



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 569-B, DE 2019

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 587/2018
Aviso nº 509/2018 - C. Civil

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. RODRIGO COELHO); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. FILIPE BARROS).

DESPACHO:

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

APRECIAÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

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

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017.

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

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

Sala da Comissão, em 28 de agosto de 2019.

Deputado **Eduardo Bolsonaro**
Presidente

MENSAGEM N.º 587, DE 2018
(Do Poder Executivo)

Aviso nº 509/2018 - C. Civil
PLS nº 155/1989

Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

RELACÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)

APRECIAÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Mensagem nº 587

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 Avião Civil, o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017.

Brasília, 15 de outubro de 2018.

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized form of the letters 'M' and 'B'.



EMI nº 00227/2018 MRE MTPA

Brasília, 15 de Agosto de 2018

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

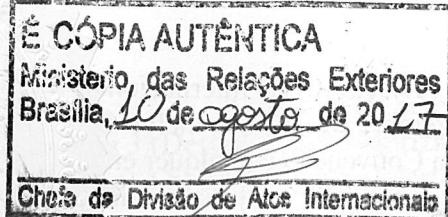
Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guiana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017.

2. O referido Acordo, em cuja consecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas da atualização do marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Guiana, e para além desses, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação. Em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil estabelecida pelo Decreto nº6780/2009, o Acordo contempla concessão de direitos de tráfego de até quinta liberdade (artigo 2, parágrafo 2, alínea c), múltipla designação de empresas (artigo 3), livre determinação de capacidade (artigo 11), liberdade tarifária (artigo 12) e quadro de rotas aberto (anexo ao Acordo).

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

Respeitosamente,

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



ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA COOPERATIVA DA GUYANA

O Governo da República Federativa do Brasil (“Brasil”)

e

o Governo da República Cooperativa da Guyana (“Guyana”),
daqui por diante referidos como “Partes”;

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

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

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

Acordam o que se segue:

Artigo 1

Definições

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

- a) “autoridade aeronáutica” significa, no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); e, no caso da Guyana, a Autoridade de Aviação Civil da Guyana, ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades mencionadas;
- b) “Acordo” significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;
- c) “capacidade” significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;

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

Artigo 2 Concessão de direitos

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

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

- a) sobrevoar o território da outra Parte, sem pousar;
- b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;
- c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e
- d) os demais direitos especificados no presente Acordo.

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

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

Artigo 3

Designação e autorização

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

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

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

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

Artigo 4

Negação, revogação e limitação de autorização

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

- a) elas não estejam convencidas de que a empresa aérea seja estabelecida e tenha seu principal local de negócios no território da Parte que a designou; ou

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

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

Artigo 5

Aplicação de leis

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

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

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

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

Artigo 6

Reconhecimento de certificados e licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.

3. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

Artigo 7

Segurança operacional

1. Cada Parte poderá solicitar, a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro dos trinta (30) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

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

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

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

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

Artigo 8

Segurança da aviação

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

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

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

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

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

6. Cada Parte terá o direito, dentro dos sessenta (60) dias seguintes à notificação de sua intenção nesse sentido, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo ou a serem aplicadas, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações

serão feitos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita.

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

Artigo 9 Tarifas aeronáuticas

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

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

Artigo 10 Direitos alfandegários

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

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

- a) introduzidos no território de uma Parte por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte;
- b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte; ou

c) levados a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte ao território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados;

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

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

Artigo 11 Capacidade

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

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

Artigo 12 Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitos a aprovação. Intervenção das partes limitar-se-á a:

- a) prevenção de preços ou práticas desarrazoadamente discriminatórios;
- b) proteção dos consumidores de preços que sejam desarrazoadamente altos ou restritivos devido ao abuso de uma posição dominante;
- c) proteção de empresas aéreas de preços que sejam artificialmente baixos devido a subsídio ou apoio governamental direto ou indireto.

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

Artigo 13 Concorrência

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

Artigo 14 Conversão de divisas e remessa de receitas

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

Artigo 15 Atividades comerciais

1. Cada Parte concederá às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território, serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora.

2. Cada empresa aérea terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território ou, sujeito às leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa poderá adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.

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

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

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

- a) cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados no parágrafo 3 deste Artigo; e
- b) ambas as Partes facilitarão e acelerarão as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam noventa (90) dias.

Artigo 16 Código compartilhado

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

- a) empresa(s) aérea(s) de qualquer das Partes;
- b) empresa(s) aérea(s) de um terceiro país;

desde que todas as empresas aéreas em tais acordos:

i - tenham os direitos apropriados;

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

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

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

Artigo 17 Flexibilidade operacional

1. Cada empresa aérea poderá, nas operações de serviços autorizados por este instrumento, utilizar aeronaves próprias ou aeronaves arrendadas ("dry lease"), subarrendadas, arrendadas por hora ("interchange" ou "lease for hours"), ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção ("wet lease"), por meio de um contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção (artigo 83 bis). As autoridades aeronáuticas das Partes deverão celebrar um acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme prevista pela Organização de Aviação Civil Internacional.
2. Em qualquer trecho ou trechos das rotas do Anexo ao Acordo, qualquer empresa aérea terá o direito de operar transporte aéreo internacional, inclusive em regime de código compartilhado com outras empresas aéreas, sem qualquer limitação quanto à mudança, em qualquer ponto ou pontos na rota, do tipo, tamanho ou quantidade de aeronaves operadas, desde que o transporte além desse ponto seja continuação do transporte a partir do território da Parte que designou a empresa aérea, e que o transporte ingressando no território da Parte que designou a empresa aérea seja continuação do transporte originado além de tal ponto.

Artigo 18 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 requeridas de forma razoável.

Artigo 19 Aprovação de horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte podem sem solicitar a submeter sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos trinta (30) dias antes do inicio 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 cinco (5) dias úteis antes da operação de tais voos.

Artigo 20 Consultas

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

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

Artigo 21

Solução de controvérsias

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

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

3. Se as Partes não chegarem a um acordo nos termos dos parágrafos (1) e (2) acima, qualquer das Partes poderá, de acordo com suas leis e regulamentos pertinentes, remeter a disputa a um tribunal de três árbitros que será constituído da seguinte maneira:

a) no prazo de sessenta (60) dias após receber um pedido de arbitragem por escrito, cada Parte designará um árbitro. Um nacional de um terceiro país, que atuará como Presidente do tribunal, será nomeado como o terceiro árbitro, por acordo entre os dois árbitros, no prazo de trinta (30) dias a contar da nomeação do segundo árbitro;

b) se dentro dos prazos especificados no parágrafo (3), subparágrafo (a) deste Artigo, qualquer nomeação não tiver sido feita, qualquer das Partes poderá, por escrito, requisitar ao Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional a nomeação necessária dentro de trinta (30) dias. Se o Presidente for da mesma nacionalidade de uma das Partes, o Vice-Presidente mais antigo será requisitado a fazer a nomeação. Se o Vice-Presidente for da mesma nacionalidade que um dos Partes, o Membro do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional em seguida mais antigo, que não seja da mesma nacionalidade que uma das Partes, será requisitado a fazer a nomeação. Nesse caso, o terceiro árbitro designado pelo Presidente ou pelo Vice-Presidente ou pelo Membro do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional, conforme o caso, não será nacional ou residente permanente dos respectivos Estados das Partes.

4. Exceto nos casos previstos no presente artigo ou conforme acordado pelas partes, o tribunal determinará os limites de sua jurisdição de acordo com este Acordo e estabelecerá o seu próprio procedimento. Sob a direção do tribunal ou por solicitação por escrito de qualquer das Partes, uma conferência para determinar as questões precisas a serem arbitradas e os procedimentos específicos a serem seguidos deverão ser realizadas em até quinze (15) dias após a constituição integral do tribunal.

5. Exceto se for de outro modo acordado pelas Partes ou prescrito pelo tribunal, cada Parte submeterá um memorando, no prazo de quarenta e cinco (45) dias, a contar da data em que o tribunal esteja inteiramente constituído. Cada Parte poderá apresentar uma resposta no prazo de sessenta (60) dias após a apresentação do Memorando da outra Parte. O tribunal realizará uma audiência após solicitação por escrito por qualquer das Partes ou a seu árbitrio, no prazo de quinze (15) dias após o prazo máximo de apresentação das respostas.

6. O tribunal tentará proferir uma decisão escrita dentro de trinta (30) dias após a conclusão da audiência ou, se não houver audiência, trinta (30) dias a contar da data em que ambas as respostas sejam apresentadas. A decisão será tomada por maioria de votos.

7. As Partes podem apresentar pedidos de esclarecimentos por escrito acerca da decisão, dentro de quinze (15) dias após o seu recebimento, e esse esclarecimento deverá ser publicado no prazo de quinze (15) dias, a contar da solicitação.

8. As decisões do tribunal arbitral serão definitivas e vinculativas para as Partes na controvérsia.

9. Cada Parte arcará com as despesas do árbitro designado por ela. As outras despesas do tribunal serão divididas igualmente entre as Partes, incluindo quaisquer gastos incorridos pelo Presidente, Vice-Presidente ou Membro do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional, ao implementar os procedimentos do parágrafo (3) deste Artigo.

10. Se e desde que uma das Partes não cumpra qualquer decisão proferida conforme o parágrafo (6) deste Artigo, a outra Parte poderá limitar, negar ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que tenha concedido, em virtude deste Acordo, à Parte em falta ou para a empresa ou empresas aéreas em falta.

Artigo 22

Emendas

Qualquer emenda a este Acordo, acordada entre as Partes, entrará em vigor conforme os procedimentos descritos no Artigo 26 do presente Acordo.

Artigo 23

Acordos multilaterais

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

Artigo 24

Denúncia

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

Artigo 25
Registro na OACI

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

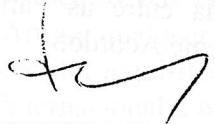
Artigo 26
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor trinta (30) dias após a data de recebimento da última Nota Diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados por cada uma das Partes.

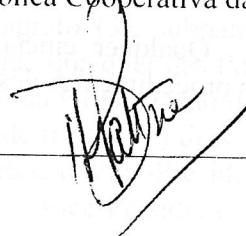
Em testemunho do que os abaixo assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em *Brasília*, no dia *28 de junho de 2017*, em duplicata em Português e em Inglês, sendo todos os textos autênticos.

Pelo Governo da
República Federativa do Brasil



Pelo Governo da
República Cooperativa da Guyana



ANEXO

QUADRO DE ROTAS

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

| Pontos Aquém | Pontos de Origem | Pontos Intermediários | Pontos de Destino | Pontos Além |
|------------------|----------------------------|-----------------------|----------------------------|------------------|
| Quaisquer Pontos | Quaisquer pontos no Brasil | Quaisquer pontos | Quaisquer pontos na Guyana | Quaisquer pontos |

Retas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela Guyana:

| Pontos Aquém | Pontos de Origem | Pontos Intermediários | Pontos de Destino | Pontos Além |
|------------------|----------------------------|-----------------------|----------------------------|------------------|
| Quaisquer Pontos | Quaisquer pontos na Guyana | Quaisquer pontos | Quaisquer pontos no Brasil | Quaisquer pontos |

NOTAS:

1. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção:
 2. a) efetuar voos em uma ou ambas as direções;
 - b) combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;
 - c) servir, nas rotas, pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem;
 - d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos; e
 - e) transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas;sem limitação de direção ou geográfica, e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que o transporte seja parte de um serviço que sirva um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea.
3. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos, exercer direitos de tráfego de quinta liberdade em quaisquer pontos intermediários e/ou além.
4. Direitos adicionais estarão sujeitos a entendimento entre as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes.

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| PRIMEIRA SECRETARIA | |
| RECEBIDO Nesta Secretaria | |
| Em <u>16/10/18</u> | às <u>11:45</u> horas |
| <i>Eliseu Padilha</i> | |
| Nome legível | |
| 4.768 | |
| Ponto | |

Aviso nº 509 - C. Civil.

Em 15 de outubro de 2018.

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

Assunto: Texto de acordo.

MSC. 587/2018

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem do Excelentíssimo Senhor Presidente da República relativa ao texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017.

Atenciosamente,

| |
|--|
| PRIMEIRA-SECRETARIA |
| Em <u>16/10/2018</u> |
| De ordem, ao Senhor Secretário-Geral da Mesa, para as devidas providências. |
| <i>Sandra Costa</i> Sandra Costa Chefe de Gabinete |

Eliseu Padilha
ELISEU PADILHA
Ministro de Estado Chefe da Casa Civil
da Presidência da República

Secretaria-Geral da Mesa SEM 16/out/2018 15:16
Ponto: 5698
Ass.:
Trigem: 13530
el

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

I – RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, no dia 15 de outubro de 2018, a Mensagem nº 587, de 2018, acompanhada de Exposição de Motivos Conjunta do Ministro das Relações Exteriores e do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, EMI nº 00227/2018 MRE MTPA, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o art. 49, I, combinado com o art. 84, VIII da Constituição Federal, do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017.

Autuada pelo Departamento de Comissões da Câmara dos Deputados, a Mensagem foi distribuída inicialmente a esta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, sendo igualmente prevista a apreciação da matéria pela Comissão de Viação e Transportes e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54, RICD), para posterior deliberação do Plenário desta Casa.

O objetivo do Acordo em epígrafe é o de: a) atualizar o marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios das partes signatárias, no lugar do “Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares entre a República Federativa do Brasil e a República Cooperativista da Guiana”, concluído em Georgetown em 10 de maio de 1974, e promulgado pelo Decreto nº 75.477, de 13 de março de 1975, e, como efeito, b) incrementar os laços de amizade, entendimento, cooperação, comércio, investimentos e turismo, bem como assegurar o mais alto grau de segurança operacional e da aviação nas operações aéreas internacionais entre os territórios das Partes. O instrumento internacional em escopo é composto por 26 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas e liberdades do ar contempladas na avença.

O **artigo 1** arrola um conjunto de conceitos jurídicos e operacionais fundamentais ao Acordo. Destacamos, entre outras, as definições adotadas de “Autoridade Aeronáutica”, que, no caso do Brasil, é representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da Guyana, pela Autoridade de Aviação Civil da Guyana; de “empresa aérea designada”, que significa uma empresa

aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 do Acordo; e o de “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional” e “empresa aérea”, que têm os significados atribuídos no Artigo 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, bem como nos seus Anexos e Emendas, na medida em que tenham entrado em vigor para ambas as Partes.

O **artigo 2** dispõe sobre o conjunto básico de direitos e obrigações atribuídos por este Acordo de Serviços Aéreos. Cada Parte concede à Outra, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas constante no Anexo, os seguintes direitos, a serem usufruídos pelas empresas aéreas designadas por cada uma delas:

- a) sobrevoar o território da outra Parte, sem pousar;
- b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;
- c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala posta, separadamente ou em combinação; e
- d) os demais direitos especificados no presente Acordo.

O dispositivo estende a empresas aéreas não designadas os direitos de sobrevoo sem escalas e de paradas técnicas e exclui expressamente a concessão a empresas aéreas designadas 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 (direito de cabotagem).

O **artigo 3** estabelece o regime de designação e autorização de empresas aéreas entre as Partes. Cada Parte tem o direito de designar, por escrito e por via diplomática, à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar essa designação. A Parte requerida deve conceder, na forma e no modo prescritos pelo Acordo e com a máxima celeridade, a autorização de operação apropriada para as requisições expedidas, desde que preenchidos os seguintes critérios:

- a) a empresa aérea deve estar estabelecida e ter seu principal local de negócios no território da Parte que a designa;
- b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada deve ser exercido e mantido pela Parte que a designa;
- c) a Parte que designa a empresa aérea deve cumprir as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e
- d) a empresa aérea designada deve estar 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.

O **artigo 4** assegura o direito da Parte requerida de negar as autorizações de empresas aéreas designadas pela outra Parte, ou de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, quando não satisfeitos os critérios do artigo 3 do Acordo.

Contudo, a menos que a aplicação imediata de tais medidas restritivas seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou às disposições do Acordo, ela será exercida somente após a realização de consultas com a outra Parte, em um prazo de até 30 dias da solicitação, salvo entendimento diverso entre as Partes.

O **artigo 5** garante o cumprimento não discriminatório de leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída de seu território de aeronaves em serviços aéreos internacionais, bem como à operação e navegação dessas aeronaves em seu território, imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares aplicáveis a passageiros, tripulação e carga, incluindo mala postal. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de taxas alfandegárias e de outros impostos similares.

O **artigo 6** indica o regime de reconhecimento de certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma

Parte e ainda em vigor, quando forem emitidos conforme requisitos iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção de Chicago.

O **artigo 7** aponta os procedimentos de consulta e avaliação sobre segurança operacional. Cada Parte pode realizar consultas, dentro de 30 dias da solicitação, a respeito das normas e requisitos adotados pela outra Parte sobre segurança operacional em aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves ou as operações de aeronaves, notificando-a e apontando as medidas saneadoras no caso de se concluir que a administração e manutenção não alcançam padrões de segurança conformes às normas estabelecidas pela Convenção de Chicago. Perdurando o inadimplemento das normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), o Secretário desta organização será disso notificado. Também é definido um regime de inspeção de rampa de aeronaves operadas por empresas designadas por uma Parte enquanto no território da outra Parte, com o intuito de verificar a validade dos documentos da aeronave e da tripulação e a conformidade das condições da aeronave e de seus equipamentos com o padrão da Convenção de Chicago. Se as autoridades de uma Parte concluírem que medidas imediatas sejam essenciais para a segurança operacional da empresa aérea designada pela outra Parte, podem suspender ou modificar imediatamente as autorizações dessa empresa aérea.

O **artigo 8** cuida da segurança da aviação, reafirmando a obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, em consonância com o regime jurídico internacional sobre a matéria, em especial 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 na 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 de qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir, e das disposições sobre segurança da

aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

As Partes Contratantes se comprometem a fornecer toda a assistência mútua necessária e adotar as medidas adequadas para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações de voo, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil, podendo realizar inspeções *in loco* no território da outra Parte para avaliar a aplicação das normas de segurança relacionadas, bem como entrar em consultas entre si no caso de divergências entre os regulamentos e métodos nacionais e o padrão da OACI, ou quando houver motivos razoáveis para acreditar que a contraparte não cumpre as disposições de segurança da aviação deste artigo.

O **artigo 9** afirma o princípio do tratamento nacional, pelo qual nenhuma Parte permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas conforme o Acordo tarifas aeronáuticas superiores àquelas cobradas de suas próprias empresas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes. Além disso, estabelece-se a necessidade de transparência tarifária, uma vez que cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre as autoridades competentes e as empresas aéreas, sendo oferecida oportunidade para manifestação prévia das entidades afetas no caso de alguma alteração tarifária.

O **artigo 10** estabelece as condições em que as Partes, com base na reciprocidade, devem isentar as empresas aéreas designadas, no maior grau possível e 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, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

O **artigo 11** confere às empresas aéreas designadas a liberdade para determinar a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a serem ofertadas, conforme considerações de mercado, sendo vedada a limitação unilateral por qualquer das Partes ao volume de tráfego,

frequência ou regularidade dos serviços, bem como aos tipos de aeronaves operadas, exceto por necessidades alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes, consoante o artigo 15 da Convenção de Chicago (Taxas Aeroportuárias e Similares).

O **artigo 12**, com o mesmo ânimo do anterior, confere liberdades às empresas aéreas designadas para determinar livremente os preços dos serviços, sem a necessidade de aprovação, mas sujeitas à eventual exigência de notificação ou registro de preços junto às autoridades aeronáuticas, bem como a intervenções pontuais para prevenir práticas abusivas, preços desarrazoadamente altos, devido a uma posição dominante de mercado, ou artificialmente baixos, devido a subsídio ou apoio governamental direto ou indireto.

O **artigo 13** indica que as Partes devem informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência que possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo relativos ao Acordo, notificando a existência de eventuais incompatibilidades entre tais normas e a aplicação do Acordo.

O **artigo 14** disciplina a possibilidade de conversão de divisas e remessa ao exterior de receitas locais provenientes da venda de serviços aéreos e atividades conexas, de maneira expedita, à taxa de câmbio aplicável de acordo com as leis e regulamentos de cada Parte e sujeita apenas aos encargos administrativos e cambiais normalmente cobrados pelos bancos para essas operações.

O **artigo 15** atribui o direito às empresas aéreas designadas de vender e de comercializar no território da outra Parte serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, à escolha da empresa, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios e trazer, em regime de reciprocidade, seu próprio pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

O **artigo 16** facilita à empresas aéreas designadas, ao operar ou oferecer serviços acordados nas rotas especificadas, celebrar acordos comerciais de código compartilhado com empresas aéreas de qualquer das Partes ou de um terceiro país, sujeitos à autorização prévia pelas autoridades competentes e desde que todas as empresas aéreas em tais acordos tenham os direitos apropriados,

cumpram os requisitos normalmente aplicados a esses acordos, como a proteção e informação ao passageiro referente à responsabilidade, e informem ao cliente com qual empresa aérea ele estabelecerá relação contratual ao adquirir o serviço.

O **artigo 17** configura um regime de flexibilidade operacional, permitindo que as empresas utilizem aeronaves próprias ou arrendadas (inclusive subarrendadas, arrendadas por hora, arrendadas com seguro, tripulação e manutenção), por meio de contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países, respeitadas as leis e regulamentos das Partes e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção (artigo 83 *bis*) e sujeito a acordo específico a ser celebrado entre as autoridades aeronáuticas das Partes sobre as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional. Confere-se, igualmente, o direito de se operar em regime de código compartilhado em qualquer trecho ou trechos das rotas do Anexo do Acordo.

O **artigo 18** prevê que as empresas envolvidas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, estatísticas periódicas ou eventuais das operações.

O **artigo 19** dispõe que as empresas aéreas designadas podem ser solicitadas a submeter sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades da outra Parte com pelo menos 30 dias antes do início da operação dos serviços acordados, aplicando-se o mesmo procedimento para qualquer modificação dos horários, ou com 5 dias úteis de antecedência, no caso de voos de reforço fora do quadro de horários aprovado.

O **artigo 20** outorga às Partes a possibilidade de realizarem consultas entre si sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda do Acordo a qualquer tempo, mediante reuniões ou por correspondência, realizadas no período de 60 dias da data de recebimento da solicitação por escrito da Parte interessada, a menos que outra forma seja mutuamente acordada.

O **artigo 21** trata do mecanismo de solução das controvérsias que surjam sobre a interpretação ou aplicação do Acordo, caso em que, em um primeiro momento, as autoridades aeronáuticas devem procurar resolvê-la por meio de consultas e negociações, as quais, se insuficientes, dão ensejo a negociações por via diplomática. Se, ainda assim, as Partes não chegarem a um acordo, qualquer

delas poderá, de acordo com suas leis e regulamentos pertinentes, remeter a disputa a um tribunal arbitral, constituído por três árbitros, conforme as regras dispostas no artigo 21(3). O tribunal determinará os limites de sua jurisdição conforme o Acordo e estabelecerá seu próprio procedimento. Sob a direção do tribunal ou por solicitação escrita de qualquer das Partes, uma conferência para determinar as questões precisas a serem arbitradas e os procedimentos específicos a serem seguidos deverá ser realizada em até 15 dias após a constituição integral do tribunal. Após a submissão de memorandos e respostas pelas Partes e da realização de audiência conforme os prazos estipulados, o tribunal proferirá decisão escrita em 30 dias após a conclusão da audiência, tomada por maioria de votos, aceitos pedidos de esclarecimento. As decisões do tribunal arbitral serão definitivas e vinculativas para as Partes na controvérsia. Cada Parte arcará com as despesas do árbitro designado por ela, sendo as demais despesas do tribunal divididas igualmente entre as Partes. Se e desde que uma das Partes não cumpra qualquer decisão arbitral, a outra Parte poderá limitar, negar ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que tenha concedido, em virtude deste Acordo, à Parte em falta ou para a empresa ou empresas aéreas em falta.

Os **artigos 22 a 26** trazem as cláusulas procedimentais do Acordo, estabelecendo critérios para: emendas, permitidas de maneira geral e, particularmente, no caso de adaptação do Acordo a tratados multilaterais supervenientes que envolvam ambas as Partes; denúncia, que pode ser feita por comunicação de qualquer Parte à Outra e à OACI, com vigência diferida em um ano; entrada em vigor, que ocorre na data de recebimento da última Nota Diplomática que informe a satisfação de todos os procedimentos internos de incorporação do instrumento; e o registro na OACI do Acordo e de emendas, após sua assinatura.

O **Anexo** apresenta o Quadro de Rotas, pelo qual as empresas aéreas designadas podem utilizar quaisquer pontos aquém, quaisquer pontos de origem no território da Parte que designa, quaisquer pontos intermediários, quaisquer pontos de destino na outra Parte e quaisquer pontos além, exercendo direitos de tráfego de quinta liberdade em quaisquer pontos intermediários e/ou além. Além desses direitos, as empresas poderão, 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:

- a) efetuar voos em uma ou ambas as direções;
- b) combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;
- c) servir, nas rotas, pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem;
- d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;
- e) transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas;

Direitos adicionais estarão sujeitos a entendimento entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

O Acordo foi celebrado em Brasília, em 28 de junho de 2017, em duplicata, em português e em inglês, sendo ambos os textos autênticos.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017.

Brasil e Guiana, países vizinhos que compartilham 1.605 km de fronteira, mantêm relação de amizade desde o início da história independente da ex-colônia britânica, mais precisamente a partir de 1968, dois anos após a declaração de independência da Guiana, quando o Vice-Primeiro-Ministro Ptolemy Reid visitou o Brasil, ocasião em que se firmou um acordo cultural e se estabeleceram as relações bilaterais.

Em 1971, o Ministro das Relações Exteriores Mário Gibson Barbosa visitou Georgetown, sendo o primeiro chanceler latino-americano a fazê-lo. O gesto já mostrava a compreensão da Política Exterior brasileira quanto à necessidade, desde cedo, da plena incorporação diplomática da Guiana à América do Sul, sem qualquer prejuízo de seus profundos laços com o Caribe.

A relação bilateral se aprofundou consideravelmente a partir da década de 1990, com o aumento do número de brasileiros que passaram a residir no país vizinho. Entre outros marcos, podemos citar a assinatura, em 2001, de um “Acordo de Alcance Parcial”, no quadro da ALADI, que entrou em vigor em 2004, estabelecendo desgravação tarifária para diversos itens; a inauguração da ponte sobre o Rio Tacutu em 2009, primeira ligação terrestre entre os dois países, representando um passo concreto e decisivo na integração entre Brasil e Guiana e ampliando as perspectivas de desenvolvimento tanto para a Guiana quanto para a região Norte do Brasil; e o ingresso da Guiana no MERCOSUL, em 2012, na condição de Estado Associado, ato que demonstrou convergência dos países no compromisso com a integração sul-americana. O ano de 2018 marcou a celebração dos 50 anos do estabelecimento de relações diplomáticas entre Brasil e Guiana.

A relação bilateral tem demonstrado dinamismo, sendo impulsionada por diversas reuniões e organizada em torno de temas de destacada importância para ambos os países. A agenda bilateral contempla áreas como integração fronteiriça, cooperação em segurança e defesa e cooperação técnica, e vem apresentando resultados tangíveis e substantivos. O Comitê de Fronteira Brasil-Guiana teve em outubro de 2018 sua oitava edição, com reunião realizada em Bonfim, no estado de Roraima. Em 2019 deverá reunir-se, pela quarta vez, a Comissão Bilateral sobre Drogas, e deverá ser reativada a Comissão Binacional Assessora de Saúde. Brasil e Guiana estão trabalhando na implementação do Acordo Bilateral sobre Transporte de Passageiros e Cargas, que será objeto de diversas reuniões técnicas em 2019. O programa bilateral de cooperação técnica foi renovado e conta, atualmente, com três projetos — dois na área de agricultura e um em meio ambiente.

Na área econômico-comercial, busca-se criar condições para ampliar o fluxo comercial e de investimentos entre os dois países. O intercâmbio bilateral totalizou US\$ 41,5 milhões em 2018, com superávit de US\$ 38,7 milhões em favor do Brasil. O diálogo bilateral no âmbito da Comissão Administradora do Acordo de Alcance Parcial de Complementação Econômica (AAP-38) segue avançando. Em dezembro de 2018, foi assinado Acordo de Cooperação e Facilitação de Investimentos (ACFI) entre Brasil e Guiana, que sinaliza interesse no adensamento das relações econômicas bilaterais e estabelece relevante marco legal

para o incremento de investimentos de parte a parte.

É também de interesse dos dois países fortalecer a já madura cooperação bilateral em matéria de defesa e combate aos ilícitos transnacionais. A renegociação do Acordo de Cooperação em Matéria de Defesa, já em etapa avançada, propiciará o marco legal para o seguimento desta profícua vertente da cooperação, de que são exemplos as operações conjuntas entre o Exército Brasileiro e a Força de Defesa da Guiana e a oferta de estágios para engenheiros militares guianeses no Brasil.

No contexto da descoberta de amplas jazidas de petróleo pela Guiana, cuja produção deverá ter início já em 2020, com potencial de gerar grande crescimento econômico e desenvolvimento social para o país vizinho e sua população, Brasil e Guiana vêm explorando possibilidade de cooperação no setor de energia.

A parceria estabelecida entre Brasil e Guiana também se estende ao contexto regional. Além de Estado associado do MERCOSUL, a Guiana é país membro da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA) e da Organização dos Estados Americanos (OEA) e associou-se, em 23 de janeiro de 2018, ao Grupo de Lima. A Guiana também foi signatária da Declaração de Santiago, que, em 22 de março de 2019, criou o Foro para o Progresso da América do Sul – PROSUL, novo agrupamento regional a congregar nações sul-americanas. Além disso, Brasil e Guiana compartilham o mesmo assento no Fundo Monetário Internacional (FMI).

O ano de 2017 foi especialmente importante na relação bilateral Brasil-Guiana, com a visita ao Brasil do Vice-Presidente e Ministro das Relações Exteriores da Guiana, Carl Greenidge, e do Ministro de Infraestrutura, David Patterson (28 de junho), bem como do presidente da Guiana, David Arthur Granger (Brasília, 20 a 21 de dezembro). Entre outras tratativas, foram assinados um Ajuste Complementar ao Acordo Básico de Cooperação Técnica para a Implementação do Projeto “Apoio à Certificação de Sementes, Análise de Risco de Pragas e Modernização dos Serviços de Fitossanidade na Guiana”; e outro, para a Implementação do Projeto “Tecnologia para Combate aos Efeitos da Seca na Região 9 da Guiana”; um Memorando de Entendimento para que o Brasil apoie, por meio de projeto de engenharia, a pavimentação de trecho da estrada Lethem-

Linden, ampliando a conexão do Brasil com a Guiana e favorecendo o comércio bilateral e o escoamento de produtos da região Norte do Brasil para o Caribe e os mercados norte-americano, asiático e europeu; e o Acordo sobre Serviços Aéreos entre os dois países, que ora estamos a apreciar.

Como expusemos em nosso Relatório, o objetivo do Acordo em epígrafe é o de atualizar o marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios das partes signatárias, até então balizado por um Acordo de Transportes Aéreos em vigor desde 1975. Com a modernização das regras sobre os serviços aéreos entre os dois países, espera-se pavimentar caminho para o incremento dos laços de amizade, entendimento, cooperação, comércio, investimentos e turismo, bem como assegurar o mais alto grau de segurança operacional e da aviação nos voos abrangidos pelo Acordo. O instrumento internacional em consideração é composto por 26 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas e liberdades do ar contempladas.

O Acordo sob análise segue o paradigma de acordos-modelo de serviços aéreos da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)¹ e de diversos outros instrumentos de mesma natureza que o Brasil tem celebrado nos últimos anos, quer atualizando acordos vigentes, quer estabelecendo um regime convencional com Estados ainda não contemplados por tratados bilaterais. No Brasil, estão em vigor entendimentos bilaterais (acordos e memorandos de entendimento) sobre serviços aéreos com pelo menos 106 países. No âmbito regional, o Brasil é signatário do Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais e do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC).

Alinhados com a modernização e a busca por eficiência, economicidade e segurança operacional no setor, os acordos de serviços aéreos dos últimos anos têm conferido, em regime de reciprocidade e conforme o princípio do tratamento nacional (não discriminação), maior abertura às empresas aéreas no estabelecimento de rotas e frequências de voos, dentro de um quadro de rotas e liberdades de tráfego predefinidos pelas autoridades aeronáuticas dos Estados contratantes, bem como na liberdade tarifária e de definição de códigos

¹ ICAO Template Air Services Agreements. **ICAO Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport (Doc 9587, Fourth Edition)**. International Civil Aviation Organization, 2016, Appendix 1.

compartilhados, ao mesmo tempo em que incorporam maiores exigências no campo da segurança operacional e segurança da aviação. Essa orientação segue os princípios norteadores da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), estabelecida por meio do Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009.

Em especial, o Acordo Brasil-Guiana assinado em 2017 enquadraria-se na modalidade de Acordo de Serviços Aéreos do tipo “céus abertos”, com a previsão que as empresas aéreas designadas pelas Partes tenham direito de liberdade tarifária, flexibilidade operacional para utilizar aeronaves próprias ou arrendadas, liberdade para operar com código compartilhado e liberdade na definição do número e trajeto de voos semanais, dentro do quadro de rotas do Acordo. O Brasil possui atualmente acordos na modalidade “céus abertos”, entre outros, com Bahrein, Canadá, Catar, Chile, Cingapura, Coreia do Sul, Costa Rica, Curaçao, Emirados Árabes, Estados Unidos, Gana, Hong Kong, Islândia, Jamaica, México, Nova Zelândia, Omã, Quênia e Zimbábue.

O presente Acordo de Serviços Aéreos Brasil-Guiana preceitua, dentro do padrão usual desses instrumentos, que as empresas aéreas efetivamente estabelecidas em uma das Partes, ao cumprirem um conjunto de exigências de ordem técnico-operacional e jurídica, que apontamos em nosso Relatório, sejam designadas por uma Parte e autorizadas pela Outra, passando a operar rotas de serviços aéreos regulares para o transporte de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação. Nesse serviço aéreo e tendo por referência o território das Partes Contratantes, poderão partir de pontos aquém (terceiro Estado), passando por pontos no território de uma Parte, via quaisquer pontos intermediários (terceiro Estado), para pontos na outra Parte, podendo ir para qualquer ponto além (terceiro Estado). As empresas designadas de ambas as Partes poderão exercer direitos plenos de tráfego em quaisquer pontos intermediários e/ou além, conforme o Quadro de Rotas constante do Anexo, desde que o transporte seja parte de um serviço que atenda a um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea, excluído qualquer direito de cabotagem.

No âmbito da segurança operacional e da segurança da aviação, o Acordo adota como piso os requisitos estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), definindo um conjunto de procedimentos de consultas mútuas e inspeções de avaliação, de modo a garantir o cumprimento efetivo dos

protocolos de segurança aplicáveis e das normas internacionais nesse domínio.

No que tange às isenções alfandegárias sobre materiais destinados ou usados exclusivamente na operação técnica e comercial, apoio ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada (artigo 10 do Acordo), consideramos tratar-se de necessário dispositivo-padrão, que remonta às medidas para facilitar a navegação aérea da Convenção de Chicago, de 1944 (art. 24, da Convenção sobre Aviação Civil Internacional), aplicando-se com base na reciprocidade entre as Partes.

Feitas essas considerações, reputamos que o presente Acordo atende ao interesse nacional e consagra o princípio constitucional da “cooperação entre os povos para o progresso da humanidade” (art. 4º, IX, CF/88), sendo instrumento que irá disciplinar os serviços aéreos entre o Brasil e a Guiana de maneira mais eficaz, eficiente e segura, contribuindo para o incremento das relações bilaterais no campo comercial, turístico, cultural e de investimentos.

Diante das razões expostas, voto pela **APROVAÇÃO** do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017, nos termos do projeto de decreto legislativo anexo.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2019.

Deputado HELIO LOPES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº _____, DE 2019
(Mensagem nº 587, de 2018)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que

possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

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

Sala da Comissão, em _____ de 2019.

Deputado HELIO LOPES

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 587/18, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Helio Lopes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eduardo Bolsonaro - Presidente; Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcel Van Hattem e José Rocha - Vice-Presidentes; Alan Rick, Aluisio Mendes, Arlindo Chinaglia, Aroldo Martins, Bruna Furlan, Claudio Cajado, Eduardo Barbosa, Eduardo da Fonte, Heitor Freire, Helio Lopes, Hildo Rocha, Jefferson Campos, Léo Moraes, Leur Lomanto Júnior, Márcio Marinho, Paulo Ramos, Perpétua Almeida, Tadeu Alencar, Camilo Capiberibe, Coronel Armando, Coronel Chrisóstomo, Eduardo Cury, Euclides Pettersen, Flávio Nogueira, General Girão, General Peternelli, Giovani Feltes, Pr. Marco Feliciano, Ricardo Izar, Rubens Bueno e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 27 de agosto de 2019.

Deputado EDUARDO BOLSONARO
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 569, DE 2019

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado RODRIGO COELHO

I - RELATÓRIO

Em cumprimento ao inciso XX, alínea g, do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, compete a esta Comissão de Viação e Transportes a apreciação da presente matéria que visa a aprovar texto do Acordo sobre serviços aéreos entre Brasil e Guyana.

O Presidente da República envia MSC 587/2018 na qual os Ministros de Estado das Relações Exteriores e dos Transportes, Portos e Aviação Civil defendem a aprovação do Acordo:

“O referido Acordo (...) tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas da atualização do marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Guiana, e para além desses que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio do turismo e da cooperação”

Os termos do Acordo estabelecem a concessão das 1^a a 5^a liberdades do ar, que permitem mutuamente às companhias aéreas dos países o sobrevoo dos territórios sem pouso, escalas não comerciais e escalas

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Coelho

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218078125400>



* C D 2 1 8 0 7 8 1 2 5 4 0 0 *

comerciais em rotas predefinidas. As liberdades 6^a a 9^a não são concedidas no Acordo.

A proposição foi distribuída a esta Comissão de Viação e Transportes para análise de mérito e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para avaliação de constitucionalidade e juridicidade. Tramita em regime de urgência e está sujeita à apreciação do Plenário.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Decreto Legislativo n. 569, de 2019, pretende aprovar Acordo sobre serviços aéreos que nosso País firmou com a Guiana em 2018. Nesse acordo os países concedem entre si as 1^a a 5^a liberdades do ar.

Trata-se de prática comum o estabelecimento de Acordos bilaterais entre países com relações diplomáticas e comerciais saudáveis. As 1^a a 5^a liberdades do ar, na prática, permitem que as companhias aéreas façam voos sobre o território dos países e que possam fazer escalas e pousos técnicos. As escalas comerciais devem ser previamente estabelecidas. Também seguindo a praxe dos acordos sobre aviação, os termos não envolvem as 6^a a 9^a liberdades, que podem ter impacto significativo na dinâmica do mercado aéreo dos países.

Assim, o texto se harmoniza com os preceitos que regem o mercado de transporte aéreo brasileiro no qual predomina a ampla liberdade e a competição é incentivada. Ao regulador, reserva-se o papel de normatizar a segurança das operações, os direitos do consumidor e mecanismos para garantia das condições de competição e bom funcionamento do mercado.

Assim, em razão de estarem presentes as condições de reciprocidade necessárias para promover, em regime de cooperação, o desenvolvimento do tráfego aéreo entre a República Federativa do Brasil e a República Cooperativa da Guyana, somos pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 569, de 2019.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Coelho
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218078125400>



Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2021.

Deputado RODRIGO COELHO
Relator

2021-2459



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Coelho
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218078125400>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 569, DE 2019

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 569/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Rodrigo Coelho.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Hugo Leal e Jaqueline Cassol - Vice-Presidentes, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Alexandre Leite, Bosco Costa, Bozzella, Charlles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Da Vitoria, Diego Andrade, Fábio Henrique, José Medeiros, José Nelto, Juninho do Pneu, Leônidas Cristino, Lucas Gonzalez, Luiz Antônio Corrêa, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Milton Vieira, Ottaci Nascimento, Pastor Gil, Paulo Azi, Paulo Guedes, Ricardo da Karol, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Vaidon Oliveira, Vanderlei Macris, Afonso Hamm, Alencar Santana Braga, Aliel Machado, Arnaldo Jardim, Cezinha de Madureira, Clarissa Garotinho, Delegado Pablo, Domingos Sávio, Eduardo Costa, Eli Corrêa Filho, Evair Vieira de Melo, Felipe Rigoni, Franco Cartafina, Juarez Costa, Neucimar Fraga, Nicoletti, Pompeo de Mattos, Rodrigo Coelho, Tito, Vicentinho Júnior e Vinicius Carvalho.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219068601800>



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 569, DE 2019

(MENSAGEM N° 587, DE 2018)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017.

Autora: Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN)

Relator: Deputado Filipe Barros

I – RELATÓRIO

Trata-se de Projeto de Decreto Legislativo (PDL), que aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017.

A proposição foi distribuída à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, na forma do art. 54 do RICD, após sua aprovação, em 20 de abril de 2021, na Comissão de Viação e Transportes (CVT), sujeita à apreciação do Plenário e sob regime de urgência (art. 151, I ‘j’ RICD).

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Filipe Barros
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218954871400>

O Projeto, oriundo da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN), datado de 27 de agosto de 2019, chegou à Câmara na forma de Mensagem Presidencial MSC 587/2018.

Conforme determina o Regimento Interno da Câmara dos Deputados (art. 32, IV, a), cumpre que esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se pronuncie exclusivamente acerca da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 569, de 2019.

O Projeto tem por objeto o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017.

Mais precisamente, o acordo disciplina a concessão mútua de direitos para operação de serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas pelo Quadro de Rotas que aprova, elaborado pelas autoridades aeronáuticas de ambas as partes.

Os direitos são aqueles típicos a países que mantêm relações diplomáticas e comerciais, dentre os quais se destacam as permissões para (i) sobrevoar o território da outra parte, sem pousar; (ii) fazer escalas no território da outra para fins não comerciais; e (iii) fazer escalas nos pontos das rotas que especifica, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal (art. 2º).

Cada parte poderá designar à outra por escrito uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados (art. 3º). Como praxe, o documento fixa ainda condições para negar as autorizações mencionadas ou condicioná-las, temporária ou permanentemente (art. 4º), além de dispositivos de segurança.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Filipe Barros

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218954871400>

Trata-se de matéria de competência exclusiva do Congresso Nacional (art. 49 I CF), sem sanção presidencial, sendo o Projeto de Decreto Legislativo o instrumento adequado, conforme preceitua o art. 109 do Regimento Interno.

Constata-se que o projeto em exame não contraria preceitos ou princípios da Constituição, nada havendo, pois, a objetar no tocante à sua constitucionalidade material. Além disso, verifica-se cumprimento das normas regimentais pertinentes, de modo que se conclui pela conformidade do PDL com os princípios, normas e formas jurídicas incidentes – como já ressaltado pelo Relator da matéria na CVT, o texto se harmoniza com os preceitos que regem o mercado de transporte aéreo brasileiro.

No que se refere à técnica legislativa e à redação empregadas, demonstram-se adequadas, conformando-se às normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 2001.

Isso posto, voto pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 569, de 2019.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado Filipe Barros
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Filipe Barros
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218954871400>



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 569, DE 2019

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 569/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Filipe Barros.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Bia Kicis - Presidente, Marcos Pereira e Darci de Matos - Vice-Presidentes, Bilac Pinto, Capitão Augusto, Carlos Jordy, Caroline de Toni, Dagoberto Nogueira, Daniel Freitas, Diego Garcia, Enrico Misasi, Fábio Trad, Felipe Francischini, Félix Mendonça Júnior, Fernanda Melchionna, Filipe Barros, Geninho Zuliani, Gilson Marques, Giovani Cherini, João Campos, Juarez Costa, Júlio Delgado, Kim Kataguiri, Lafayette de Andrade, Léo Moraes, Leur Lomanto Júnior, Lucas Redecker, Magda Mofatto, Marcelo Aro, Marcelo Moraes, Orlando Silva, Paulo Eduardo Martins, Ricardo Silva, Rubens Bueno, Samuel Moreira, Sergio Toledo, Shéridan, Subtenente Gonzaga, Tadeu Alencar, Vitor Hugo, Alê Silva, Angela Amin, Aureo Ribeiro, Capitão Alberto Neto, Christiane de Souza Yared, Delegado Marcelo Freitas, Denis Bezerra, Hugo Leal, Joenia Wapichana, Leonardo Picciani, Luis Miranda, Luizão Goulart, Reinhold Stephanes Junior e Rogério Peninha Mendonça.

Sala da Comissão, em 30 de setembro de 2021.

Deputada BIA KICIS
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bia Kicis
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210526476800>

