os chamados (e) pontos além.

No segundo parágrafo desse artigo, descrevem-se os direitos das empresas aéreas, quais sejam:

- (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 Acordo.

No parágrafo terceiro, estipula-se que as empresas aéreas de cada uma das Partes, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 do Acordo em tela, que se refere à designação e à autorização, também gozarão dos direitos especificados nas letras “a” (sobrevoar o território da outra Parte sem pousar) e “b” (fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais).

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

O Artigo 3, intitulado Designação e autorização, compõe-se de três parágrafos e é pertinente à designação de companhia aérea pelos Estados acordantes para operarem os serviços aéreos que constituem o objeto do acordo, o que será feito por via diplomática.

No segundo parágrafo, as Partes abordam o aspecto jurídico de autorização para a operação de serviços de transporte aéreo, bem como o respectivo procedimento a ser adotado.

No terceiro, estabelecem que, após recebida a autorização, podem começar a operar a qualquer momento.

O Artigo 4 intitula-se Negação, Revogação e Limitação de Autorização. Nele, em dois parágrafos, aborda-se o direito de os Estados acordantes negarem, revogarem ou suspenderem a autorização concedida, assim como limitarem os respectivos direitos da autorização concedida.

Essa possibilidade é adstrita às autoridades aeronáuticas de uma e outra parte contratante, ressaltando-se, no segundo parágrafo, que se trata de possibilidade negativa que somente será exercida após a realização de reunião de

consulta com a outra Parte, a menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos ou às disposições do acordo firmado.

Para esse procedimento, fixa-se, no dispositivo, um prazo: “Tais consultas deverão ocorrer antes de expirar o prazo de trinta (30) dias a partir da data da solicitação de uma das Partes, salvo entendimento diverso entre ambas as Partes”.

O Artigo 5, Aplicação de leis, é referente à escolha das leis e regulamentos pertinentes à entrada, permanência e saída de aeronaves usadas em serviços aéreos internacionais por uma Parte no território da outra, assim como aos passageiros, tripulação e carga.

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

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

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

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

No Artigo 7, Segurança Operacional, aborda-se a hipótese de os Estados contratantes solicitarem, “a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves”. Adiciona-se que “tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação”. Esses procedimentos são especificados em seis minuciosos parágrafos, com previsão de prazo para adequação, se aplicável.

No parágrafo segundo, prevê-se, para hipótese de se considerar que requisitos de segurança não estejam sendo observados após a realização das consultas previstas no primeiro parágrafo, “...a outra Parte será informada de tais conclusões”, assim como das medidas consideradas necessárias para o adequado

cumprimento das normas da OACI, hipótese em que essa outra Parte deverá tomar as medidas corretivas para o caso “dentro de um prazo acordado”.

É igualmente prevista a hipótese de inspeção aeronáutica “...de qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviço para ou do território da outra Parte” quando aquela estiver no território dessa última: representantes autorizados da outra Parte poderão inspecioná-la, mas desde que isso “...não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave”.

Quando ações urgentes forem consideradas essenciais “para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea”, os Estados contratantes reservam-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte. Todavia, nos termos do parágrafo 5, quaisquer providências assim tomadas serão suspensas “assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida”.

Prevê-se, ainda, no sexto e último parágrafo do dispositivo, que, em persistindo descumprimento de normas da OACI por uma das partes, o Secretário Geral da OACI deverá ser notificado a respeito, comunicado que deverá ser feito após a resolução do problema.

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

Artigo 8 [...]

7. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos quinze (15) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos quinze (15) 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.

O Artigo 9 concerne às tarifas aeronáuticas. Veda-se, no dispositivo, que sejam cobradas do outro, por quaisquer dos dois Estados contratantes, tarifas aeronáuticas superiores àquelas cobradas em âmbito interno. Ademais, nos termos do parágrafo segundo, cada um dos dois Estados “...encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizem as instalações e os serviços proporcionados, quando for factível por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas”. Delibera-se, portanto, que quaisquer alterações devem ser objeto de comunicação antecipada ao outro Estado-parte, com o intuito de permitir à contraparte manifestar o seu posicionamento antes que as alterações sejam feitas.

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

Artigo 10 [...]

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

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.

Em relação a essas isenções, delibera-se que serão incidentes “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”.

Ademais, conforme previsto no terceiro parágrafo, “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 sentido, estipula-se que 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”.

No Artigo 11, Capacidade, composto por dois parágrafos, convencionou-se que os dois Estados permitirão “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”.

Veda-se, no segundo parágrafo, aos dois Estados limitar o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas do outro Estado acordante, “...exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção”.

No Artigo 12, Preços, abordam-se os aspectos referentes aos preços a serem cobrados pelos serviços aéreos, a serem estabelecidos por livre concorrência entre as empresas autorizadas a operar, sem necessidade de aprovação prévia. Deliberam os dois Estados, a respeito, que sua intervenção em relação a esse quesito será limitada à “prevenção de preços e práticas discriminatórios não razoáveis”; “proteção dos consumidores contra preços injustificadamente altos ou restritivos em decorrência do abuso de uma posição

dominante” e “proteção das empresas aéreas contra preços que sejam artificialmente baixos em razão de subsídio ou apoio direto ou indireto”.

No Artigo 13, denominado Concorrência, prevê-se ampla troca de informações entre as partes em relação à defesa de concorrência, haja vista o disposto no terceiro parágrafo: Artigo 13 [...] 3. Não obstante qualquer outra disposição em contrário, nada neste Acordo (i) imporá ou favorecerá a adoção de acordos entre empresas, de decisões de associações de empresas ou de práticas concertadas que impeçam ou distorçam a concorrência; (ii) reforçará os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas concertadas; ou (iii) delegará a operadores econômicos privados a responsabilidade pela adoção de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

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

No Artigo 15, Atividades Comerciais, em cinco parágrafos, prevê-se a total liberação de comercialização de serviços aéreos internacionais pelas empresas de um Estado-parte, no território do outro, inclusive no que 9 concerne a trazer do seu Estado de origem, para o outro Estado, tanto aeronautas, quanto aeroviários.

Veja-se o disposto nos parágrafos terceiro e quarto do Acordo:

Artigo 14

[...]

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

4. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas aéreas designadas de 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

[...]

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

No Artigo 16, intitulado Código Compartilhado, delibera-se que na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas, qualquer empresa aérea Parte poderá celebrar acordos comerciais de código compartilhado com:

- uma empresa ou empresas aéreas de qualquer das Partes;

- uma empresa ou empresas aéreas de um terceiro país, desde que todas as empresas aéreas em tais acordos:

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

Nesse sentido, todas as empresas aéreas envolvidas nas operações sob o manto do presente acordo “deverão, com relação a seus bilhetes vendidos, deixar claro para o comprador no ponto de venda com qual ou quais empresas aéreas ele está estabelecendo uma relação contratual”.

Ademais, acordos de código compartilhado “poderão estar sujeitos a autorização prévia das autoridades competentes antes da implementação”.

No Artigo 17, aborda-se a Flexibilidade Operacional. Nesse sentido, abordam-se os aspectos referentes ao arrendamento de aeronaves (dry lease), subarrendadas ou arrendadas por hora (interchange ou lease for hours), ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção (wet lease), por meio de um contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção (artigo 83 bis).

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

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

O Artigo 18 intitula-se Estatísticas e estabelece a obrigação de que as autoridades aeronáuticas de cada um dos Estados-parte forneçam às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas.

O Artigo 19, por sua vez, denomina-se Aprovação de Horários. Nesse dispositivo, prevê-se a possibilidade de se requerer às empresas aéreas designadas a previsão de horários de voos para a aprovação das autoridades do outro Estado, pelo menos trinta (30) dias antes do início da operação dos serviços acordados.

As disposições finais, que são praxe em acordos congêneres, estão contidas nos Artigos 20 a 26 do texto acordado:

- no Artigo 20, é estabelecido o mecanismo de Consultas entre os dois Estados acordantes;
- no Artigo 21, delibera-se a respeito da Solução de Controvérsias, hipótese em que as autoridades aeronáuticas deverão buscar, em primeiro lugar, consultas e negociações;
- no Artigo 22, tratam os dois Estados da possibilidade de Emendas ao instrumento;
- no Artigo 23, estipula-se, em relação a eventuais Acordos Multilaterais supervenientes que sejam subscritos pelos Estados signatários e que abordem assuntos abrangidos pelo instrumento em análise, que “...as Partes realizarão consultas para determinar se o presente Acordo deverá ser emendado para conformar-se ao acordo multilateral”.
- no Artigo 24, prevê-se a possibilidade de denúncia do instrumento;
- no Artigo 25, delibera-se a respeito do Registro do acordo em tela na OACI;
- no Artigo 26, acordam as Partes quanto ao momento de Entrada em Vigor do acordo em exame.

Acompanha o instrumento principal um único anexo, de uma lauda, denominado Quadro de Rotas. Nele, conforme já mencionado no início deste relatório, listam-se os chamados pontos aquém; pontos de origem; pontos intermediários; pontos de destino e os pontos além, tanto para o Brasil, quanto para Benim.

Para pontos aquém, intermediários e além, são escolhidos pelos dois Estados quaisquer pontos, sem restrição alguma. Para pontos de origem, quaisquer pontos do país de origem (Brasil ou Benim). Da mesma forma para os pontos de destino: quaisquer pontos do país de destino (Brasil ou Benim).

II - VOTO DO RELATOR

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 do Benim, assinado em Brasília, em 26 de abril de 2018”.

Referido Acordo foi conduzido, do lado brasileiro, conjuntamente pelo Ministério das Relações Exteriores, pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, hoje Ministério da Infraestrutura, e pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). 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 do Benim, 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 2018, 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 Benim 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.

De acordo com o Ministério das Relações Exteriores, “o Benim é uma democracia politicamente estável, cujo mercado apresenta atrativos para exportações e investimentos de pequeno a grande porte. A economia beninense cresce em média 3,5% ao ano, estimulada pelas perspectivas favoráveis do setor de construção civil e de obras públicas, pela oferta de serviços de telecomunicação e pelo desempenho regular do setor agroindustrial, além da receita do porto de Cotonou, que funciona como hub de reexportação de mercadorias para países vizinhos”.

Em face do exposto, meu voto é **pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 467 de 2019.**

Sala da Comissão, em 3 de setembro de 2019.

Deputado PROFESSOR JOZIEL
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 467/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Professor Joziel.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Abou Anni, Alcides Rodrigues , Camilo Capiberibe, Carlos Gomes, Christiane de Souza Yared, Gelson Azevedo, Gonzaga Patriota, Gutemberg Reis, João Marcelo Souza, Júnior Bozzella, Leônidas Cristino, Lucas Gonzalez, Manuel Marcos, Marcio Alvino, Paulo Guedes, Professor Joziel, Rosana Valle, Sanderson, Santini, Severino Pessoa, Valdevan Noventa, Wladimir Garotinho, Afonso Hamm, Aliel Machado, Amaro Neto, Aureo Ribeiro, Bosco Costa, Cezinha de Madureira , Da Vitoria, David Soares, Domingos Sávio, Hélio Costa, Hercílio Coelho Diniz, José Nelto, Juarez Costa, Juninho do Pneu, Juscelino Filho, Miguel Lombardi, Pastor Eurico, Paulo Azi, Ricardo Pericar, Rodrigo Coelho e Sergio Vidigal.

Sala da Comissão, em 18 de setembro de 2019.

Deputado ELI CORRÊA FILHO
Presidente

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

I – RELATÓRIO

O projeto em análise, de autoria COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL, aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República do Benim, assinado em Brasília, em 26 de abril de 2018.

O parágrafo único do art. 1º do Projeto, nos termos do inciso I do artigo 49 da Constituição Federal, determina a sujeição à aprovação do Congresso Nacional de quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

O art. 2º do Projeto estabelece que o Decreto Legislativo entrará em vigor na data de sua publicação.

Segundo a Exposição de Motivos Interministerial nº EMI nº 00137/2018 MRE MTPA, de 1 de agosto de 2018, o Acordo tem como objetivo “incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências da existência de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Benim, e para além desses”. O Acordo é composto de vinte e seis artigos e um anexo.

Ao tramitar na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, a matéria foi aprovada na reunião ordinária de 3 de julho de 2019, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo nº 467, de 2019.

O projeto tramita em regime de Urgência (Art. 151, I "j", RICD) e está sujeito à apreciação do Plenário, tendo sido distribuído às Comissões de Viação e Transporte (CVT), Constituição e Justiça e Cidadania (CCJC – art. 54 RICD) e Finanças e Tributação (CFT – mérito e art. 54 RICD), as quais analisam o projeto simultaneamente, em razão do regime de urgência a ele conferido.

Na Comissão de Viação e Transporte (CVT), em 3 de setembro de 2019, foi apresentado o Parecer do Relator, Deputado Professor Joziel, sendo que tal Parecer ainda não foi apreciado pela Comissão.

Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), ainda não foi designado relator.

Nesta Comissão (CFT), fui designado Relator em 22 de agosto de 2019.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, X, "h", e 53, II) e a Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação (NI/CFT) definem que o exame de compatibilidade ou adequação far-se-á por meio da análise da conformidade da proposição com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias, o orçamento anual.

Além disso, a NI/CFT define que também nortearão a análise outras normas pertinentes à receita e despesa públicas. São consideradas como outras normas, especialmente, a Constituição Federal e a Lei de Responsabilidade Fiscal-LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

O art. 1º, §1º, da NI/CFT define como compatível *"a proposição que não conflite com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e das demais disposições legais em vigor"* e como adequada *"a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual"*.

Confrontando a proposição em análise com os dispositivos legais e regimentais mencionados, verifica-se que os arts. 5º e 10 do Acordo preveem isenção de impostos e taxas que poderiam resultar em renúncia de receita da União.

No entanto, a leitura cuidadosa dos dispositivos demonstra que o texto do Acordo Brasil-Benin reflete as regras estabelecidas pela Convenção de Chicago em relação a Direitos Alfandegários.

A Convenção foi incorporada ao ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto de promulgação nº 21.713, de 27 de agosto de 1946. Não há, portanto, no conteúdo do Acordo em exame, qualquer cláusula que implique a concessão de benefício fiscal ou tratamento tributário privilegiado em relação ao que já é concedido para as empresas de transporte aéreo nacionais e internacionais, o que nos leva a concluir que o Projeto de Decreto Legislativo não conflita com as normas de finanças públicas em vigor.

No mérito, a proposição em tela merece prosperar, tendo em vista que contribui para o fortalecimento das relações e do comércio bilateral entre o Brasil e a República do Benim, especialmente na área de serviços aéreos.

Ante o exposto, o voto é pela adequação orçamentária e financeira do Projeto de Decreto Legislativo nº 467 de 2019, e no mérito pela sua aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado EDUARDO CURY
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela adequação financeira e orçamentária do Projeto de Decreto Legislativo nº 467/2019; e, no mérito, pela aprovação, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Eduardo Cury.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Sergio Souza - Presidente, Júlio Cesar - Vice-Presidente, Alê Silva, Celso Sabino, Denis Bezerra, Elias Vaz, Enio Verri, Felipe Rigoni, Fernando Monteiro, Flávio Nogueira, Gil Cutrim, Glaustin Fokus, Gleisi Hoffmann, Guiga Peixoto, Hercílio Coelho Diniz, Hildo Rocha, Lucas Redecker, Marreca Filho, Otto Alencar Filho, Paes Landim, Paulo Ganime, Pedro Paulo, Rui Falcão, Ruy Carneiro, Sidney Leite, Walter Alves, Assis Carvalho, Bosco Saraiva, Bruna Furlan, Celso Maldaner, Charles Evangelista, Chiquinho Brazão, Christiane de Souza Yared, Daniel Silveira, Dr. Frederico, Edilázio Júnior, Evair Vieira de Melo, Júnior Bozzella, Kim Kataguirí, Lafayette de Andrada, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Márcio Labre, Moses Rodrigues, Paula Belmonte, Paulo Azi, Rodrigo Coelho e Santini.

Sala da Comissão, em 18 de setembro de 2019.

Deputado SERGIO SOUZA
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

Pelo projeto de decreto legislativo, acima em epígrafe, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República do Benim, assinado em Brasília, em 26 de abril de 2018.

O Acordo em exame chegou ao Congresso pela Mensagem nº 584, de 2018, do Poder Executivo.

O referido Acordo, pelo seu Artigo 1, precisa os termos que serão importantes nos dispositivos do Acordo: autoridade aeronáutica, acordo, capacidade, convenção, empresa aérea designada, preço, território, tarifa aeronáutica e serviço aéreo.

Consoante o Artigo 2 do Acordo, cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados no Ato, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Anexo do documento.

As empresas aéreas designadas, que são as autorizadas a operar no outro Estado Parte gozarão, dentre outros, dos seguintes direitos:

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

O Acordo dispõe que cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte, uma ou mais empresas para os serviços acordados, e a autorização para a atuação das empresas deverá ser concedida com a mínima demora na tramitação do pedido.

O Artigo 5 do Acordo traz dispositivos referentes à aplicação das leis. O primeiro item desse artigo dispõe que as leis e regulamentos da Parte que

recebe as aeronaves do outro Estado Parte serão aplicados a estas, bem como aos passageiros, tripulantes, carga e mala postal.

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, no que concerne à aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

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.

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 fins de operação.

Há importantes disposições sobre a segurança operacional, incluindo a possibilidade de consultas de uma Parte com a outra, para que uma se inteire das normas aplicadas pela outra. Nota-se também a presença de normas de segurança geral da aviação visando a coibir atos ilícitos de violência nos aeroportos ou nas aeronaves.

Pelo Artigo 9, nenhuma Parte cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores às cobradas de suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

Preveem-se ainda facilidades alfandegárias a serem concedidas em regime de reciprocidade, liberdade para se determinarem a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo a ser ofertada; liberdade para praticar preços, ressalvados os abusos e as práticas discriminatórias; liberdade para converter e remeter as receitas obtidas em solo da outra Parte; liberdade para firmar acordos com outras empresas e compartilhar rotas.

Em seu Artigo 13, o Acordo dispõe sobre o intercâmbio de informações em matéria de concorrência entre as Partes.

O Acordo estabelece a previsão de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda ao Ato. Demais, prioriza as negociações e consultas como meio de solução das eventuais controvérsias.

Vale ainda destacar o rito da denúncia no Ato ora analisado: 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 quatorze (14) dias depois de seu recebimento pela OACI (Organização Internacional da Aviação Civil).

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme determina o artigo 32, inciso IV, alínea 'a', combinado com o artigo 139, inciso II, 'c', do Regimento Interno desta Casa, compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se manifestar sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº. 487, de 2016.

O artigo 84, inciso VIII, da Constituição Federal, outorga competência ao Presidente da República para celebrar tratados, convenções e atos internacionais, que estão, porém, sujeitos a referendo do Congresso Nacional. Já o artigo 49, inciso I, da mesma Carta Política, nos diz que é da competência exclusiva do Congresso Nacional resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais. Por sua vez, o art. 4º do Diploma Maior elenca os princípios que devem reger as relações internacionais do país.

Esta relatoria não detectou qualquer inconstitucionalidade no projeto de decreto legislativo em exame, nem no Acordo que lhe serve de base, haja vista que, em ambos, se observaram as imposições constitucionais pertinentes que vêm de ser citadas.

A proposição e o Acordo a que ela se refere são, portanto, constitucionais e jurídicos.

Acresce que o projeto de decreto legislativo, ora examinado, é bem escrito e respeita a boa técnica legislativa, nos termos do que dispõe a Lei Complementar nº 95, de 1998.

Em face do exposto, voto pela juridicidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 467, de 2019.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado EDUARDO CURY
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 467/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Eduardo Cury.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Felipe Francischini - Presidente, Bia Kicis e Caroline de Toni - Vice-Presidentes, Alencar Santana Braga, Aureo Ribeiro, Clarissa Garotinho, Delegado Marcelo Freitas, Delegado Waldir, Diego Garcia, Eduardo Cury, Enrico Misasi, Fábio Trad, Geninho Zuliani, Gilson Marques, João Campos, João H. Campos, João Roma, Joenia Wapichana, José Guimarães, Júlio Delgado, Luizão Goulart, Marcelo Ramos, Margarete Coelho, Patrus Ananias, Paulo Eduardo Martins, Paulo Teixeira, Renildo Calheiros, Samuel Moreira, Sergio Toledo, Shéridan, Talíria Petrone, Angela Amin, Cássio Andrade, Chiquinho Brazão, Chris Tonietto, Delegado Pablo, Erika Kokay, Francisco Jr., Guilherme Derrite, Gurgel, José Medeiros, Júnior Bozzella, Lucas Redecker, Luiz Carlos, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcelo Freixo, Reginaldo Lopes, Rogério Peninha Mendonça, Sanderson, Sóstenes Cavalcante e Zé Silva.

Sala da Comissão, em 3 de outubro de 2019.

Deputado FELIPE FRANCISCHINI
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
