



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO
N.º 1.163-B, DE 2018
(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 582/18
Aviso nº 504/18 - C. Civil

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Dominicana, assinado em Brasília, em 14 de maio de 2018; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. CARLOS GOMES); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. LUIZÃO GOULART).

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

APRECIACÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Dominicana, assinado em Brasília, em 14 de maio de 2018.

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

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

Sala da Comissão, em 13 de dezembro de 2018.

Deputado **Nilson Pinto**
Presidente

MENSAGEM N.º 582, DE 2018
(Do Poder Executivo)

Aviso nº 504/18 - C. Civil

Texto Do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Dominicana, assinado em Brasília, em 14 de maio 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:

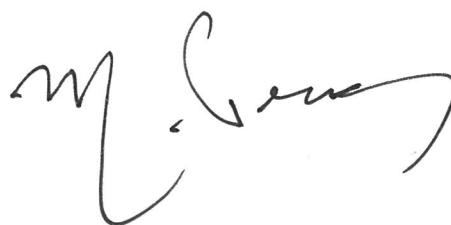
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Mensagem nº 582

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 Dominicana, assinado em Brasília, em 14 de maio de 2018.

Brasília, 15 de outubro de 2018.

A handwritten signature in black ink, appearing to be "M. Temer", written in a cursive style.

EMI nº 00136/2018 MRE MTPA



Brasília, 31 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 Dominicana, assinado em Brasília, em 14 de maio de 2018, pelo Ministro de Estado, interino, das Relações Exteriores, Marcos Bezerra Abbott Galvão, e pelo Ministro das Relações Exteriores da República Dominicana, Miguel Vargas.

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 República Dominicana, 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, 15 de outubro de 2018

Chefe da Divisão de Atos Internacionais

**ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE
A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
E A REPÚBLICA DOMINICANA**

A República Federativa do Brasil

e

a República Dominicana,
doravante 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 e além seus respectivos territórios;

acordam o que se segue:

Artigo 1
Definições

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

- a) "autoridades aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da República Dominicana, a Junta de Aviação Civil, ou em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;
- b) "Acordo" significa este Acordo, seu Anexo 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 qualquer Anexo adotado 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 carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo serviços auxiliares aplicáveis, 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, designa as áreas terrestres e águas territoriais adjacentes e o espaço aéreo acima das mesmas sob a soberania do dito Estado;

h) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e

i) "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais", têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção.

Artigo 2

Concessão de Direitos

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

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 do presente Acordo 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, outras que não as designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo também gozarão dos direitos especificados nas letras a) e b) do parágrafo 2 deste Artigo.

4. Nenhum dispositivo do parágrafo 2 será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte.

Artigo 3

Designação e Autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte, através dos canais diplomáticos, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação.

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

a) a empresa aérea 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 outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

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

Artigo 4

Negação, Revogação e Limitação de Autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo à empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente nos casos em que:

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

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

Artigo 5

Aplicação de Leis

1. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, serão aplicados à aeronave 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 deverão ser isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

Artigo 6

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças forem 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 chega à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se

considerem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão conformes com as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção.

4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte.

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

6. Com referência ao parágrafo 2, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI será disto notificado. O mesmo 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 a aeronave 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 poderá solicitar permissão para que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo aplicadas ou que planejam aplicar, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos de comum acordo 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 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do começo das consultas, isto constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

Artigo 9

Tarifas Aeronáuticas

Nenhuma das Partes cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte, pela utilização de instalações e dos serviços proporcionados, tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

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, material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

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

a) introduzidos no território de uma Parte por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte;

b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte; ou

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

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

Artigo 11

Impostos

1. O valor representado pelas aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada será tributado unicamente no território da Parte em que está situada a sede da empresa aérea.
2. Os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, bem como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos, serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte, devendo as duas Partes procurar concluir um acordo especial para evitar a dupla tributação.

Artigo 12

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.

Artigo 13

Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitas a aprovação.
2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte para e desde seu território.

Artigo 14

Concorrência

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

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

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

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

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

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

Artigo 15

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas designadas 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 conversões e remessas.

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

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

Artigo 16

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 Partes facilitarão e acelerarão as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

Artigo 17

Serviços de Apoio em Solo

Sempre que as leis, regulamentos ou compromissos contratuais de cada uma das Partes limitarem ou impossibilitarem a prestação de seus serviços de apoio em solo no território da outra Parte, cada empresa aérea designada deverá ser tratada de forma não discriminatória no que concerne aos serviços de apoio em solo oferecidos por um provedor ou provedores devidamente autorizados.

Artigo 18

Código Compartilhado

1. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão operar ou oferecer serviços, utilizando as modalidades de código compartilhado, bloqueio de espaço e outras formas de operação conjunta:

i) com empresas aéreas de qualquer uma das Partes; e

ii) com empresas aéreas de um terceiro país, sempre e quando o referido terceiro país autorize ou permita a realização de acordos equivalentes entre as empresas aéreas da outra Parte e outras empresas aéreas nos serviços até e desde o referido terceiro país.

2. Todas as empresas aéreas que concluam tais acordos deverão contar com direitos de tráfego correspondentes e cumprir os requisitos que normalmente se aplicam a tais acordos.

Artigo 19

Estatísticas

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

Artigo 20

Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos previstos a fim de proceder à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 45 (quarenta e cinco) dias antes de operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado para qualquer modificação dos horários.

2. Para os voos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro horário aprovado, essa empresa aérea solicitará autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte.

Artigo 21

Proteção do Meio Ambiente

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

Artigo 22

Consultas

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

2. Tais consultas, que podem ser feitas mediante reuniões ou por correspondência, serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da

solicitação por escrito pela outra Parte, a menos que de outra forma acordado por ambas as Partes.

Artigo 23

Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção das que possam surgir decorrentes dos Artigos 7 (Segurança Operacional) e 8 (Segurança da Aviação), 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 através dos canais diplomáticos.

Artigo 24

Emendas

1. Qualquer emenda deste Acordo acertada entre as Partes, em conformidade com o Artigo 23 (Consultas), entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.
2. Qualquer emenda ao Anexo a este Acordo poderá ser acertada por escrito entre as autoridades aeronáuticas das Partes e entrará em vigor quando confirmada por troca de notas diplomáticas.

Artigo 25

Acordos Multilaterais

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

Artigo 26

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 1 (um) ano depois da data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela OACI.

Artigo 27
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados na OACI pelas Partes a partir da data de sua entrada em vigor.

Artigo 28
Entrada em Vigor

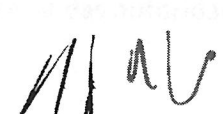
Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

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

Feito em Brasília, em 14 de maio de 2018, em português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

PELA REPÚBLICA DOMINICANA



Marcos Bezerra Abbott Galvão
Ministro de Estado, interino, das Relações
Exteriores



Miguel Vargas
Ministro das Relações Exteriores

Anexo I

Quadro de Rotas

ROTAS BRASILEIRAS			
Origem	Via	Destino	Além
Pontos no Brasil	Pontos intermediários	Pontos na República Dominicana	Pontos além
ROTAS DOMINICANAS			
Origem	Via	Destino	Além
Pontos na República Dominicana	Pontos intermediários	Pontos no Brasil	Pontos além

Notas:

As empresas aéreas designadas por ambas as Partes poderão:

1. Omitir escalas em suas respectivas rotas, em qualquer ou em todos os voos, com a condição de que os serviços se iniciem ou terminem em um ponto da Parte que designa a empresa aérea.
2. Servir nas rotas um ponto ou pontos intermediários ou além do território das Partes, em qualquer combinação ou ordem.
3. Transferir o tráfego de qualquer de suas aeronaves a qualquer outra de suas aeronaves em qualquer ponto das rotas.
4. Servir pontos anteriores a qualquer ponto em seu território, com ou sem troca de aeronaves ou número de voo, e oferecer e anunciar estes serviços ao público.

Anexo II

Voos Não Regulares ou Charter

Cada Parte concederá, em regime de reciprocidade, autorização para a realização de operações não regulares das empresas aéreas que estejam devidamente autorizadas pela outra Parte, com direitos de 3ª e 4ª liberdades, sem limitação de número de voos não regulares de passageiros e de carga.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL.

I – RELATÓRIO.

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição Federal, o Exmo. Senhor Presidente da República submete à apreciação do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Dominicana, assinado em Brasília, em 14 de maio de 2018.

No preâmbulo, os Governos do Brasil e da República Dominicana, ambos Partes da Convenção sobre Avião Civil Internacional, afirmam o desejo de contribuir para o desenvolvimento da aviação internacional e concluir um acordo com o propósito de estabelecer e explorar serviços aéreos entre e além de seus respectivos territórios.

O Acordo conta com 28 artigos e dois Anexos, abaixo descritos.

O Artigo 1 estabelece as definições do Acordo: as “autoridades aeronáuticas” são, no Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da República Dominicana, a Junta de Aviação Civil. O Acordo significa este Acordo, seu Anexo e emendas; “capacidade” significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, “Convenção” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, “empresa aérea designada” significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Acordo; “preço” significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e carga; “território”, designa as áreas terrestres e águas territoriais adjacentes e o espaço aéreo acima das mesmas sob a soberania do dito Estado; “tarifa aeronáutica” significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto; “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais” têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 1944 (Convenção de Chicago).

O Artigo 2 trata da concessão de direitos. Além das rotas especificadas, as Partes terão o direito de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; fazer escalas nos pontos das rotas especificadas entre as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal separadamente ou em combinação. Empresas aéreas de cada Parte, ainda que não designadas com base no artigo 3 deste Acordo também gozarão dos direitos especificados neste de sobrevoar e fazer escalas no território da outra Parte.

O Artigo 3 especifica que cada Parte terá o direito de designar as empresas aéreas que operarão os serviços acordados conforme o presente Acordo e

de revogar ou alterar a designação, por via diplomática. No momento de receber a designação e o pedido de autorização da empresa aérea designada, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa; o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa; a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições sobre segurança operacional e de segurança da Aviação descritos no Acordo; e a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

O Artigo 4 se refere à negação, revogação e limitação de autorização, a qual ocorrerá caso as autoridades aeronáuticas de cada Parte não estejam convencidas de que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa; de que o controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa; a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas sobre Segurança Operacional e Segurança da Aviação dispostas no presente Acordo; ou a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e os regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

O Artigo 5 estabelece que as leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou à operação e navegação de tais aeronaves serão aplicados às aeronaves das empresas da outra Parte. Estabelece ainda que 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. 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. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito deverão ser isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

Em conformidade com o Artigo 6, os certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que tais certificados tenham sido emitidos ou convalidados sob requisitos iguais ou superiores aos requisitos mínimos

estabelecidos segundo a Convenção.

O Artigo 7 trata da segurança operacional, um dos pontos cruciais do Acordo. De acordo com ele, cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Se, depois de realizadas as consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém e administra os requisitos de segurança estabelecidos pela Convenção de Aviação Civil Internacional, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). O Artigo faz referência ao Artigo 16 da Convenção de Aviação Civil Internacional, o qual determina 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 inspeção. O objetivo da inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças da tripulação e o equipamento da aeronave. Caso seja indispensável adotar medidas urgentes para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte se reserva o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas de outra Parte. Se for constatado que uma Parte continua a descumprir as normas da OACI, o Secretário-Geral da Organização será notificado.

O Artigo 8 trata da segurança da Aviação. Nele, as Partes reafirmam sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. 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. Assim, Brasil e República Dominicana fornecerão toda a assistência mútua contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações e serviços de navegação aérea e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil. Ambos também deverão agir, em suas relações mútuas, seguindo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI, além de exigir que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território ajam em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação. Será exigido que os operadores de

aeronave observem as disposições sobre a segurança da aviação, detalhadas anteriormente, na descrição do Artigo 3 do presente Acordo. Medidas adequadas devem ser efetivamente aplicadas em cada território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança da aeronave, seus passageiros e tripulações de aeroportos ou instalações e serviços de navegação aérea, as Partes fornecerão assistência mútua, facilitando as comunicações e tomarão todas as medidas apropriadas para pôr termo à ameaça. As Partes terão o direito de avaliação, pelas suas autoridades aeronáuticas, de avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo aplicadas ou que planejam aplicar, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para ele. Tais avaliações serão executadas na conformidade dos entendimentos administrativos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora, com a finalidade de assegurar a rapidez das avaliações. Todas as avaliações serão cobertas por um acordo específico sobre a proteção de informações. Se uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre adequadamente os dispositivos de segurança da aviação, poderá solicitar a realização de consultas. A falta de acordo na realização de consultas constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa ou empresas aéreas designadas pela outra Parte.

O Artigo 9 trata das tarifas aeronáuticas, as quais não poderão ser superiores às cobradas das empresas aéreas de cada Parte.

O Artigo 10 se refere aos direitos alfandegários, estabelecendo que cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, provisões de bordo e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves e empresa aérea.

O Artigo 11 trata dos impostos e estipula que os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte. Neste Artigo, o Acordo concita as Partes à conclusão de um acordo especial que evite a dupla tributação.

O Artigo 12 trata da capacidade e determina que cada Parte permitirá à empresa aérea designada que determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

Quanto aos preços, dos quais trata o Artigo 13, eles serão fixados

pelas empresas aéreas designadas e não estarão sujeitos à aprovação.

O Artigo 14 estipula que as Partes deverão manter-se informadas sobre suas leis, políticas e práticas sobre concorrência ou modificações dessa legislação.

Nos termos do Artigo 15, Brasil e República Dominicana permitirão às empresas aéreas designadas de cada 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.

De acordo com o Artigo 16, as empresas aéreas de cada Parte terão o direito de vender e comercializar em seu território os serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de abrir seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora, como não operadora.

As normas do artigo 17, que tratam dos serviços de apoio em solo, estabelecem que, sempre que as leis, regulamentos ou compromissos contratuais de cada uma das Partes limitarem ou impossibilitarem a prestação de seus serviços de apoio em solo no território da outra Parte, cada empresa aérea designada deverá ser tratada de forma não discriminatória no que concerne aos serviços de apoio em solo oferecidos por um provedor ou provedores devidamente autorizados.

O Artigo 18 se refere ao Código Compartilhado e aos Acordos de Cooperação. Ele estabelece que ao operar ou manter os serviços acordados nas rotas acordadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá celebrar acordos de cooperação comercial, incluindo bloqueio de assentos ou código compartilhado, com empresas aéreas da mesma Parte; empresas aéreas da outra Parte, empresas aéreas de terceiros países, desde que esses terceiros países autorizem ou permitam tais acordos entre as empresas aéreas da outra Parte e outras empresas aéreas em serviços para, desde e via tais terceiros países, desde que cumpridas determinadas considerações.

O Artigo 19 estabelece que as autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas.

Nos termos do Artigo 20, as empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas de outra Parte, pelo menos trinta dias antes do início dos serviços.

O Artigo 21 trata da proteção do meio ambiente e estabelece que as Partes apoiam a necessidade de proteger o meio ambiente fomentando o desenvolvimento sustentável da aviação.

O Artigo 22 abre a possibilidade de solicitação de realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação, emenda ou satisfatório cumprimento do Acordo.

O Artigo 23 trata da solução de controvérsias, à exceção das que possam surgir decorrentes da Segurança Operacional (Artigo 7) ou da Segurança da Aviação (Artigo 8), e determina que as autoridades aeronáuticas das Partes busquem, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações e, em segunda instância, por meio de canais diplomáticos.

O Artigo 24 abre espaço para emendas ao Acordo, a serem negociadas entre as Partes por meio de consultas, com vigência em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas que indiquem o cumprimento pelas Partes dos procedimentos internos necessários.

Nos termos do artigo 25, se um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo será emendado para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral.

O presente Acordo terá vigência indefinida, mas pode ser denunciado a qualquer momento. A notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional, de acordo com o Artigo 26.

O presente Acordo, bem como suas possíveis emendas, serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional, nos termos do artigo 27.

De acordo com o Artigo 28, o Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

O Anexo I estabelece o Quadro de Rotas para as empresas aéreas designadas pelas Partes. As empresas registradas pelo Brasil podem operar de pontos no Brasil via pontos intermediários para pontos na República Dominicana e além, enquanto as da República Dominicana podem operar de pontos na República Dominicana via pontos intermediários para pontos no Brasil e além.

O Anexo II estabelece que, em caso de voos não regulares ou charter, cada parte concederá, em regime de reciprocidade, autorização para a realização de operações das empresas aéreas que estejam devidamente autorizadas pela outra Parte, com direitos de 3ª e 4ª liberdades, sem limitação de número de voos não regulares de passageiros e de carga.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR.

De acordo com a Exposição de Motivos Interministerial (EMI nº 00136/2018 MRE MTPA) que acompanha e instrui a Mensagem Presidencial, o texto do presente Acordo foi confeccionado em atuação conjunta do Ministério das Relações Exteriores, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e a

Agência Nacional de Aviação (ANAC) e tem o propósito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, por meio da criação de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e da República Dominicana. O Acordo está em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil, estabelecida pelo Decreto nº 6.780, de fevereiro de 2009.

Ressalte-se que, nos últimos anos, o Brasil tem realizado acordos sobre serviços aéreos em moldes semelhantes com diversos países, entre eles: Ucrânia, Estados Unidos, Arábia Saudita, Cuba e Curaçau e dezenas de outros países.

O instrumento em apreço fundamenta-se, como os recentes acordos de serviços aéreos assinados pelo Governo Brasileiro, na adoção de um modelo tendente a uma “política de céus abertos”. Como se sabe, a política de céus abertos prevê a liberalização de normas e regulamentos sobre os serviços de transporte aéreo internacional em variados graus, permitindo, em regra, liberdade de mercado na determinação da frequência, capacidade e escala de voos, nos preços e tarifas aéreas e no compartilhamento de voos.

O presente Acordo, que segue as cláusulas usuais de acordos de serviços aéreos conforme o modelo da Organização da Aviação Civil Internacional, concede às empresas aéreas designadas por uma dada Parte — em conformidade com critérios de vínculo real ao Estado de registro e cumprimento de requisitos de segurança operacional e da aviação —, o direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas, anexo ao Acordo. Conforme esse Quadro, os voos regulares podem partir do Estado de designação, fazer escala em pontos intermediários, seguir para um ponto no outro Estado Parte e, depois, para pontos além, embarcando e desembarcando tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação. Além de conceder direitos de tráfego até a quinta liberdade do ar, o Acordo institui que cada Parte permitirá às empresas aéreas por ela designadas que determinem a frequência e a capacidade dos serviços de transportes aéreo internacional a ser ofertada, bem como autoriza que as próprias empresas fixem os preços das passagens.

Por outro lado, o sistema de inspeções e consultas estabelecido pelo Acordo, a serem efetuadas pelas autoridades aéreas de cada país, estimula a rapidez e a desburocratização do deslocamento entre o Brasil e a República Dominicana.

Com a aprovação deste Acordo, daremos mais um passo em direção ao maior estreitamento nas relações entre os dois países, que já tem procurado o incremento no diálogo bilateral e na cooperação mútua. Neste ponto, citamos a manutenção de programa de Cooperação Técnica em áreas como meio ambiente, saúde, segurança, capacitação profissional e educação.

Diante do exposto, somos pela aprovação do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Dominicana, assinado em Brasília, em 14 de maio de 2018, nos termos do projeto de decreto legislativo que apresentamos a seguir.

Sala da Comissão, em de de 2018.

Deputado VINICIUS CARVALHO
Relator

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2018.
(Mensagem nº 582, de 2018)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Dominicana, assinado em Brasília, em 14 de maio 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 Dominicana, assinado em Brasília, em 14 de maio de 2018.

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

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

Sala da Comissão, em de de 2018.

Deputado VINICIUS CARVALHO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 582/18, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Vinicius Carvalho.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Nilson Pinto - Presidente; Paulo Abi-Ackel - Vice-Presidente; Arlindo Chinaglia, Cabuçu Borges, Cesar Souza, Claudio Cajado, Jean Wyllys, Jefferson Campos, Jô Moraes, Luiz Lauro Filho, Márcio Marinho, Miguel Haddad, Pastor Eurico, Pedro Fernandes, Rubens Bueno, Soraya Santos, Vinicius Carvalho, Delegado Edson Moreira, Luiz Nishimori, Marcus Vicente, Nelson Marquezelli, Nelson Pellegrino, Rosangela Gomes, Stefano Aguiar e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 12 de dezembro de 2018.

Deputado NILSON PINTO
Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

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

..... **TÍTULO IV DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES**

CAPÍTULO I DO PODER LEGISLATIVO

..... **Seção II Das Atribuições do Congresso Nacional**

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

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

União;

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

VII - transferência temporária da sede do Governo Federal;

VIII - concessão de anistia;

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

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

XI - criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)](#)

XII - telecomunicações e radiodifusão;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VI - mudar temporariamente sua sede;

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

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

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

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

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

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

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

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

XV - autorizar referendo e convocar plebiscito;

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

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

Art. 50. A Câmara dos Deputados e o Senado Federal, ou qualquer de suas Comissões, poderão convocar Ministro de Estado ou quaisquer titulares de órgãos

diretamente subordinados à Presidência da República para prestarem, pessoalmente, informações sobre assunto previamente determinado, importando crime de responsabilidade a ausência sem justificativa adequada. (“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994)

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

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

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.163, de 2018, que *“Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Dominicana, assinado em Brasília, em 14 de maio de 2018”*. A proposta é oriunda da Comissão de Relações Exteriores, que aprovou a Mensagem nº 582, de 2018, encaminhada pelo Poder Executivo.

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

“O Artigo 1 estabelece as definições do Acordo: as “autoridades aeronáuticas” são, no Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da República Dominicana, a Junta de Aviação Civil. O Acordo significa este Acordo, seu Anexo e emendas; “capacidade” significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo; “Convenção” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional; “empresa aérea designada” significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Acordo; “preço” significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e carga; “território”, designa as áreas terrestres e águas territoriais adjacentes e o espaço aéreo acima das mesmas sob a soberania do dito Estado; “tarifa aeronáutica” significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto; “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais” têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 1944 (Convenção de Chicago).

O Artigo 2 trata da concessão de direitos. Além das rotas especificadas, as Partes terão o direito de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; fazer escalas nos pontos das rotas especificadas entre as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal separadamente ou em combinação. Empresas aéreas de cada Parte, ainda que não

designadas com base no artigo deste Acordo também gozarão dos direitos especificados neste de sobrevoar e fazer escalas no território da outra Parte.

O Artigo 3 especifica que cada Parte terá o direito de designar as empresas aéreas que operarão os serviços acordados conforme o presente Acordo e de revogar ou alterar a designação, por via diplomática. No momento de receber a designação e o autorização da empresa aérea designada, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa; o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa; a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições sobre segurança operacional e de segurança da Aviação descritos no Acordo; e a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundos as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

O Artigo 4 se refere à negação, revogação e limitação de autorização, a qual ocorrerá caso as autoridades aeronáuticas de cada Parte não estejam convencidas de que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa; de que o controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa; a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas sobre Segurança Operacional e Segurança da Aviação dispostas no presente Acordo; ou a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e os regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

O Artigo 5 estabelece que as leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou à operação e navegação de tais aeronaves serão aplicados às aeronaves das empresas da outra Parte. Estabelece ainda que 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. 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. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito deverão ser isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

Em conformidade com o Artigo 6, os certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que tais certificados tenham sido

emitidos ou convalidados sob requisitos iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

O Artigo 7 trata da segurança operacional, um dos pontos cruciais do Acordo. De acordo com ele, cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, 4 tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Se, depois de realizadas as consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém e administra os requisitos de segurança estabelecidos pela Convenção de Aviação Civil Internacional, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). O Artigo faz referência ao Artigo 16 da Convenção de Aviação Civil Internacional, o qual determina 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 inspeção. O objetivo da inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças da tripulação e o equipamento da aeronave. Caso seja indispensável adotar medidas urgentes para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte se reserva o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas de outra Parte. Se for constatado que uma Parte continua a descumprir as normas da OACI, o Secretário-Geral da Organização será notificado.

O Artigo 8 trata da segurança da Aviação. Nele, as Partes reafirmam sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. 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. Assim, Brasil e República Dominicana fornecerão toda a assistência mútua contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações e serviços de navegação aérea e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil. Ambos também deverão agir, em suas relações mútuas, seguindo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI, além de exigir que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território ajam em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação. Será exigido que os operadores de aeronave observem as disposições sobre a segurança da aviação, detalhadas

anteriormente, na descrição do Artigo 3 do presente Acordo. Medidas adequadas devem ser efetivamente aplicadas em cada território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança da aeronave, seus passageiros e tripulações de aeroportos ou instalações e serviços de navegação aérea, as Partes fornecerão assistência mútua, facilitando as comunicações e tomarão todas as medidas apropriadas para pôr termo à ameaça.

As Partes terão o direito de avaliação, pelas suas autoridades aeronáuticas, de avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo aplicadas ou que planejam aplicar, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para ele. Tais avaliações serão executadas na conformidade dos entendimentos administrativos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora, com a finalidade de assegurar a rapidez das avaliações. Todas as avaliações serão cobertas por um acordo específico sobre a proteção de informações. Se uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre adequadamente os dispositivos de segurança da aviação, poderá solicitar a realização de consultas. A falta de acordo na realização de consultas constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa ou empresas aéreas designadas pela outra Parte.

O Artigo 9 trata das tarifas aeronáuticas, as quais não poderão ser superiores às cobradas das empresas aéreas de cada Parte.

O Artigo 10 se refere aos direitos alfandegários, estabelecendo que cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, provisões de bordo e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves e empresa aérea.

O Artigo 11 trata dos impostos e estipula que os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte. Neste Artigo, o Acordo concita as Partes à conclusão de um acordo especial que evite a dupla tributação.

O Artigo 12 trata da capacidade e determina que cada Parte permitirá à empresa aérea designada que determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

Quanto aos preços, dos quais trata o Artigo 13, eles serão fixados pelas empresas aéreas designadas e não estarão sujeitos à aprovação.

O Artigo 14 estipula que as Partes deverão manter-se informadas sobre suas leis, políticas e práticas sobre concorrência ou modificações dessa legislação.

Nos termos do Artigo 15, Brasil e República Dominicana permitirão às empresas aéreas designadas de cada 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.

De acordo com o Artigo 16, as empresas aéreas de cada Parte terão o direito de vender e comercializar em seu território os serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de abrir seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora, como não operadora.

As normas do artigo 17, que tratam dos serviços de apoio em solo, estabelecem que, sempre que as leis, regulamentos ou compromissos contratuais de cada uma das Partes limitarem ou impossibilitarem a prestação de seus serviços de apoio em solo no território da outra Parte, cada empresa aérea designada deverá ser tratada de forma não discriminatória no que concerne aos serviços de apoio em solo oferecidos por um provedor ou provedores devidamente autorizados.

O Artigo 18 se refere ao Código Compartilhado e aos Acordos de Cooperação. Ele estabelece que ao operar ou manter os serviços acordados nas rotas acordadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá celebrar acordos de cooperação comercial, incluindo bloqueio de assentos ou código compartilhado, com empresas aéreas da mesma Parte; empresas aéreas da outra Parte, empresas aéreas de terceiros países, desde que esses terceiros países autorizem ou permitam tais acordos entre as empresas aéreas da outra Parte e outras empresas aéreas em serviços para, desde e via tais terceiros países, desde que cumpridas determinadas considerações.

O Artigo 19 estabelece que as autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas.

Nos termos do Artigo 20, as empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas de outra Parte, pelo menos trinta dias antes do início dos serviços.

O Artigo 21 trata da proteção do meio ambiente e estabelece que as Partes apoiam a necessidade de proteger o meio ambiente fomentando o desenvolvimento sustentável da aviação.

O Artigo 22 abre a possibilidade de solicitação de realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação, emenda ou satisfatório cumprimento do Acordo.

O Artigo 23 trata da solução de controvérsias, à exceção das que possam surgir decorrentes da Segurança Operacional (Artigo 7) ou da Segurança da Aviação (Artigo 8), e determina que as autoridades aeronáuticas das Partes busquem, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações e, em segunda instância, por meio de canais diplomáticos.

O Artigo 24 abre espaço para emendas ao Acordo, a serem negociadas entre as Partes por meio de consultas, com vigência em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas que indiquem o cumprimento pelas Partes dos procedimentos internos necessários.

Nos termos do artigo 25, se um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo será emendado para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral. O presente Acordo terá vigência indefinida, mas pode ser denunciado a qualquer momento.

A notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional, de acordo com o Artigo 26.

O presente Acordo, bem como suas possíveis emendas, serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional, nos termos do artigo 27.

De acordo com o Artigo 28, o Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

O Anexo I estabelece o Quadro de Rotas para as empresas aéreas designadas pelas Partes. As empresas registradas pelo Brasil podem operar de pontos no Brasil via pontos intermediários para pontos na República Dominicana e além, enquanto as da República Dominicana podem operar de pontos na República Dominicana via pontos intermediários para pontos no Brasil e além.

O Anexo II estabelece que, em caso de voos não regulares ou charter, cada parte concederá, em regime de reciprocidade, autorização para a realização de operações das empresas aéreas que estejam devidamente autorizadas pela outra Parte, com direitos de 3ª e 4ª liberdades, sem limitação de número de voos não regulares de passageiros e de carga”.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Dominicana, assinado em Brasília, em 14 de maio de 2018, segue padrão adotado em acordos aéreos recentes, firmados pelo Brasil. Nele, estão abrigados (i) a concessão de direitos de tráfego de até quinta liberdade – direito de embarcar, no país B¹, passageiros, mala postal e carga destinados ao território de um outro país, bem como de desembarcar, no país

¹ País B, aqui, pode ser o Brasil ou a República Dominicana, a depender da referência.

B, passageiros, mala postal e carga procedentes de um outro país, em voos originados e/ou destinados ao país da empresa –; (ii) a múltipla designação de empresas; (iii) a livre determinação de capacidade; (iv) a liberdade tarifária; e (v) o quadro de rotas aberto – as próprias empresas decidem para que destinos pretendem voar. Esse conjunto de regras, mais liberais do que as adotadas em acordos aéreos antigos, pretende intensificar a concorrência, beneficiando o usuário do transporte aéreo. Adicionalmente, vale notar que se está permitindo operações de *codeshare* (código compartilhado) não apenas com empresa de uma das Partes, mas também com empresa de terceiro país que mantenha acordo nesse sentido com uma das Partes. Cumpre dizer que o *codeshare* permite que as companhias aéreas expandam as opções de serviço oferecidos ao consumidor sem assumir custos adicionais com aquisição de novos equipamentos.

Além de avanços importantes no domínio econômico do serviço de transporte aéreo, o acordo bilateral garante a adoção de práticas e protocolos de segurança da aviação e de segurança operacional que foram desenvolvidos nos últimos anos na esteira de decisões tomadas no âmbito da Organização de Aviação Civil Internacional – ICAO.

Não parece haver dúvida, assim, de que o presente acordo é oportuno e, no atual estágio da aviação brasileira, conveniente aos interesses nacionais. **Em vista do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.163, de 2018.**

Sala da Comissão, em 4 de julho de 2019.

Deputado CARLOS GOMES

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 1.163/2018, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Carlos Gomes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eli Corrêa Filho - Presidente, Jaqueline Cassol - Vice-Presidente, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Camilo Capiberibe, Carlos Gomes, Christiane de Souza Yared, Diego Andrade, Gelson Azevedo, Gonzaga Patriota, Hugo Leal, Leda Sadala, Lucas Gonzalez, Manuel Marcos, Paulo Guedes, Sanderson, Severino Pessoa, Valdevan Noventa, Vanderlei Macris, Wladimir Garotinho, Altineu Côrtes, Amaro Neto, Bosco Costa, Carla Zambelli, Cezinha de Madureira, David Soares, Domingos Sávio, Geninho Zuliani, Hélio Costa, Hercílio Coelho Diniz, Juninho do Pneu, Júnior Mano, Miguel Lombardi, Nelson Barbudo, Nicoletti, Pastor Eurico, Paulo Azi, Ricardo Pericar, Rodrigo Coelho, Sergio Vidigal e Tito.

Sala da Comissão, em 14 de agosto de 2019.

Deputado ELI CORRÊA FILHO
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

O presente projeto de decreto legislativo aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Dominicana, assinado em Brasília, em 14 de maio de 2018.

Ao longo de vinte e oito artigos, o Acordo traz regras para o estabelecimento e exploração de serviços aéreos entre as Partes signatárias –entre os respectivos territórios e além.

Para tanto, dispõe o Acordo sobre:

- as definições (autoridades aeronáuticas, capacidade dos serviços, outros acordos internacionais de que as signatárias são parte, tarifas e outras;

- .- os direitos que uma parte concede à outra com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas (e os direitos das empresas aéreas designadas por cada uma das partes);

- a designação e autorização, por cada parte e por escrito através dos canais diplomáticos, de uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação;

- o direito das partes a negação, revogação e limitação de autorização nos casos que menciona;

- a aplicabilidade (a aeronaves da outra parte) de leis e normas regulamentares de uma parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais e à operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território;

- o mútuo reconhecimento de certificados e licenças (relativos a aeronavegabilidade e habilitação e licenças) emitidos ou convalidados por uma parte e ainda em vigor, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças forem emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago, 7 de dezembro de 1944);

- a possibilidade de cada parte solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves;

- a afirmação de compromisso das partes, segundo o Direito Internacional, de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, segundo as Convenções internacionais aplicáveis;

- no que toca às tarifas, que as partes não cobrarão nem permitirão que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra parte, pela utilização de instalações e dos serviços proporcionados, tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes;

- no que tange a direitos alfandegários, que 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, material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da parte que esteja operando os serviços acordados;

- a tributação do valor representado pelas aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada unicamente no território da parte em que está situada a sede da empresa aérea;

- a permissão, por cada parte, 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;

- a cobrança dos preços pelos serviços operados com base no Acordo pode ser estabelecida livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitas a aprovação;

- o mútuo dever das partes em informar à outra sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e respectivas modificações, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados que poderiam afetar a operação

de serviços de transporte aéreo cobertos pelo Acordo, além de identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação;

- a conversão de divisas e remessa de receitas, de tal modo que cada parte permita às empresas aéreas designadas 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;

as atividades comerciais, pelo que cada parte concede às empresas aéreas da outra o direito de vender e agentes comercializar em seu território, serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de ou outros intermediários à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora;

- os serviços de apoio em solo, dizendo que sempre que as leis, regulamentos ou compromissos contratuais de cada uma das partes limitarem ou impossibilitarem a prestação de seus serviços de apoio em solo no território da outra parte, cada empresa aérea designada deverá ser tratada de forma não discriminatória no que concerne aos serviços de apoio em solo oferecidos por um provedor ou provedores devidamente autorizados;

- a possibilidade de as empresas aéreas designadas de ambas as partes operar ou oferecer serviços utilizando as modalidades de código compartilhado, bloqueio de espaço e outras formas de operação conjunta;

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

- a aprovação de horários, de forma que as empresas aéreas designadas de cada parte submeterão com antecedência sua previsão de horários de voos previstos a fim de proceder à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra parte;

- o compromisso de cada parte em proteger o meio ambiente fomentando o desenvolvimento sustentável da aviação;

- a possibilidade de cada parte, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento;

- a solução consensual de controvérsias entre as partes (salvo quanto a segurança operacional e segurança da aviação);

- as regras para proposição de emendas ao Acordo (também caso entre em vigor acordo multilateral relativo a transporte aéreo em relação a ambas as partes);

- a denúncia por via diplomática, registro na OACI e data de entrada em vigor.

II – VOTO DO RELATOR

Na forma do art. 32, IV, a, em concomitância com o art. 139, II, c, ambos do Regimento Interno, compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania manifestar-se acerca da constitucionalidade, juridicidade e da técnica legislativa das proposições sujeitas à apreciação da Câmara dos Deputados.

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

Assim sendo, está na competência do Poder Executivo assinar o Acordo em epígrafe, assim como é regular o exame da proposição por esta Casa Legislativa e, mais especificamente, por esta Comissão.

Nada encontramos, portanto, na proposição legislativa e no texto do Acordoem em apreço, que desobedeça às disposições constitucionais vigentes e aos princípios consagrados pelo ordenamento jurídico pátrio, mormente o art. 4º da Constituição da República.

A proposição respeita a boa técnica legislativa, tendo sido elaborado com observância dos preceitos da Lei Complementar nº 95, de 1998.

Opino, portanto, pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.163/2018.

Sala da Comissão, em de julho de 2019.

Deputado LUIZÃO GOULART
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 1.163/2018, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Luizão Goulart.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Felipe Francischini - Presidente, Bia Kicis, Lafayette de Andrada e Caroline de Toni - Vice-Presidentes, Afonso Motta, Alceu Moreira, Alencar Santana Braga, Aureo Ribeiro, Beto Rosado, Bilac Pinto, Clarissa Garotinho, Daniel Freitas, Darci de Matos, Delegado Marcelo Freitas, Diego Garcia, Edílázio Júnior, Eduardo Cury, Enrico Misasi, Expedito Netto, Fábio Trad, Geninho Zuliani, Gilson Marques, Herculano Passos, Hiran Gonçalves, João Campos, João H. Campos, Joenia Wapichana, José Guimarães, Josimar Maranhãozinho, Júlio Delgado, Júnior Mano, Léo Moraes, Luiz Flávio Gomes, Luizão Goulart, Marcelo Ramos, Márcio Biolchi, Margarete Coelho, Nelson Pellegrino, Nicoletti, Pastor Eurico, Patrus Ananias, Paulo Azi, Paulo Eduardo Martins, Paulo Teixeira, Pompeo de Mattos, Renildo Calheiros, Rubens Bueno, Samuel Moreira, Sergio Vidigal, Talíria Petrone, Aliel Machado, Angela Amin, Cássio Andrade, Chris Tonietto, Dagoberto Nogueira, Giovani Cherini, Lucas Vergilio, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Mauro Lopes, Neri Geller, Osires Damaso, Paulo Magalhães, Pedro Cunha Lima, Pedro Lupion, Pedro Westphalen e Zé Silva.

Sala da Comissão, em 21 de agosto de 2019.

Deputado FELIPE FRANCISCHINI
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
