



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 604-C, DE 2017

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 578/2016

Aviso nº 664/2016 - C. Civil

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Jamaica, celebrado em Kingston, em 13 de fevereiro de 2014; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. MAURO MARIANI); da Comissão de Finanças e Tributação, pela adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela aprovação (relator: DEP. EDUARDO CURY); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. ALEXANDRE LEITE).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

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

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

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Finanças e Tributação:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

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

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Jamaica, celebrado em Kingston, em 13 de fevereiro de 2014.

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

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

Sala da Comissão, em 30 de março de 2017.

Deputada **Bruna Furlan**
Presidente

**MENSAGEM N.º 578, DE 2016
(Do Poder Executivo)****Aviso nº 664/2016 - C. Civil**

Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Jamaica, celebrado em Kingston, em 13 de fevereiro de 2014.

NOVO DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

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

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)

APRECIÇÃO:

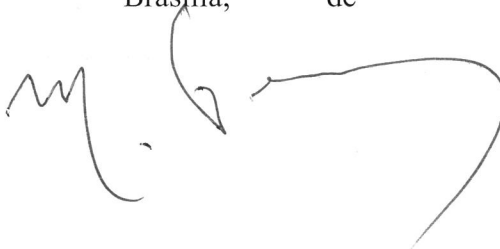
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Mensagem nº 578

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Jamaica, celebrado em Kingston, em 13 de fevereiro de 2014.

Brasília, 20 de outubro de 2016.

A handwritten signature in dark ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.

EMI nº 00249/2016 MRE MTPA

Brasília, 29 de Julho de 2016

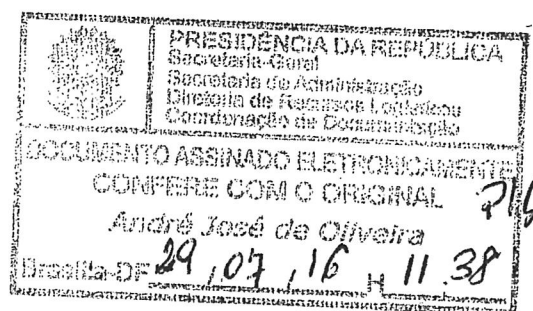
Excelentíssimo Senhor Vice-presidente da República, No Exercício do Cargo de Presidente da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo de Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a Jamaica em Kingston, em 13/02/2014, pelo Ministro de Estado das Relações Exteriores, Embaixador Luiz Alberto Figueiredo Machado e pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros e Comércio Exterior, Senhor Arnold J. Nicholson.

2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente este Ministério e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um novo marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e da Jamaica, e para além desses, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cooperação, entre outras.

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

Respeitosamente,



Assinado eletronicamente por: José Serra, Maurício Quintella Malta Lessa

000166/2014-02

COPIA AUTÊNTICA
Ministério das Relações Exteriores
Brasília, 31 de março de 2014
Chefe da Divisão de Atos Internacionais

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

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da Jamaica, doravante denominados "Partes";

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

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

Desejando concluir um Acordo com o propósito de estabelecer e explorar serviços aéreos entre seus respectivos territórios, acordam o que se segue:

ARTIGO 1
Definições

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

- a) "autoridade aeronáutica" significa, no caso da República Federativa do Brasil, a Autoridade de Aviação Civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), e no caso da Jamaica, o Ministério responsável pela aviação civil e a Autoridade de Aviação Civil da Jamaica, 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, seus Anexos, e quaisquer emendas decorrentes;
- c) "serviços acordados" significam os serviços aéreos nas rotas especificadas para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação;
- d) "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais", têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção;
- e) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui os Anexos adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, desde que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

- f) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;
- g) "OACI" significa Organização de Aviação Civil Internacional;
- h) "Rota específica" significa uma das rotas especificadas em Anexo a este Acordo;
- i) "preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modo de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos;
- j) "território" em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;
- k) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou autorizadas por estas a ser cobrada, 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.

ARTIGO 2

Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas especificado no Anexo a este Acordo.
2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes gozarão dos seguintes direitos, enquanto operar serviços internacionais:
 - a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;
 - b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;
 - c) embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em conjunto, no território de uma Parte nos pontos das rotas específicas destinadas a ou provenientes de pontos no Território da outra Parte;
 - d) embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em conjunto, no território de um terceiro país nos pontos das rotas específicas destinadas a ou provenientes de pontos no Território da outra Parte.
3. As empresas aéreas de cada Parte, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados nas letras a) e b) do parágrafo 2 deste Artigo.
4. Nada neste artigo deverá ser 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

Cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação por meio de canais diplomáticos. 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, e a empresa aérea tenha o principal lugar de negócios no território da referida Parte;
 - c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e
 - d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições prescritas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.
2. Ao receber a autorização de operação constante do Parágrafo 1, 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, e que a empresa aérea não tenha o principal lugar de negócios no território da referida Parte; 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. Esse direito somente será exercido após a realização de reunião de consulta com a outra Parte, 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.

ARTIGO 5

Aplicação de Leis

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

ARTIGO 6

Reconhecimento de Certificados e Licenças

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

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

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

6. Com referência ao parágrafo 2, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI será disto notificado. Ele também será notificado da 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 de tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens,

carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte, também, considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

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

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

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

ARTIGO 9

Direitos Alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea designada e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

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

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

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

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

4. As isenções previstas no presente artigo deverão estar também disponíveis em situações em que uma empresa aérea designada por uma Parte tenha celebrado acordos com outra empresa aérea ou empresas aéreas para o empréstimo ou a transferência, na área da outra parte, do equipamento normal e dos outros itens referidos no parágrafo 1 deste artigo, desde que outra companhia aérea (ou companhias aéreas) desfrute dessas isenções junto dessa outra Parte.

5. Exceto no que se refere às medidas relativas à segurança, passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto não estarão sujeitos a mais do que a um controle simplificado. A bagagem e a carga em trânsito direto estarão isentas de direitos aduaneiros e outros impostos semelhantes, sujeitos às leis nacionais de cada Parte, e com base na reciprocidade.

6. A isenção de direitos aduaneiros, impostos especiais de consumo, taxas de inspeção e outros direitos nacionais e encargos não deverão ser estendidas às taxas sobre o custo dos serviços prestados à(s) empresa(s) designada(s) de uma das Partes no território da outra Parte.

ARTIGO 10

Taxação

1. O capital representado por aeronaves operadas em serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada só pode ser tributado no território da Parte em que esteja a sede de direção efetiva da empresa aérea designada.

2. Os lucros provenientes da operação da aeronave de uma empresa aérea designada em serviços aéreos internacionais, bem como os bens e serviços fornecidos a ela poderão ser tributados de acordo com a legislação de cada Parte, que se esforçará por concluir um acordo especial para evitar a dupla tributação.

ARTIGO 11

Capacidade

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

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

3. Cada Parte deverá tomar medidas para eliminar todas as formas de discriminação ou de práticas concorrenciais desleais que afetam negativamente a posição competitiva de uma empresa aérea designada da outra Parte.

ARTIGO 12

Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estarem sujeitos à aprovação.
2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte originados em seu território.
3. As autoridades aeronáuticas de cada Parte poderão solicitar consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte sobre qualquer preço cobrado por uma empresa aérea da outra Parte para os serviços aéreos internacionais de ou para o território da primeira Parte, incluindo os preços para o qual uma notificação de insatisfação foi apresentada. Essas consultas devem ser realizadas no prazo máximo de 15 (quinze) dias após o recebimento do pedido. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes devem cooperar para assegurar a informação necessária para a solução fundamentada da questão. Se for alcançado um acordo em relação a um preço pelo qual foi apresentada uma notificação de insatisfação, as autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante devem usar seus melhores esforços para pôr este acordo em vigor. Se não se chegar a acordo mútuo, o preço deve entrar em vigor ou continuar em vigor.

ARTIGO 13

Concorrência

1. As Partes deverão informar-se mutuamente, quando solicitadas, sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e/ou modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que poderiam afetar a operação de serviços de transporte aéreo cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.
2. As Partes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo.
3. Não obstante quaisquer outras disposições em contrário, nada do disposto neste Acordo deverá (i) requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas ou práticas combinadas que impeçam ou distorçam a concorrência; (ii) reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas combinadas; ou (iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

ARTIGO 14

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 on-line como off-line.
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. As necessidades de pessoal mencionadas no parágrafo 3 supracitado podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas por pessoal próprio ou pelos serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte, autorizada a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

5. Os representantes e os auxiliares estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte e de acordo com tais leis e regulamentos:

a) cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados no parágrafo 3 deste Artigo; e

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

ARTIGO 15 Código Compartilhado

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

a) uma empresa ou empresas aéreas da mesma das Parte;

b) uma empresa aérea ou empresas aéreas de outra Parte;

c) uma empresa ou empresas aéreas de um terceiro país;

d) um provedor de transporte de superfície de qualquer país,

desde que todas as empresas aéreas em tais acordos:

i) tenham os direitos apropriados;

ii) cumpram os requisitos normalmente aplicados a esses acordos.

2. As companhias aéreas estão obrigadas a apresentar às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para aprovação, qualquer acordo de cooperação proposto, antes de sua introdução proposta.

3. Não obstante qualquer outra disposição do presente Acordo, as transportadoras aéreas e os prestadores indiretos de serviços de transporte de carga das Partes estão autorizados, sem restrição quanto ao meio de transporte, a utilizar, no âmbito dos serviços aéreos internacionais para carga de ou para quaisquer pontos no território das Partes ou de países terceiros, e incluindo o transporte com destino ou proveniente de qualquer aeroporto que disponha de instalações aduaneiras, e têm o direito, caso aplicável, de transportar carga sob controle aduaneiro, nos termos das leis e regulamentos aplicáveis. Essa carga, independentemente de ser transportada por superfície ou por via aérea, terá acesso aos serviços de processamento e instalações aduaneiros dos aeroportos. As empresas aéreas poderão optar por realizar o seu próprio transporte de superfície ou confiá-lo a outras transportadoras de superfície, incluindo as operadas por outras empresas aéreas e prestadores indiretos de transporte de carga. Esses serviços

de carga intermodal poderão ser oferecidos a um preço único, combinando o transporte aéreo e o transporte de superfície, desde que os expedidores não sejam induzidos em erro quanto à natureza e às modalidades destes transportes.

ARTIGO 16 **Arrendamento de Aeronaves**

Cada empresa aérea poderá utilizar, nas operações de serviços autorizados por este instrumento, aeronaves próprias ou aeronaves arrendadas (dry lease), subarrendadas, arrendadas por hora (interchange ou lease for hours), ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção (wet lease), por meio de um contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países, observando-se as leis e os regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre Emenda à Convenção de Chicago (Artigo 83 bis). As autoridades aeronáuticas das Partes avaliarão a necessidade de celebrarem um acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme previsto pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 17 **Conversão de Divisas e Remessa de Receitas**

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.
2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução de tais conversão e remessa.
3. O disposto neste Artigo não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

ARTIGO 18 **Tarifas Aeronáuticas**

1. Nenhuma Parte cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.
2. Cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizem as instalações e os serviços proporcionados, quando for factível por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas.

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 com a finalidade

de rever a capacidade fornecida nos serviços acordados operados pelas empresas aéreas designadas da primeira Parte.

ARTIGO 20 Aprovação de Horários

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

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

ARTIGO 21 Serviços de Apoio no Solo

Sem prejuízo das disposições de segurança aplicáveis e das leis e regulamentos aplicáveis pelas Partes, incluindo as Normas e Práticas Recomendadas (SARPs) da OACI contidas no Anexo 6 da Convenção, uma empresa aérea designada pode escolher entre os provedores de serviço de apoio no solo concorrentes.

ARTIGO 22 Consultas

1. Em um espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes devem realizar consultas de tempos em tempos com vista a assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo, ou discutir qualquer problema relacionado.

2. Essas consultas devem ter início no prazo de quarenta e cinco (45) dias a contar da data de recebimento do pedido, salvo acordo em contrário das Partes.

ARTIGO 23 Emendas

Qualquer emenda ou modificação deste Acordo ou de seus Anexos, acordada entre as Partes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

ARTIGO 24 Acordos Multilaterais

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

ARTIGO 25
Solução de Controvérsias

1. Em caso de controvérsia entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.
2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia será solucionada pela via diplomática.
3. Se o diferendo não puder ser resolvido por meio dos canais diplomáticos, a disputa deverá, a pedido de qualquer das Partes, ser submetida a uma pessoa ou a um organismo para decisão por acordo entre as partes (mediação ou arbitragem).

ARTIGO 26
Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar à outra Parte por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à OACI. O presente Acordo terminará um ano após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que a notificação seja retirada por acordo antes do final deste período. 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 quaisquer de suas emendas serão registrados na OACI.

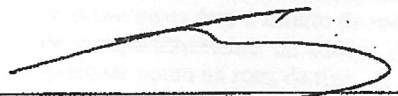
ARTIGO 28
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor na data determinada em troca de notas diplomáticas, 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.

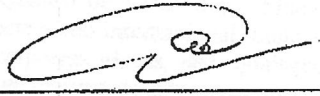
Feito em Kingston, no dia 13 do mês de fevereiro, do ano de 2014, em português e em inglês, sendo ambos os textos autênticos.

PELO GOVERNO DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL



Luiz Alberto Figueiredo Machado
Ministro de Estado das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA JAMAICA



Arnold J. Nicholson
Ministro dos Negócios Estrangeiros
e Comércio Exterior

ANEXO
QUADRO DE ROTAS

Empresas aéreas de cada Parte poderão, de acordo com os termos de sua designação, ter o direito de realizar os serviços aéreos internacionais entre pontos nas seguintes rotas:

a. Rotas para a(s) companhia(s) aérea(s) designada(s) pelo Governo do Brasil:

ROTAS BRASILEIRAS			
Pontos no Brasil	Quaisquer pontos intermediários	Pontos na Jamaica	Quaisquer pontos além

b. Rotas para a(s) companhia(s) aérea(s) designada(s) pelo Governo da Jamaica:

ROTAS JAMAICANAS			
Pontos na Jamaica	Quaisquer pontos intermediários	Pontos no Brasil	Quaisquer pontos além

NOTAS:

1. Cada empresa aérea designada poderá, em qualquer ou em todos os voos e à sua escolha:
 - a) operar voos em qualquer ou ambas as direções;
 - b) combinar diferentes números de voos na operação de uma aeronave;
 - c) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;
 - d) transferir tráfego de qualquer de suas aeronaves para qualquer outra de suas aeronaves em qualquer ponto nas rotas;
 - e) servir pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes nas rotas, em qualquer combinação e em qualquer ordem com direitos de tráfego de 5ª Liberdade, sem direitos de cabotagem;
 - f) servir pontos aquém de quaisquer pontos em seu território, com ou sem mudança de aeronave ou número de voo, e poderão oferecer e anunciar tais serviços ao público como serviços diretos;
 - g) fazer escalas em quaisquer pontos dentro ou fora do território de qualquer das Partes;
 - h) transportar tráfego em trânsito através do território da outra Parte;
 - i) combinar tráfego na mesma aeronave não importando de onde tal tráfego se origina;

sem limitação de direção ou geográfica, e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que o transporte seja parte de um serviço que sirva um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea.

2. Voos não regulares

Cada Parte, de acordo com suas leis e regulamentos, deve considerar positivamente os pedidos da(s) companhia(s) aérea(s) designadas pela outra Parte, relacionados a voos não regulares de passageiros e de carga entre seus territórios, usando a 3ª e a 4ª liberdades.

3. Quebra de Bitola

Em qualquer setor ou setores das rotas do Quadro de Rotas deste Memorando, qualquer empresa aérea terá o direito de realizar transporte aéreo internacional, inclusive pelos acordos de compartilhamento de código com outras empresas aéreas, sem quaisquer limitações em qualquer ponto na rota, de tipo, de tamanho ou de número de aeronaves operadas, contanto que o transporte para além desse ponto seja uma continuação do transporte proveniente do território da Parte que designou a empresa aérea e, na direção de entrada, o transporte para o território da Parte que designou a empresa aérea seja uma continuação do transporte proveniente desse ponto além.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

I - RELATÓRIO

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República encaminha ao Congresso Nacional, para apreciação legislativa, a Mensagem nº 578, assinada em 20 de outubro de 2016, contendo o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Jamaica, firmado em Kingston, em 13 de fevereiro de 2014, pelos respectivos chanceleres, Embaixadores Luís Alberto Figueiredo Machado e Arnold J. Nicholson, que ocupavam as pastas de Relações Exteriores e dos Negócios Estrangeiros e Comércio Exterior dos dois países há três anos, quando da celebração dessa avença bilateral.

A referida Mensagem está instruída com a Exposição de Motivos Interministerial nº 00249/2016 MRE/MTPA que foi assinada eletronicamente, em 29 de julho de 2016, pelo Exmo. Sr. Ministro de Estado das Relações Exteriores José Serra.

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

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

No **Artigo 1**, estabelecem-se as definições a serem adotadas no texto (*autoridade aeronáutica; acordo; serviços acordados; serviço aéreo; convenção; empresa aérea designada; OACI; rota específica; preço; território; tarifa aeronáutica*).

No **Artigo 2**, aborda-se, em quatro parágrafos, a concessão de direitos de operação aérea: *“Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas especificado no Anexo a este Acordo”* – esse anexo, todavia, que é **essencial** para que seja aferida a dimensão dos direitos que estão sendo concedidos **não foi encaminhado ao Congresso Nacional pelo Poder Executivo**.

O **Artigo 3** é pertinente à designação de companhia aérea pelos

¹ Acesso em: 11 dez.16 Disponível em: http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=F01A41D4325AA057E59A17D3CA627062.proposicoesWeb1?codteor=1503423&filename=MSC+578/2016>

estados acordantes para operarem os serviços acordados, abordando, ainda o aspecto da concessão da correspondente autorização para operar, bem como o respectivo procedimento a ser adotado.

Prevê-se, no **Artigo 4**, a hipótese de negativa de autorização, revogação, suspensão de operação e limitação de direitos a ser efetuada pelas autoridades aeronáuticas de uma e outra parte contratante, ressaltando-se, no segundo parágrafo, que essa possibilidade negativa somente será exercida “...*após a realização de reunião de consulta com a outra Parte, a menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no parágrafo 1 do presente Artigo seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos*”.

O **Artigo 5** é referente à aplicação de leis e regulamentos pertinentes à entrada, permanência e saída de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, assim como de passageiros, tripulação e carga. No terceiro parágrafo desse artigo, libera-se o espaço aéreo do país para as empresas aéreas do outro país, nos seguintes termos: “*Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer 'outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares*”²

O **Artigo 6** refere-se ao reconhecimento de certificados, licenças e habilitações referentes à aeronavegabilidade, estabelecendo-se o procedimento a ser adotado em caso de diferença entre as normas internas, estabelecendo-se, ainda, o dever de serem essas divergências comunicadas à Organização de Aviação Civil Internacional, de forma a que idêntico tratamento seja dispensado às empresas do outro país, comparado com aquele relativo às empresas internas.

No **Artigo 7**, aborda-se a segurança operacional, em seis detalhados parágrafos, com previsão de prazo para adequação, se aplicável, prevendo-se, ainda, a hipótese de inspeção aeronáutica, com os consentâneos de praxe, inclusive comunicados necessários à OACI.

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

² Id, ibidem.

Artigo 8 [...]

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

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

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

O **Artigo 9** é pertinente aos direitos alfandegários e procedimentos pertinentes, o que se detalha em seis minuciosos parágrafos, inclusive no que concerne a eventuais isenções, haja vista os três últimos parágrafos do texto:

Artigo 9 [...]

4. As isenções previstas no presente artigo deverão estar também disponíveis em situações em que uma empresa aérea designada por uma Parte tenha celebrado acordos com outra empresa aérea ou empresas aéreas para o empréstimo ou a transferência, na área da outra parte; do equipamento normal e dos outros itens referidos no parágrafo 1 deste artigo, desde que outra companhia aérea (ou companhias aéreas) desfrute dessas isenções junto dessa outra Parte.

5. Exceto no que se refere às medidas relativas à segurança, passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto não estarão sujeitos a mais do que a um controle simplificado. A bagagem e a carga em trânsito direto estarão isentas de direitos aduaneiros e outros impostos semelhantes, sujeitos às leis nacionais de cada Parte, e com base na reciprocidade. '

6. A isenção de direitos aduaneiros, impostos específicos de consumo, taxas de inspecção e outros direitos nacionais e encargos não deverão ser estendidas às taxas sobre o custo dos serviços prestados à(s) empresa(s) designada(s) de uma das Partes no território da outra Parte. [sic]

O **Artigo 10** é referente à taxação: "O capital representado por aeronaves operadas em serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea

³ Acesso em: 11 dez. 2016 Disponível em: http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra.jsessionid=20C05FF73FD87A844CF57C00DED8126D.proposicoesWeb2?codteor=1503423&filename=MSC+578/2016 >

designada só pode ser tributada no território da Parte em que esteja a sede de direção efetiva da empresa aérea designada”⁴, ou seja, uma empresa aérea que tenha – ou, portanto, que transfira – sua sede para o outro Estado-parte, não pode ser tributada no país em que essa sede não se localiza, aspecto que pode dar alguma margem à concorrência fiscal – inclusive (por que não?) transferência de sede para o Estado de menor tributação.

No parágrafo segundo, os dois Estados comprometem-se a envidar esforços no sentido de finalizar acordo que evite a bitributação dos lucros auferidos pelas empresas.

No **Artigo 12**, abordam-se os aspectos referentes a preços a serem cobrados pelas operações previstas nesse instrumento, a serem estabelecidos com base na livre concorrência. No terceiro parágrafo, todavia, a seguinte limitação é prevista:

Artigo 12 [...]

3. As autoridades aeronáuticas de cada Parte poderão solicitar consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte sobre qualquer preço cobrado por uma empresa aérea da outra Parte para os serviços aéreos internacionais de ou para o território da primeira Parte, incluindo os preços para o qual uma notificação de insatisfação foi apresentada. Essas consultas devem ser realizadas no prazo máximo de 15 (quinze) dias após o recebimento do pedido.

As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes devem cooperar para assegurar a informação necessária para a solução fundamentada da questão.

Se for alcançado um acordo em relação a um preço pelo qual foi apresentada uma notificação de insatisfação, as autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante devem usar seus melhores esforços para pôr este acordo em vigor.

Se não se chegar a acordo mútuo, o preço deve entrar em vigor ou continuar em vigor

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

Artigo 13

[...]

3. Não obstante quaisquer outras disposições em

⁴ Id, ibidem

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.

No **Artigo 14**, relativo às atividades comerciais, em cinco parágrafos, prevê-se a total liberação de comercialização de serviços aéreos internacionais pelas empresas de um Estado-parte, no território do outro, inclusive no que concerne a trazer do seu Estado para o outro Estado tanto aeronautas, quanto aeroviários. Veja-se o disposto nos parágrafos terceiro e quarto do Acordo:

Artigo 14 [...]

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

4. As necessidades de pessoal mencionadas no parágrafo 3 supracitado podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas por pessoal próprio ou pelos serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte, autorizada a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

[...]

O **Artigo 15**, Código Compartilhado, refere-se à possibilidade da operação que já se popularizou por “code sharing”, ou seja, na exploração dos serviços acordados, nas rotas especificadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá celebrar acordos comerciais de código compartilhado com:

...a) uma empresa ou empresas aéreas da mesma das Parte;

b) uma empresa aérea ou empresas aéreas de outra Parte;

c) uma empresa ou empresas aéreas de um terceiro país;

d) um provedor de transporte de superfície de qualquer país, desde que todas as empresas aéreas em tais acordos:

- i) tenham os direitos apropriados;*
- ii) cumpram os requisitos normalmente aplicados a esses acordos.*

O **Artigo 16** é referente ao arrendamento de aeronaves.

No **Artigo 17**, por outro lado, abordam-se a conversão de divisas e remessas de receitas de uma à outra parte, prevendo-se, todavia, no terceiro parágrafo que: o disposto nesse Artigo “...*não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas*”.

No **Artigo 18**, abordam-se as tarifas aeronáuticas, em dois parágrafos, comprometendo-se os dois Estados a não cobrar das empresas de um e outro tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às próprias empresas.

No **Artigo 19** abordam-se os aspectos referentes à solicitação e fornecimento de dados estatísticos entre as partes.

No **Artigo 20**, é referente à aprovação de horários de voo pelos Estados acordantes, cujas empresas deverão comunicar, um ao outro, com antecedência mínima de trinta dias antes do início de operação de companhia aérea em seu espaço aéreo, quadro horário para análise.

O **Artigo 21** dispõe sobre os serviços de apoio à aeronavegação, em solo, o que é feito nos seguintes termos:” *Sem prejuízo das disposições de segurança aplicáveis e das leis e regulamentos aplicáveis pelas Partes, incluindo as Normas e Práticas Recomendadas (SARPs) da OACI contidas no Anexo 6 da Convenção, uma empresa aérea designada pode escolher entre os provedores de serviço de apoio no solo concorrentes*.”(sic). Esse dispositivo – comentário que é feito como contribuição desta relatoria à CCJC – apresenta um problema de redação, em português – o que obriga o aplicador da norma a um exercício mental para bem apreendê-lo, em face do que seria interessante uma cláusula interpretativa, no decreto legislativo que lhe viesse a conceder aprovação legislativa, para bem explicitar a sua redação, senão vejamos: qual é o leque de opções para os serviços de apoio em solo? Podem-se habilitar quaisquer empresas que se apresentem para fazê-lo e que sejam concorrentes entre si? Depreende-se que a escolha deva ser feita entre os provedores de serviço de apoio concorrentes que se apresentarem para fazê-lo, quaisquer que sejam?

No **Artigo 22**, preveem-se consultas periódicas entre as partes, assim como prazo de quarenta e cinco dias da data de entrada em vigor do acordo

para o seu início.

Os demais artigos referem-se às disposições complementares e finais:

- no **Artigo 23**, aborda-se a possibilidade de emendas ao texto;
- no **Artigo 24**, delibera-se sobre a interface do instrumento em exame com eventuais acordos multilaterais, decidindo-se que, na hipótese da superveniência de um acordo multilateral sobre serviços aéreos, o presente acordo deverá ser emendado, de forma a conformar-se com as normas do instrumento bilateral que for aprovado (seja ele qual for);
- no **Artigo 25**, aborda-se a hipótese de solução de controvérsias;
- no **Artigo 26**, a possibilidade de denúncia;
- no **Artigo 27**, o registro do Acordo na Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e,
- no **Artigo 28**, dispõe-se sobre a sua entrada em vigor.

O Anexo ao instrumento em exame, que integra a parte substantiva do Acordo, apresenta um quadro de rotas, em que são liberados, pelos dois países, quaisquer pontos intermediários e, ainda, quaisquer pontos além. São liberados, ainda, os voos não regulares e a chamada quebra de bitola:

“Em qualquer setor ou setores das rotas do Quadro de Rotas deste Memorando, qualquer empresa aéreas terá o direito de realizar transporte aéreo internacional, inclusive pelos acordos de compartilhamento de código com outras empresas aéreas, sem quaisquer limitação em qualquer ponto da rota, de tipo, de tamanho ou no número de aeronaves operadas, contanto que o transporte para além desse ponto seja uma continuação do transporte proveniente do território da Parte que designou a empresa aérea seja uma continuação do transporte proveniente desse ponto além.”

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

Nosso país tem celebrado acordos internacionais sobre transportes aéreos com várias outras nações, haja vista:

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

No grupo dos pactos similares mais recentes, estão:

1. o *Acordo sobre Transportes Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República do Suriname*, assinado em 28 de janeiro de 1980;
2. o *Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal da Nigéria*, celebrado em Brasília, em 6 de setembro de 2005;
3. o *Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Índia*, celebrado em Brasília, em 12 de setembro de 2006, entre muitos outros.

Esses instrumentos vêm ao encontro da regulamentação internacional e do costume internacional que se vem consolidando em relação ao transporte aéreo.

No estudo *A IATA na legislação aeronáutica brasileira*, Hélio de Castro Farias⁵ lembra que ao término da primeira guerra mundial, em 1918, havia um consenso entre os países do ocidente de que a aviação representava um importante fator para o desenvolvimento da economia das nações que tinham tecnologia e recursos para operar serviços aéreos.

Do ponto de vista da regulamentação internacional, o autor

⁵ Revista Brasileira de Direito Aeroespacial. In: <http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1669.htm>. Acesso em : 15 out. 09

citado faz o registro histórico de que a Convenção da Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 1944, substituiu, para os signatários, as Convenções de Paris, de 1919, que regulamentou a navegação aérea internacional e a de Havana, de 1928, sobre a aviação comercial.

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

Na procura de estruturas comuns e de cooperação recíproca, os Estados vêm adotando a praxe de firmar atos internacionais bilaterais ou multilaterais pertinentes à cooperação para o transporte aéreo, sob o manto ou a chancela da Convenção de Aviação Civil Internacional, promulgada, no Brasil, pelo Decreto Nº 21713, de 27 de Agosto de 1946, que se converteu na bússola jurídica da matéria, sob o prisma do Direito Internacional Público.

Assim, do ponto de vista da possibilidade de ser firmada uma avença bilateral sobre a matéria, nada há a opor. Deve-se, todavia, verificar que impacto a liberação comercial de serviços subjacente poderá ter em âmbito interno, no que tange aos aeronautas, aeroviários e empresas brasileiras de aviação civil.

Nesse aspecto, devo observar o meu estranhamento pessoal em relação ao fato de que esta matéria, que tem impacto tributário e econômico visíveis, não tenha sido distribuída à Comissão de Finanças e Tributação, nos termos das alíneas “h”, “j” e “l” do inciso X⁶ do Art. 32 do Regimento Interno, nem à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio e Serviços, com competência inarredável e indelegável para apreciar essa questão do ponto de vista de eventuais impactos que possa apresentar à economia interna, tanto no que concerne aos aspectos positivos, quanto a eventuais problemas ao setor de serviços pátrio, haja vista a competência atribuída à CDEIC pelo inciso VI, alíneas “a”, “b”, “e”, “n”, também do Artigo 32⁷, do Regimento Interno.

⁶ Art. 32: Art. 32. São as seguintes as comissões permanentes e respectivos campos temáticos ou áreas de atividade

...

X - Comissão de Finanças e Tributação:

[...];

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

...

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

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

⁷ Art. 32 ...VI - Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços:

a) matérias atinentes a relações econômicas internacionais;

Por esta razão, neste voto, recomendo que a Presidência desta Comissão officie o Exmo. Sr. Presidente da Câmara dos Deputados, requerendo seja a matéria também distribuída àqueles colegiados, nos termos do inciso XX do Art. 41⁸ do Regimento Interno, o que faço alicerçada no que dispõem os incisos X e XI do Art. 49⁹ da Constituição Federal.

VOTO, assim, nos termos da proposta de decreto legislativo que anexo, pela concessão de aprovação legislativa ao texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Jamaica, celebrado em Kingston, em 13 de fevereiro de 2014, com a condição de serem ouvidas, a respeito, a Comissão de Finanças e Tributação e a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio e Serviços, o que deve ser requerido ao Exmo. Sr. Presidente da Câmara dos Deputados pela Presidência desta Comissão;

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputada JÔ MORAES
Relatora

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2016
(Mensagem Nº 578, DE 2016)

Aprova o texto do. Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Jamaica, celebrado em Kingston, em 13 de fevereiro de 2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos

b) assuntos relativos à ordem econômica nacional;

...

e) comércio exterior; políticas de importação e exportação em geral; acordos comerciais, tarifas e cotas;

...

p) matérias relativas à prestação de serviços. (alínea acrescida ao RICD pela Resolução nº 12, de 2015.

⁸ Art. 41. Ao Presidente de Comissão compete, além do que lhe for atribuído neste Regimento, ou no Regulamento das Comissões

...

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

⁹ Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

...

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

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

entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Jamaica, celebrado em Kingston, em 13 de fevereiro de 2014.

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

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

Sala da Comissão em, de de 2016

Deputada JÔ MORAES
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 578/16, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer da relatora, Deputada Jô Moraes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Bruna Furlan - Presidente; André de Paula, Arlindo Chinaglia, Arthur Virgílio Bisneto, Benito Gama, Bonifácio de Andrada, Claudio Cajado, Eduardo Barbosa, Ezequiel Fonseca, Guilherme Coelho, Henrique Fontana, Jair Bolsonaro, Jarbas Vasconcelos, Jefferson Campos, Jô Moraes, Luiz Lauro Filho, Luiz Nishimori, Luiz Sérgio, Marcelo Aguiar, Marcelo Castro, Márcio Marinho, Nelson Pellegrino, Pastor Eurico, Pedro Fernandes, Pedro Vilela, Benedita da Silva, Carlos Henrique Gaguim, Eduardo Cury, João Fernando Coutinho, Orlando Silva, Rafael Motta, Rocha e Tadeu Alencar.

Sala da Comissão, em 29 de março de 2017.

Deputada BRUNA FURLAN
Presidente

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

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

PREÂMBULO

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

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

**CAPÍTULO I
DO PODER LEGISLATIVO**

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

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

- I - sistema tributário, arrecadação e distribuição de rendas;
- II - plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, operações de crédito, dívida pública e emissões de curso forçado;
- III - fixação e modificação do efetivo das Forças Armadas;
- IV - planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento;
- V - limites do território nacional, espaço aéreo e marítimo e bens do domínio da União;
- VI - incorporação, subdivisão ou desmembramento de áreas de Territórios ou Estados, ouvidas as respectivas Assembléias Legislativas;
- VII - transferência temporária da sede do Governo Federal;
- VIII - concessão de anistia;
- IX - organização administrativa, judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública da União e dos Territórios e organização judiciária e do Ministério Público do Distrito Federal; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação)*
- X - criação, transformação e extinção de cargos, empregos e funções públicas, observado o que estabelece o art. 84, VI, b; *(Inciso com redação dada pela Emenda*

Constitucional nº 32, de 2001)

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

XII - telecomunicações e radiodifusão;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VI - mudar temporariamente sua sede;

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

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

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

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

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

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

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

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

XV - autorizar referendo e convocar plebiscito;

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

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

Art. 50. A Câmara dos Deputados e o Senado Federal, ou qualquer de suas Comissões, poderão convocar Ministro de Estado ou quaisquer titulares de órgãos diretamente subordinados à Presidência da República para prestarem, pessoalmente, informações sobre assunto previamente determinado, importando crime de responsabilidade a ausência sem 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

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 604, de 2017, que *“Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Jamaica, celebrado em Kingston, em 13 de fevereiro de 2014”*. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 578, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

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

“No **Artigo 1**, estabelecem-se as definições a serem adotadas no texto (*autoridade aeronáutica; acordo; serviços acordados; serviço aéreo; convenção; empresa aérea designada; OACI; rota específica; preço; território; tarifa aeronáutica*).

No **Artigo 2**, aborda-se, em quatro parágrafos, a concessão de direitos de operação aérea: *“Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas especificado no Anexo a este Acordo”*.

O **Artigo 3** é pertinente à designação de companhia aérea pelos estados acordantes para operarem os serviços acordados, abordando, ainda o aspecto da concessão da correspondente autorização para operar, bem como o respectivo procedimento a ser adotado.

Prevê-se, no **Artigo 4**, a hipótese de negativa de autorização, revogação, suspensão de operação e limitação de direitos a ser efetuada pelas autoridades aeronáuticas de uma e outra parte contratante, ressaltando-se, no segundo parágrafo, que essa possibilidade negativa somente será exercida *“...após a realização de reunião de consulta com a outra Parte, a menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das*

condições previstas no parágrafo 1 do presente Artigo seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos”.

O **Artigo 5** é referente à aplicação de leis e regulamentos pertinentes á entrada, permanência e saída de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, assim como de passageiros, tripulação e carga. No terceiro parágrafo desse artigo, libera-se o espaço aéreo do país para as empresas aéreas do outro país, nos seguintes termos: *“Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer ' outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares”*²

O **Artigo 6** refere-se ao reconhecimento de certificados, licenças e habilitações referentes à aeronavegabilidade, estabelecendo-se o procedimento a ser adotado em caso de diferença entre as normas internas, estabelecendo-se, ainda, o dever de serem essas divergências comunicadas à Organização de Aviação Civil Internacional, de forma a que idêntico tratamento seja dispensado às empresas do outro país, comparado com aquele relativo às empresas internas.

No **Artigo 7**, aborda-se a segurança operacional, em seis detalhados parágrafos, com previsão de prazo para adequação, se aplicável, prevendo-se, ainda, a hipótese de inspeção aeronáutica, com os consentâneos de praxe, inclusive comunicados necessários à OACI.

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

Artigo 8 [...]

6. 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.

O **Artigo 9** é pertinente aos direitos alfandegários e procedimentos pertinentes, o que se detalha em seis minuciosos parágrafos, inclusive no que concerne a eventuais isenções, haja vista os três últimos parágrafos do texto:

Artigo 9 [...]

4. As isenções previstas no presente artigo deverão estar também disponíveis em situações em que uma empresa aérea designada por uma Parte tenha celebrado acordos com outra empresa aérea ou empresas aéreas para o empréstimo ou a transferência, na área da outra parte; do equipamento normal e dos outros itens referidos no parágrafo 1 deste artigo, desde que outra companhia aérea (ou companhias aéreas) desfrute dessas isenções junto dessa outra Parte.

5. Exceto no que se refere às medidas relativas à segurança, passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto não estarão sujeitos a mais do que a um controle simplificado. A bagagem e a carga em trânsito direto estarão isentas de direitos aduaneiros e outros impostos semelhantes, sujeitos às leis nacionais de cada Parte, e com base na reciprocidade. '

6. A isenção de direitos aduaneiros, impostos específicos de consumo, taxas de inspecção e outros direitos nacionais e encargos não deverão ser estendidas às taxas sobre o custo dos serviços prestados à(s) empresa(s) designada(s) de uma das Partes no território da outra Parte. [sic]

O **Artigo 10** é referente à taxação: “O capital representado por aeronaves operadas em serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada só pode ser tributado no território da Parte em que esteja a sede de direção efetiva da empresa aérea designada”.

No parágrafo segundo, os dois Estados comprometem-se a envidar esforços no sentido de finalizar acordo que evite a bitributação dos lucros auferidos pelas empresas.

No **Artigo 12**, abordam-se os aspectos referentes a preços a serem cobrados pelas operações previstas nesse instrumento, a serem estabelecidos com base na livre concorrência. No terceiro parágrafo, todavia, a seguinte limitação é prevista:

Artigo 12 [...]

3. As autoridades aeronáuticas de cada Parte poderão solicitar consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte sobre qualquer preço cobrado por uma empresa aérea da outra Parte para os serviços aéreos internacionais de ou para o território da primeira Parte, incluindo os preços para o qual uma notificação de insatisfação foi

apresentada. Essas consultas devem ser realizadas no prazo máximo de 15 (quinze) dias após o recebimento do pedido.

As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes devem cooperar para assegurarem a informação necessária. para a solução fundamentada da questão.

Se for alcançado um acordo em relação a um preço pelo qual foi apresentada uma notificação de insatisfação, as autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante devem usar seus melhores esforços para pôr este acordo em vigor.

Se não se chegar a acordo mútuo, o preço deve entrar em vigor ou continuar em vigor.

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

Artigo 13

[...]

3. Não obstante 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.

No **Artigo 14**, relativo às atividades comerciais, em cinco parágrafos, prevê-se a total liberação de comercialização de serviços aéreos internacionais pelas empresas de um Estado-parte, no território do outro, inclusive no que concerne a trazer do seu Estado para o outro Estado tanto aeronautas, quanto aeroviários. Veja-se o disposto nos parágrafos terceiro e quarto do Acordo:

Artigo 14 [...]

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

4. As necessidades de pessoal mencionadas no parágrafo 3 supracitado

*podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas por pessoal próprio **ou pelos serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte**, autorizada a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.*

[...]

O **Artigo 15**, Código Compartilhado, refere-se à possibilidade da operação que já se popularizou por “code sharing”, ou seja, na exploração dos serviços acordados, nas rotas especificadas, **qualquer empresa** aérea designada de uma Parte poderá celebrar acordos comerciais de código compartilhado com:

- ...a) uma empresa ou empresas aéreas da mesma das Parte;*
- b) uma empresa aérea ou empresas aéreas de outra Parte;*
- c) uma empresa ou empresas aéreas de um terceiro país;*
- d) um provedor de transporte de superfície **de qualquer país**, desde que todas as empresas aéreas em tais acordos:*

- i) tenham os direitos apropriados;*
- ii) cumpram os requisitos normalmente aplicados a esses acordos.*

O **Artigo 16** é referente ao arrendamento de aeronaves.

No **Artigo 17**, por outro lado, abordam-se a conversão de divisas e remessas de receitas de uma à outra parte, prevendo-se, todavia, no terceiro parágrafo que: o disposto nesse Artigo “...*não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas*”.

No **Artigo 18**, abordam-se as tarifas aeronáuticas, em dois parágrafos, comprometendo-se os dois Estados a não cobrar das empresas de um e outro tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às próprias empresas.

No **Artigo 19** abordam-se os aspectos referentes à solicitação e fornecimento de dados estatísticos entre as partes.

No **Artigo 20**, é referente à aprovação de horários de voo pelos Estados acordantes, cujas empresas deverão comunicar, um ao outro, com antecedência mínima de trinta dias antes do início de operação de companhia aérea em seu espaço aéreo, quadro horário para análise.

O **Artigo 21** dispõe sobre os serviços de apoio à aeronavegação, em solo, o que é feito nos seguintes termos:” *Sem prejuízo das disposições de segurança aplicáveis e*

das leis e regulamentos aplicáveis pelas Partes, incluindo as Normas e Práticas Recomendadas (SARPs) da OACI contidas no Anexo 6 da Convenção, uma empresa aérea designada pode escolher entre os provedores de serviço de apoio no solo concorrentes.”(sic). Esse dispositivo – comentário que é feito como contribuição desta relatoria à CCJC – apresenta um problema de redação, em português – o que obriga o aplicador da norma a um exercício mental para bem apreendê-lo, em face do que seria interessante uma cláusula interpretativa, no decreto legislativo que lhe viesse a conceder aprovação legislativa, para bem explicitar a sua redação, senão vejamos: qual é o leque de opções para os serviços de apoio em solo? Podem-se habilitar quaisquer empresas que se apresentem para fazê-lo e que sejam concorrentes entre si? Depreende-se que a escolha deva ser feita entre os provedores de serviço de apoio concorrentes que se apresentarem para fazê-lo, quaisquer que sejam?

No **Artigo 22**, preveem-se consultas periódicas entre as partes, assim como prazo de quarenta e cinco dias da data de entrada em vigor do acordo para o seu início.

Os demais artigos referem-se às disposições complementares e finais:

- no **Artigo 23**, aborda-se a possibilidade de emendas ao texto;
- no **Artigo 24**, delibera-se sobre a interface do instrumento em exame com eventuais acordos multilaterais, decidindo-se que, na hipótese da superveniência de um acordo multilateral sobre serviços aéreos, o presente acordo deverá ser emendado, de forma a conformar-se com as normas do instrumento bilateral que for aprovado (seja ele qual for);
- no **Artigo 25**, aborda-se a hipótese de solução de controvérsias;
- no **Artigo 26**, a possibilidade de denúncia;
- no **Artigo 27**, o registro do Acordo na Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e,
- no **Artigo 28**, dispõe-se sobre a sua entrada em vigor.

O Anexo ao instrumento em exame, que integra a parte substantiva do Acordo, apresenta um quadro de rotas, em que são liberados, pelos dois países, quaisquer pontos intermediários e, ainda, quaisquer pontos além. São liberados, ainda, os voos não regulares e a chamada *quebra de bitola*:

“Em qualquer setor ou setores das rotas do Quadro de Rotas deste Memorando, qualquer empresa aérea terá o direito de realizar transporte aéreo internacional, inclusive pelos acordos de compartilhamento de código com outras empresas aéreas, sem quaisquer limitação em qualquer ponto da rota, de tipo, de tamanho ou no número de aeronaves operadas, contanto que o transporte para além desse ponto seja uma continuação do transporte proveniente do território da Parte que designou a empresa aérea seja uma

continuação do transporte proveniente desse ponto além.”

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A região do Caribe, onde se localiza a Jamaica, é importante destino turístico mundial. Participar em pé de igualdade com tantas empresas aéreas internacionais que já atuam naquela área, transportando passageiros aos milhões, é de grande interesse para as companhias brasileiras. Para o usuário, é também bastante conveniente abrir-se mais uma porta de entrada na região, facilitando sua escolha e, em tese, permitindo que economize na aquisição das passagens.

A avença que firmam Brasil e Jamaica segue o padrão adotado por nosso País nos últimos anos, próximo ao concebido mundo afora a partir da popularização da “política de céus abertos”.

Neste, como em tantos acordos sobre serviços aéreos firmados recentemente pelo Brasil, dá-se às empresas designadas o direito de fixar sua própria política de oferta de serviços, com base em considerações de mercado. Assim, aspectos como a frequência, os destinos e a capacidade dos voos serão estabelecidas pelas próprias prestadoras. Na mesma linha, acorda-se que os preços dos serviços devem ser determinados pelos transportadores, em regime de concorrência pelo mercado, o que corresponde à visão tanto da IATA (associação das empresas aéreas), como da OACI – Organização de Aviação Civil Internacional, entidade vinculada à ONU.

No que tange à segurança das operações aéreas, vale destacar que muita atenção há de ser dada aos procedimentos de compartilhamento de código e de arrendamento de aeronaves, previstos no acordo, de sorte que o padrão das aeronaves e das tripulações que atuem em substituição não esteja aquém do admissível.

Sem mais, o voto é pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 604, de 2017.

Sala da Comissão, em 07 de dezembro de 2017.

Deputado MAURO MARIANI

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 604/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Mariani.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Marinha Raupp e Marcelo Squassoni - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Christiane de Souza Yared, Hélio Leite, Hugo Leal, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Milton Monti, Paulo Feijó, Renzo Braz, Roberto Britto, Wilson Beserra, Xuxu Dal Molin, Afonso Hamm, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Delegado Edson Moreira, Irajá Abreu, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Leopoldo Meyer, Marcelo Álvaro Antônio, Marcelo Delaroli, Marcelo Matos, Mário Negromonte Jr., Miguel Lombardi e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 13 de dezembro de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ
Presidente

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 604, DE 2017

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Jamaica, celebrado em Kingston, em 13 de fevereiro de 2014.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado EDUARDO CURY

I – RELATÓRIO

Trata-se de Projeto de Decreto Legislativo oriundo da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional que visa aprovar o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Jamaica, celebrado em Kingston, em 13 de fevereiro de 2014.

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

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

Segundo a Exposição de Motivos do Ministério das Relações Exteriores, o Acordo tem como objetivo incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, estabelecer um novo marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e da Jamaica, e dessa forma contribuir para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cooperação, entre outras.

O Acordo é composto de vinte e oito artigos.

Ao tramitar na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, a matéria foi relatada pela ilustre ex-Deputada Jô Moraes e

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Cury
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212006367800>



aprovada na reunião ordinária de 29/03/2017, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo nº 604, de 2017.

O referido projeto foi despachado inicialmente para apreciação pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJC), nos termos do art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, onde foi relatado pelo Deputado Alexandre Leite, que apresentou parecer pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, aprovado em 30/08/2017.

Posteriormente, o Projeto foi encaminhado à Comissão de Viação e Transportes (CVT), onde foi relatado pelo ex-Deputado Mauro Mariani, que apresentou parecer pela sua aprovação, deliberado em 13/12/2017.

Cabe, por fim, a esta Comissão de Finanças e Tributação apreciar o projeto quanto à adequação financeira e orçamentária, nos termos do art. 54 do RICD, e quanto ao seu mérito.

O projeto encontra-se em regime de tramitação de urgência (art. 151, I, “j”, do RICD), e está sujeito à deliberação posterior pelo Plenário.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

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

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

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

Confrontando a proposição em análise com os dispositivos legais e regimentais mencionados, verifica-se que o art. 9º do Acordo prevê



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Cury
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212006367800>



isenção de impostos e taxas que poderiam resultar em renúncia de receita da União.

No entanto, a leitura cuidadosa do dispositivo demonstra que o texto do Acordo Brasil-Jamaica reflete as regras estabelecidas pela Convenção de Chicago em relação a Direitos Alfandegários. A Convenção foi incorporada ao ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto de promulgação nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.

Não há, portanto, no conteúdo do Acordo em exame, qualquer cláusula que implique a concessão de benefício fiscal ou tratamento tributário privilegiado em relação ao que já é concedido para as empresas de transporte aéreo nacionais e internacionais, o que nos leva a concluir que o Projeto de Decreto Legislativo não conflita com as normas de finanças públicas em vigor.

No mérito, a proposição em tela merece prosperar, tendo em vista que integra um arrojado conjunto de acordos bilaterais assinados pelo Brasil com outros países, para dispor sobre transportes aéreos. Como este, há acordos celebrados com Portugal, Japão, Suíça, Nigéria, Índia, entre tantos outros.

O objetivo central é o de estabelecer estruturas comuns e de cooperação recíproca entre os Estados, para incrementar o fluxo de transporte aéreo entre eles.

Por fim, destaca-se que o referido Acordo Brasil-Jamaica sobre Serviços Aéreos contribui para fortalecer as relações entre os dois países e intensificar o fluxo de transporte aéreo internacional entre eles, com reflexos, diretos e indiretos, às atividades econômicas, em especial o turismo, nos dois países.

Ante o exposto, o voto é pela adequação financeira e orçamentária do Projeto de Decreto Legislativo nº 604 de 2017, e, no mérito, pela sua aprovação.

Sala da Comissão, em 17 de junho de 2021.

Deputado EDUARDO CURY
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Cury
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212006367800>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 604, DE 2017

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 604/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Eduardo Cury.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Júlio Cesar - Presidente, Sidney Leite e Alê Silva - Vice-Presidentes, Alexis Fonteyne, André Janones, Capitão Alberto Neto, Eduardo Bismarck, Eduardo Cury, Enio Verri, Fábio Mitidieri, Fausto Pinato, Felipe Rigoni, Fernando Monteiro, Gilberto Abramo, Giovani Feltes, Heitor Freire, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcos Soares, Mário Negromonte Jr., Marlon Santos, Newton Cardoso Jr, Osires Damaso, Sanderson, Tia Eron, Tiago Dimas, Alexandre Leite, Celso Maldaner, Chiquinho Brazão, Christino Aureo, Covatti Filho, Da Vitoria, Domingos Neto, Edilázio Júnior, Elias Vaz, Evair Vieira de Melo, Felipe Carreras, Jerônimo Goergen, Kim Katagui, Lucas Redecker, Luis Miranda, Márcio Labre, Merlong Solano, Paulo Ganime, Reginaldo Lopes, Ricardo Barros, Sergio Toledo, Valtenir Pereira e Zé Silva.

Sala da Comissão, em 23 de junho de 2021.

Deputado JÚLIO CESAR
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júlio Cesar
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215828524700>



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

A Presidência da República submeteu ao Congresso Nacional, nos termos do art. 49, I, combinado com o art. 84, VIII, ambos da Constituição Federal, o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Jamaica, celebrado em Kingston, em 13 de fevereiro de 2014.

De acordo com a Exposição de Motivos Interministerial nº 00249/2016 MRE/MTPA, a Avença visa a “incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários”, estabelecendo novo marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios dos Estados e assim contribuindo para o fortalecimento de suas relações bilaterais em diversas áreas, tais como o comércio e o turismo.

Apreciada a Mensagem da Presidência da República pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, decidiu aquele Órgão Colegiado apresentar o Projeto de Decreto Legislativo nº 604, de 2017, ora em análise.

Trata-se de matéria de competência do Plenário, a qual tramita em regime de urgência, nos termos do art. 151, I, “j”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania pronunciar-se sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 604, de 2017.

No que tange à constitucionalidade formal, importa considerar que, conforme o art. 84, VIII da Constituição Federal, compete privativamente ao Presidente da República celebrar tratados, convenções e atos internacionais, sujeitos a referendo do Congresso Nacional.

O art. 49, I, da Lei Maior, a seu turno, dispõe ser da competência exclusiva do Congresso Nacional resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Não há, portanto, vícios de competência a assinalar, sendo o projeto de decreto legislativo a proposição adequada.

No que concerne ao exame da constitucionalidade material da proposição, não existe, de igual modo, qualquer mácula a ser apontada.

Com efeito, ao versar o texto do Acordo, basicamente, sobre autorização para operação de serviços por empresas aéreas, reconhecimento de certificados e licenças emitidos pelos Estados-Partes, segurança operacional e de aviação, direitos alfandegários, tributação e concorrência, não vergasta os princípios de regras plasmados em nossa *Lex Fundamental*.

Ademais, as disposições da Avença, além de respeitarem o ordenamento constitucional pátrio, coadunam-se com os princípios que regem a República Federativa do Brasil em suas relações internacionais, estatuídas no art. 4º da Constituição Federal.

Quanto à juridicidade da proposição e à técnica legislativa empregada, nada há que se possa objetar.

Diante do exposto, **votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa** do Projeto de Decreto Legislativo nº 604, de 2017.

Sala da Comissão, em 30 de agosto de 2017.

Deputado ALEXANDRE LEITE
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 604/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Alexandre Leite.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Pacheco - Presidente, Daniel Vilela e Marcos Rogério - Vice-Presidentes, Antonio Bulhões, Benjamin Maranhão, Betinho Gomes, Bilac Pinto, Carlos Bezerra, Chico Alencar, Delegado Éder Mauro, Edio Lopes, Expedito Netto, Fábio Sousa, Félix Mendonça Júnior, Hildo Rocha, Jorginho Mello, Jutahy Junior, Luiz Couto, Maia Filho, Marco Maia, Milton Monti, Osmar Serraglio, Patrus Ananias, Paulo Teixeira, Renata Abreu, Ronaldo Fonseca, Silvio Torres, Thiago

Peixoto, Afonso Motta, Alexandre Leite, Aliel Machado, André Abdon, André Amaral, Bacelar, Celso Maldaner, Cícero Almeida, Covatti Filho, Danilo Cabral, Delegado Edson Moreira, Edmar Arruda, Felipe Maia, Giovani Cherini, Gorete Pereira, Hiran Gonçalves, Jerônimo Goergen, João Campos, João Fernando Coutinho, José Carlos Araújo, Laerte Bessa, Lelo Coimbra, Lincoln Portela, Major Olimpio, Mário Negromonte Jr., Moses Rodrigues, Nelson Pellegrino, Pastor Eurico, Paulo Magalhães, Pedro Vilela, Roberto de Lucena, Rodrigo de Castro, Soraya Santos e Toninho Pinheiro.

Sala da Comissão, em 5 de setembro de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
