



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 83, DE 2023

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 392/2022

Ofício nº 424/2022

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Apresentação: 24/03/2023 16:18:41.303 - Mesa

PDL n.83/2023

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , **DE 2023**
(MENSAGEM Nº 392/2022)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.

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 22 de março de 2023.

Deputado **Arlindo Chinaglia**
Presidente em exercício



MENSAGEM N.º 392, DE 2022

(Do Poder Executivo)

Ofício nº 424/2022

Submete à elevada consideração dos Membros do Congresso Nacional, nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores e da Infraestrutura, o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.

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) PROPOSIÇÃO SUJEITA À APRECIACÃO DO PLENÁRIO REGIME DE TRAMITAÇÃO: PRIORIDADE (ART 151, II, RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

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 da Infraestrutura, o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.

Brasília, 19 de julho de 2022.



Brasília, 27 de Dezembro de 2021

Senhor Presidente da República,

Submetemos a sua elevada consideração, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado pelos Ministros de Estado das Relações Exteriores dos dois países em Lisboa, em 02/07/2021.

2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério da Infraestrutura e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências da existência de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e de Portugal, e para além desses, o que certamente contribuirá para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação. O Acordo está em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil, estabelecida pelo Decreto nº 6780, de 18 de fevereiro de 2009.

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

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Carlos Alberto Franco França, Marcelo Sampaio Cunha Filho





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

A República Federativa do Brasil ("Brasil")

E

a República Portuguesa ("Portugal"),

doravante denominadas "Partes",

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

Desejando organizar, de uma forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais e promover, o mais amplamente possível, a cooperação internacional neste domínio;

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

Desejando garantir o mais alto nível de segurança aérea e de segurança da aviação civil no transporte aéreo internacional e reafirmando sua profunda preocupação com atos e ameaças dirigidos contra a segurança da aviação civil, colocando em risco a segurança de pessoas e bens, impedindo o bom funcionamento do transporte aéreo e afetando a confiança do público;

Assinalando a celebração do Acordo entre a União Europeia e a República Federativa do Brasil sobre Certos Aspectos dos Serviços Aéreos;

Considerando a necessidade de atualizar o *Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa*, assinado em Lisboa, em 11 de novembro de 2002,

Acordam o seguinte:



ARTIGO 1.º

Definições

Para aplicação deste Acordo, salvo disposição em contrário, o termo:

- a) "Autoridade aeronáutica" significa, no caso de Portugal, a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) e no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas ou funções similares;
- b) "Acordo" significa este Acordo e quaisquer emendas decorrentes;
- c) "Anexo" significa o Quadro de Rotas apenso a este Acordo e todas as Cláusulas ou Notas nele incluídas;
- 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.º daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;
- e) "Empresa de transporte aéreo designada" significa uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3.º (Designação e Autorização) deste Acordo;
- f) "Estado-Membro da União Europeia" significa um Estado que seja, agora ou no futuro, Parte nos Tratados da União Europeia;
- g) "Tarifa" significa qualquer preço, tarifa ou encargo a pagar pelo transporte aéreo de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo o transporte de correio, cobrados pelas empresas de transporte aéreo, incluindo seus serviços de agência e outros serviços auxiliares, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas ou encargos;
- h) "Território", em relação a um Estado, tem o significado a ele atribuído no Artigo 2.º da Convenção;
- i) "Taxas de utilização" significa taxas impostas às empresas de transporte aéreo pelas autoridades competentes ou por estas autorizadas a serem impostas pela utilização de infraestruturas aeroportuárias, instalações associadas e/ou de serviços de navegação aérea, ou de instalações e serviços de segurança da aviação civil, incluindo as instalações e os serviços relacionados, para aeronaves, suas tripulações, passageiros, bagagem, carga e correio;
- j) Referências neste Acordo a "nacionais da República Portuguesa" devem ser entendidas como relativas a nacionais dos Estados-Membros da União Europeia;
- k) Referências neste Acordo a "empresas de transporte aéreo da República Portuguesa" devem ser entendidas como relativas a empresas de transporte aéreo designadas pela República Portuguesa;



* C D 2 2 8 2 3 0 9 1 6 9 0 0 *

- l) "Serviço aéreo", "Serviço aéreo internacional", "Empresa de transporte aéreo" e "Escala para fins não comerciais" têm os significados a eles atribuídos respectivamente no Artigo 96.º da Convenção; e
- m) "Tratados da UE" significa o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

ARTIGO 2.º

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 na Seção apropriada do Quadro de Rotas constante do Anexo a este Acordo. Tais serviços e rotas são, doravante, denominados "serviços acordados" e "rotas especificadas", respectivamente.
2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas de transporte aéreo designadas por cada uma das Partes gozarão dos seguintes direitos:
 - a) O direito de sobrevoar o território da outra Parte sem aterrisar;
 - b) O direito de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; e
 - c) O direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas deste Acordo, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou correio, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território da outra Parte.
3. As demais empresas de transporte aéreo de cada Parte, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3.º (Designação e Autorização) deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados nas alíneas a) e b) do n.º 2 deste Artigo.
4. Nenhum dispositivo deste Acordo será considerado como concessão a uma empresa de transporte aéreo designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, carga e correio, mediante remuneração ou em regime de fretamento e com destino a outro ponto no território desta outra Parte.
5. Se, por motivo de conflito armado, perturbações de ordem política, ou circunstâncias especiais e extraordinárias, as empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte não puderem explorar serviços nas suas rotas normais, a outra Parte deverá esforçar-se por facilitar a continuidade desse serviço através de adequados reajustamentos de tais rotas, incluindo a concessão de direitos, pelo período de tempo que for necessário, para facilitar a viabilidade das operações. O disposto neste número deverá ser aplicado sem discriminação entre as empresas de transporte aéreo designadas das Partes.



ARTIGO 3.º

Designação e Autorização

1. Cada Parte tem o direito de designar, por escrito, à outra Parte uma ou mais empresas de transporte aéreo para explorar os serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo, bem como o direito de retirar ou alterar tais designações. Essas designações deverão ser feitas por escrito e transmitidas pela autoridade aeronáutica da Parte que tiver designado a empresa de transporte aéreo à autoridade aeronáutica da outra Parte.

2. Ao receber tal notificação da designação e o pedido de autorização de operação da empresa de transporte aéreo designada, na forma e no modo prescritos para as autorizações de exploração e permissões técnicas, a outra Parte concederá as autorizações de exploração e permissões apropriadas, com a mínima demora de trâmites, desde que:

a) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada por Portugal:

- (i) Esta se encontre estabelecida no território de Portugal, nos termos dos Tratados UE e seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com o Direito da União Europeia; e
- (ii) O controle regulamentar efetivo da empresa de transporte aéreo seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada na designação.

b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pelo Brasil:

- (i) Esta se encontre estabelecida no território do Brasil e seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com a legislação aplicável no Brasil; e
- (ii) O controle regulamentar efetivo da empresa de transporte aéreo seja exercido e mantido pelo Brasil.

c) A Parte que designa a empresa de transporte aéreo cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7.º (Segurança Operacional) e/ou no Artigo 8.º (Segurança da Aviação); e

d) A empresa de transporte aéreo designada esteja qualificada para satisfazer as condições prescritas na legislação nacional normalmente aplicável à exploração de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação e que aprecia o pedido.

3. Quando uma empresa de transporte aéreo tenha sido assim designada e autorizada, pode, a qualquer momento, começar a operar os serviços acordados na totalidade ou em parte, desde que cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.



* C D 2 2 8 2 3 0 9 1 6 9 0 0 *

ARTIGO 4.º

Recusa, Revogação, Suspensão e Limitação de Autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações de exploração ou permissões técnicas de uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte dos direitos especificados no Artigo 2.º deste Acordo, ou ainda de sujeitar, de forma temporária ou permanente, o exercício desses direitos às condições consideradas necessárias, desde que:

- a) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada por Portugal:
 - (i) Esta não se encontre estabelecida no território de Portugal, nos termos dos Tratados UE ou não seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com o Direito da União Europeia; ou
 - (ii) O controle regulamentar efetivo da empresa de transporte aéreo não seja exercido ou mantido pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo, ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada na designação;
- b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pelo Brasil:
 - (i) Essa empresa de transporte aéreo não se encontre estabelecida no território do Brasil ou não seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com a legislação aplicável no Brasil; ou
 - (ii) O controle regulamentar efetivo dessa empresa de transporte aéreo não seja exercido e mantido pelo Brasil.
- c) A Parte que designa a empresa de transporte aéreo não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7.º (Segurança Operacional) e/ou no Artigo 8.º (Segurança da Aviação); ou
- d) A empresa de transporte aéreo designada não esteja qualificada para atender outras condições estabelecidas na legislação nacional normalmente aplicadas à exploração de serviços aéreos internacionais pela Parte que recebe o pedido; ou
- e) A empresa de transporte aéreo designada não cumpra a legislação da Parte que concede a autorização ou permissão; ou
- f) A empresa de transporte aéreo não explore os serviços acordados, em conformidade com as condições previstas neste Acordo e/ou no seu Anexo.

2. A menos que a imediata revogação, suspensão, limitação ou imposição das condições previstas no n.º 1 deste Artigo seja essencial para impedir novas infrações à legislação, 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 entendimento diverso entre as Partes.



ARTIGO 5.º

Aplicação de Legislação e Procedimentos

1. A legislação e os procedimentos de uma Parte que regem a entrada, permanência e saída do seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tais aeronaves enquanto permanecem dentro do seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas de transporte aéreo de ambas as Partes à chegada, à partida e durante a sua permanência no território da primeira Parte.
2. A legislação e os procedimentos de uma Parte, relativos à entrada, à permanência e à saída do seu território, de passageiros, tripulação, bagagem, carga e correio transportados a bordo de uma aeronave tais como os relativos à entrada, ao despacho, à imigração, a passaportes, às alfândegas, à moeda e ao controle sanitário, deverão ser cumpridos pelas empresas de transporte aéreo da outra Parte, ou em nome de tais passageiros, tripulação, ou dos titulares da bagagem, carga e correio à entrada, à saída ou enquanto permanecerem no território desta Parte.
3. Na aplicação dos seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e afins, nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas de transporte aéreo ou a qualquer outra empresa de transporte aéreo em detrimento das empresas de transporte aéreo da outra Parte que explorem serviços aéreos internacionais similares.
4. O tráfego em trânsito direto através do território de qualquer uma das Partes e sem sair da área do aeroporto reservada para esse fim será sujeito apenas a um controle simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança contra a ameaça de interferência ilícita (tais como incidentes de violência, pirataria aérea e medidas de combate ao tráfico ilícito de drogas). Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de direitos aduaneiros, taxas e de outros impostos e emolumentos similares.

ARTIGO 6.º

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de competência e as licenças, emitidos ou validados, em conformidade com as regras e os procedimentos de uma Parte, incluindo, no caso de Portugal, as leis e os regulamentos da União Europeia, e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para efeitos de exploração dos serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados ou licenças foram emitidos ou validados sejam equivalentes ou superiores às condições mínimas estabelecidas segundo a Convenção.
2. O n.º 1 deste Artigo também se aplica a uma empresa de transporte aéreo designada por Portugal cujo controle regulamentar efetivo seja exercido e mantido por outro Estado-Membro.
3. Se os privilégios ou as condições das licenças ou dos certificados mencionados no n.º 1 anterior, emitidos ou validados por uma Parte, permitirem uma diferença das condições mínimas estabelecidas pela Convenção, mesmo que essa diferença tenha ou não sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte poderá, sem prejuízo dos direitos da primeira Parte ao abrigo do Artigo 7.º, n.º 2, pedir que se realizem consultas à Autoridade aeronáutica da outra Parte, em conformidade com o Artigo 19.º a fim de concluírem que a prática em questão é para



eles aceitável. Não havendo um acordo satisfatório tal constituirá fundamento para a aplicação do Artigo 4.º, n.º 1 deste Acordo.

4. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de se recusar a reconhecer, para a finalidade de sobrevoo ou aterrisagem no seu próprio território, certificados de competência e licenças concedidos aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

ARTIGO 7.º

Segurança Operacional

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

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém nem administra de maneira efetiva padrões de segurança, nos aspectos mencionados no n.º 1 deste Artigo, que sejam, pelo menos, iguais às condições mínimas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte será notificada de tais conclusões e das medidas consideradas necessárias para adequação a essas condições mínimas, devendo a outra Parte, então, tomar as medidas corretivas para o caso. O fato da outra Parte não adotar, no prazo de quinze (15) dias ou num prazo maior, conforme acordado, medidas adequadas, constitui fundamento para aplicação do Artigo 4.º deste Acordo.

3. Sem prejuízo das obrigações referidas no Artigo 33.º e de acordo com o Artigo 16.º da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave da empresa ou empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte, que preste serviços aéreos para ou do território da outra Parte, poderá, enquanto permanecer no território desta última Parte, a bordo e no exterior da aeronave, a fim de verificar não só a validade dos documentos e da sua tripulação, mas também o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (adiante mencionado como "inspeções na plataforma de estacionamento") desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave.

4. Se qualquer uma dessas inspeções na plataforma de estacionamento ou série de inspeções na plataforma de estacionamento suscitar sérias suspeitas de que uma aeronave, ou a operação de uma aeronave não cumprem os padrões mínimos então estabelecidos pela Convenção, ou preocupações sérias quanto à falta de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança então estabelecidos pela Convenção, para os fins previstos artigo 33.º da Convenção, a Parte que efetuou a inspeção pode concluir que os requisitos a que obedeceram a emissão e validação dos certificados ou das licenças dessa aeronave ou da sua tripulação, ou que os requisitos de operação dessa aeronave não são iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção.

5. No caso do acesso para efeitos de uma inspeção na plataforma de estacionamento a uma aeronave operada por uma empresa de transporte aéreo designada de uma Parte, nos termos do n.º 3 deste Artigo, ser negado pelos representantes dessa empresa de



transporte aéreo designada, a outra Parte pode inferir que há preocupações sérias do tipo referido no n.º 4 deste Artigo e tirar as conclusões nele referidas.

6. Cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de exploração de uma ou mais empresas de transporte aéreo da outra Parte, caso a primeira Parte conclua, em consequência de uma inspeção na plataforma de estacionamento, de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento, de uma recusa de acesso para efeitos de inspeção na plataforma de estacionamento, de consultas, ou ainda de qualquer outro fato, que uma ação imediata é imprescindível para a segurança da operação da empresa de transporte aéreo.

7. Qualquer medida tomada por uma Parte, de acordo com os n.ºs 2 ou 6 deste Artigo, será descontinuada assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

8. Com referência ao n.º 2, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) será disto notificado. Este também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

9. Caso Portugal tenha designado uma empresa de transporte aéreo cujo controle regulamentar efetivo seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da UE, os direitos da outra Parte, previstos neste artigo, aplicam-se igualmente no que respeita à adoção, ao exercício ou à manutenção dos padrões de segurança por esse outro Estado-Membro da UE, bem como no que respeita à autorização de exploração dessa empresa de transporte aéreo.

ARTIGO 8.º

Segurança da Aviação Civil

1. Em conformidade com os seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que a sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante deste Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições:

- a) da Convenção relativa às Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963;
- b) da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia, em 16 de dezembro de 1970;
- c) da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de setembro de 1971, e no seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos servindo a Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988;
- d) da Convenção relativa à Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991; e



- e) qualquer outra convenção ou protocolo que regule a segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes estejam vinculadas ou venham a vincular-se.

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

3. As Partes deverão, nas suas relações mútuas, no mínimo, atuar em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e designadas como Anexos à Convenção, na medida em que essas disposições sobre segurança da aviação civil se apliquem às Partes. Elas exigirão que operadores de aeronaves registradas no seu território, ou os operadores de aeronaves que nele tenham o seu estabelecimento principal ou a sua residência permanente ou que nele estejam estabelecidos, ou, no caso de Portugal, os operadores de aeronaves que se encontrem estabelecidos no seu território nos termos dos Tratados da União Europeia e sejam detentores de licenças de exploração válidas em conformidade com o Direito da União Europeia e que os operadores de aeroportos situados no seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação civil.

4. Cada Parte concorda que se exija aos operadores de aeronaves que cumpram as disposições sobre a segurança da aviação referidas no n.º 3 acima impostas pela outra Parte para a entrada, saída e permanência no território da outra Parte, incluindo, no caso da República Portuguesa, o Direito da União Europeia. 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 qualquer solicitação da outra Parte, com vista à adoção de medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis, ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou de 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 de incidente.

6. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a Autoridade Aeronáutica da primeira Parte poderá solicitar de imediato a realização de consultas com a Autoridade Aeronáutica da outra Parte. Tais consultas começarão dentro dos 15 (quinze) dias seguintes à recepção de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório no prazo dos 15 (quinze) dias a partir do início das consultas, isto constituirá motivo para recusar, revogar, suspender, limitar 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 incumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas provisórias a qualquer momento. Qualquer ação tomada em conformidade com este número será interrompida mediante o cumprimento pela outra Parte com as disposições deste Artigo.



* C D 2 2 8 2 3 0 9 1 6 9 0 0 *

ARTIGO 9.º

Taxas de Utilização

1. Nenhuma das Partes cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte taxas de utilização superiores às cobradas de suas próprias empresas de transporte aéreo designadas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.
2. Cada Parte encorajará a realização de consultas sobre taxas de utilização entre as suas autoridades competentes e as empresas de transporte aéreo que utilizem as instalações e os serviços proporcionados, quando for praticável por meio das organizações representativas dessas empresas de transporte aéreo. Propostas de modificação das taxas de utilização deverão ser comunicadas a esses utilizadores, com razoável antecedência, a fim de lhes permitir expressar os seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas. Adicionalmente, cada Parte encorajará as suas autoridades competentes e esses utilizadores a trocarem informações apropriadas relativas às taxas de utilização.

ARTIGO 10.º

Direitos Aduaneiros

1. As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pela empresa de transporte aéreo designada de qualquer uma das Partes, bem como o seu equipamento normal, as peças sobressalentes, as reservas de combustíveis e lubrificantes, outros consumíveis técnicos e provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco), que se encontrem a bordo de tais aeronaves, deverão estar isentos de todos os direitos aduaneiros, taxas de inspeção e outros encargos semelhantes, à chegada ao território da outra Parte, desde que esse equipamento, essas reservas e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até serem reexportados ou utilizados na parte da viagem efetuada sobre esse território.
2. Deverão estar igualmente isentos dos mesmos direitos, taxas e encargos semelhantes:
 - a) As provisões de bordo embarcadas no território de uma Parte, dentro dos limites fixados pelas autoridades competentes dessa Parte, e para utilização nos voos de partida de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte;
 - b) As peças sobressalentes e o equipamento normal de bordo trazidos para o território de uma das Partes tendo em vista a manutenção ou reparação de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte; e
 - c) Combustíveis, lubrificantes e outros consumíveis técnicos destinados ao abastecimento de aeronaves em voos de partida, utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas da



outra Parte, mesmo quando estes aprovisionamentos se destinem a ser consumidos na parte da viagem efetuada sobre o território da Parte em que são embarcados.

3. Todos os artigos referidos no n.º 2 deste artigo podem ter de ficar sob a supervisão ou controle aduaneiro.

4. O equipamento normal de bordo, bem como os artigos e aprovisionamentos existentes a bordo das aeronaves das empresas de transporte aéreo designadas de qualquer uma das Partes, só podem ser descarregados no território da outra Parte mediante autorização das autoridades aduaneiras dessa outra Parte. Nesses casos, podem ser colocados sob a supervisão das referidas autoridades aduaneiras até serem reexportados ou lhes ser dado outro destino, de acordo com os regulamentos aduaneiros.

5. As isenções previstas neste Artigo também deverão ser possíveis nos casos em que as empresas de transporte aéreo designadas, de qualquer uma das Partes, tenham estabelecido acordos com outra ou outras empresas de transporte aéreo para o empréstimo ou a transferência, no território da outra Parte, dos artigos especificados nos n.ºs 1 e 2 deste Artigo, desde que essa outra ou essas outras empresas de transporte aéreo também beneficiem das mesmas isenções junto dessa outra Parte.

6. Nada neste Acordo impede Portugal de aplicar, numa base não discriminatória, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos sobre o combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma empresa de transporte aéreo designada do Brasil e que opere entre um ponto situado no território de Portugal e outro ponto situado no território de Portugal ou no território de outro Estado-Membro da UE.

ARTIGO 11.º

Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa de transporte aéreo designada determine a frequência e a capacidade do transporte aéreo internacional que oferece, com base em considerações comerciais de mercado.

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

ARTIGO 12.º

Tarifas

1. Cada Parte permitirá que as tarifas para serviços aéreos poderão ser livremente estabelecidas pelas empresas de transporte aéreo designadas, com base em considerações comerciais de mercado, incluindo o custo de exploração, as características do serviço, os interesses dos utilizadores, o lucro razoável e outras considerações do mercado e não estarão sujeitas a aprovação. Nenhuma Parte exigirá à(s) sua(s) empresa(s) que consultem outras transportadoras aéreas sobre as tarifas que aplicam ou propõem aplicar a serviços cobertos por este Acordo.



2. Cada Parte pode requerer notificação junto das respectivas Autoridades aeronáuticas, pelas empresas de transporte aéreo designadas, das tarifas a aplicar para ou à partida do respectivo território. Essa notificação pelas empresas de transporte aéreo designadas das duas Partes poderá ser exigida num período não superior a trinta (30) dias antes da data proposta para a sua entrada em vigor. Em casos individuais, este prazo pode ser reduzido mediante acordo das referidas Autoridades aeronáuticas.

3. As Autoridades aeronáuticas de cada Parte poderão solicitar consultas junto das Autoridades aeronáuticas da outra Parte sobre qualquer tarifa cobrada por uma transportadora aérea da outra Parte para os serviços aéreos internacionais para ou à partida do território da primeira Parte, incluindo tarifas para as quais foi apresentada uma notificação de insatisfação. Estas consultas terão lugar o mais tardar quinze (15) dias após a recepção do pedido. As Autoridades aeronáuticas das duas Partes deverão cooperar para obterem a informação necessária com vista a uma resolução fundamentada do assunto. Se um acordo for alcançado relativamente a uma tarifa para a qual foi apresentada uma notificação de insatisfação, as Autoridades aeronáuticas de cada Parte deverão esforçar-se por implementar tal acordo. Sem acordo mútuo, a tarifa entrará em vigor ou permanecerá em vigor.

4. Não obstante o disposto nos números supra, as tarifas a praticar pelas empresas de transporte aéreo designadas da República Federativa do Brasil para o transporte inteiramente efetuado no seio da União Europeia ficam sujeitas ao Direito da União Europeia.

ARTIGO 13.º

Concorrência leal

1. As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte deverão beneficiar de uma oportunidade justa e equitativa para explorarem os serviços acordados nas rotas especificadas.

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

3. Cada Parte tomará todas as ações apropriadas na sua jurisdição para eliminar todas as formas de discriminação e práticas anticompetitivas ou predatórias no exercício dos direitos e privilégios definidos neste Acordo.

4. Nenhuma das Partes deverá permitir que a sua ou as suas empresas de transporte aéreo designadas abusem, em conjunto com qualquer outra empresa ou empresas de transporte aéreo ou separadamente, do poder de mercado, tendo por efeito, ou sendo suscetível de ter ou pretendendo ter por efeito enfraquecer seriamente um concorrente ou excluí-lo de uma rota.

5. Nenhuma das Partes deverá conceder ou permitir a concessão de subvenções ou auxílios estatais à sua ou às suas empresas de transporte aéreo designadas quando afetem adversamente as oportunidades justas e equitativas da concorrência oferecidas às empresas de transporte aéreo da outra Parte, na prestação de serviços de transporte aéreo internacional nos termos deste Acordo.

6. Por subvenções ou auxílios estatais entendem-se os apoios concedidos, direta ou indiretamente, pelo Estado ou por um organismo público ou privado designado ou



Atividades Comerciais

- ## ARTIGO 16.º

3. Os representantes e os auxiliares estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte. De acordo com tais leis e regulamentos, cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações necessárias de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares para os representantes e os funcionários mencionados neste Artigo.



4. As autoridades competentes de cada Parte tomarão todas as medidas necessárias para assegurar que os representantes das empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte possam exercer as suas atividades sem restrições indevidas.

ARTIGO 17.º

Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que as suas empresas de transporte aéreo designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido destas, as estatísticas relacionadas com a exploração dos serviços aéreos previstos neste Acordo que possam ser razoavelmente requeridas para fins informativos.

ARTIGO 18.º

Programa de Horários

1. As empresas de transporte aéreo deverão, quando necessário, notificar às Autoridades aeronáuticas da outra Parte, tal como previsto no Artigo 11.º, o programa de horários dos serviços aéreos acordados e as condições da sua exploração com, pelo menos, trinta (30) dias de antecedência em relação à data prevista para a sua aplicação. Qualquer alteração significativa a esses horários ou às condições da sua exploração deverá ser igualmente notificada às autoridades aeronáuticas. Em circunstâncias especiais, o prazo acima indicado pode ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.
2. Em caso de alterações menores ou de voos suplementares, as empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte deverão, quando necessário, notificar as autoridades aeronáuticas da outra Parte com pelo menos cinco (5) dias úteis antes do início da exploração pretendida. Em circunstâncias especiais, este prazo pode ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

ARTIGO 19.º

Consultas

1. A fim de assegurar uma estreita cooperação em todas as áreas relativas à interpretação e aplicação, deste Acordo ou o seu satisfatório cumprimento, as Autoridades aeronáuticas de cada Parte deverão, a pedido da outra Parte, acordar em realizar consultas.
2. Tais consultas, que podem ser feitas mediante reuniões ou por correspondência, serão iniciadas dentro de um período de 45 (quarenta e cinco) dias a partir da data da recepção da solicitação, por escrito, pela outra Parte, a menos que de outra forma acordada entre as Partes.



*
0
0
9
1
6
9
0
0
3
2
8
2
2
2
C
D
*

ARTIGO 20.º

Resolução de controvérsias

1. Em caso de diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes deverão, em primeiro lugar, procurar resolvê-lo através de negociações, por via diplomática.
2. Se as Partes não conseguirem resolver o diferendo por via da negociação, podem submetê-lo à decisão de um órgão independente ou, a pedido de qualquer uma das Partes, pode o diferendo ser submetido à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros. Cada Parte deverá nomear um árbitro e os dois árbitros assim nomeados deverão designar o terceiro.
3. Cada uma das Partes deverá nomear um árbitro no prazo de sessenta (60) dias a contar da data em que uma das Partes tenha recebido da outra Parte notificação por via diplomática, do pedido de arbitragem, devendo o terceiro árbitro ser designado nos sessenta (60) dias subsequentes.
4. Se nenhuma das Partes nomear um árbitro no prazo estabelecido ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional pode, a pedido de qualquer uma das Partes, designar um ou mais árbitros conforme o exija o caso. Se o Presidente do Conselho for nacional de uma das Partes, o Vice-Presidente mais antigo, que não esteja impedido pelo mesmo motivo, procederá à designação. Em qualquer dos casos, o terceiro árbitro deverá ser nacional de um Estado terceiro e atuar como presidente do órgão arbitral.
5. As Partes comprometem-se a cumprir qualquer decisão tomada ao abrigo do n.º 2 deste Artigo.
6. Se, e enquanto, qualquer uma das Partes ou as empresas de transporte aéreo designadas de qualquer uma das Partes não cumprirem a decisão tomada ao abrigo do n.º 2 deste artigo, a outra Parte pode limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, em virtude deste Acordo, tenha concedido à Parte em falta.
7. Cada Parte deverá custear as despesas do árbitro por ela nomeado. As restantes despesas do tribunal arbitral deverão ser repartidas em partes iguais entre as Partes.

ARTIGO 21.º

Revisão

1. Se qualquer uma das Partes considerar que é conveniente emendar qualquer disposição deste Acordo pode, em qualquer momento, solicitar negociações à outra Parte. Tais negociações deverão ter início no prazo de sessenta (60) dias a contar da data em que a outra Parte tiver recebido um pedido escrito.
2. Qualquer emenda resultante das negociações referidas no n.º 1 deste Artigo, entrará em vigor trinta (30) dias após a data de recebimento da última notificação, por via diplomática, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.
3. Qualquer alteração ao Anexo não constitui uma emenda a este Acordo, sendo acordada, por escrito, pelas autoridades aeronáuticas das Partes e confirmada por via diplomática.



* 0 0 9 1 6 9 0 0 *
C D 2 2 8 2 3 0 9 1 6 9 0 0 *

ARTIGO 22.º

Acordos Multilaterais

Se ambas as Partes se vincularem a um acordo multilateral que trate de assuntos cobertos por este Acordo, as Partes realizarão consultas para determinar se este Acordo deverá ser emendado para conformar-se ao acordo multilateral.

ARTIGO 23.º

Vigência e Denúncia

1. Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.
2. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, pelos canais diplomáticos, da sua decisão de denunciar este Acordo.
3. Tal denúncia será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional, produzindo efeitos doze (12) meses após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, salvo se essa notificação for retirada, por acordo das partes antes de terminado esse período.
4. Na ausência de aviso de recebimento pela outra Parte, a notificação será considerada como tendo sido recebida 14 (catorze) dias após a sua recepção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 24.º

Revogação

Com a entrada em vigor deste Acordo, o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 11 de novembro de 2002, cessará a sua vigência.

ARTIGO 25.º

Registro na Organização da Aviação Civil Internacional

Este Acordo e quaisquer emendas a ele deverão ser registrados na Organização da Aviação Civil Internacional, após a sua assinatura, pela Parte em cujo território este Acordo foi assinado, ou conforme acordado pelas Partes.

ARTIGO 26.º

Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor trinta (30) dias após a data de recepção da última Nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

EM FÉ DO QUE os signatários, estando devidamente autorizados para o efeito pelos respectivos Governos, assinaram este Acordo.



* C D 2 2 8 2 3 0 9 1 6 9 0 0 *

Feito em Lisboa, no dia 2 de julho de 2021, em dois exemplares originais, em língua portuguesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO
BRASIL

PELA REPÚBLICA PORTUGUESA

Carlos Alberto Franco França
Ministro de Estado das Relações
Exteriores

Augusto Santos Silva
Ministro de Estado e dos Negócios
Estrangeiros



ANEXO
QUADRO DE ROTAS

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) pelo Brasil:

Pontos na Origem	Pontos Intermédios	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos em Portugal	Quaisquer pontos

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) por Portugal:

Pontos na Origem	Pontos Intermédios	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos em Portugal	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos

NOTAS:

1. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção:

- a) operar voos em uma ou ambas as direções;
- b) combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;
- c) operar, nas rotas, pontos intermédios 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 intermédios e/ou além;
- e) transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas; e

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 comece ou termine no território da Parte que designa a(s) empresa(s) de transporte aéreo.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA
NACIONAL

MENSAGEM Nº 392, DE 2022

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado PAULO ALEXANDRE
BARBOSA

I – RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, no dia 19 de julho de 2022, a Mensagem nº 392, de 2022, acompanhada de Exposição de Motivos Conjunta do Ministro das Relações Exteriores e do Ministro da Infraestrutura, EMI nº 00203/2021 MRE MINFRA, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o art. 49, I, combinado com o art. 84, VIII da Constituição Federal, do texto Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.

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, pela Comissão de Finanças e Tributação (mérito e art. 54, RICD) e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54, RICD), para posterior deliberação do Plenário desta Casa.



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 1º** discrimina uma série de conceitos jurídicos fundamentais para a aplicação do 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 de Portugal, por entidade homônima; de “empresa de transporte aéreo designada”, que significa uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3º do Acordo; de “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa de transporte aéreo” e “escala para fins não comerciais”, 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; de “nacionais da República Portuguesa”, que devem ser entendidos como nacionais dos Estados-Membros da União Europeia; e de “Tratados da UE”, que englobam o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

O **Artigo 2º** define o conjunto básico de direitos e obrigações constituídos 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 de transporte aéreo 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; e
- c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas do Acordo, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou correio, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território da outra Parte.

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, carga e correio, mediante remuneração ou em regime de fretamento, destinados a outro ponto no território dessa outra Parte (direito de cabotagem).

O **Artigo 3º** delimita o regime de designação e autorização de empresas de transporte aéreo entre as Partes. Cada Parte tem o direito de designar, por escrito e mediante a comunicação entre as respectivas autoridades aeronáuticas, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo. A Parte requerida deve conceder, na forma e no modo prescritos pelo Acordo e com a máxima celeridade, a autorização de operação e as permissões técnicas apropriadas para as requisições expedidas, desde que preenchidos os seguintes critérios:

- a) a empresa aérea deve estar estabelecida no território da Parte que a designa, e possuir uma licença de exploração válida, nos termos da legislação aplicável;
- b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada deve ser exercido e mantido pelo Brasil, no caso de uma empresa aérea designada pelo Brasil, ou pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do Certificado de Operador Aéreo, no caso de uma empresa designada por Portugal;
- 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 4º** trata do direito da Parte requerida, por meio de sua autoridade aeronáutica, 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 3º do Acordo, ou ainda quando a empresa aérea designada não cumprir a legislação da Parte que concede a autorização ou quando não explorar os serviços acordados em consonância com as condições previstas no 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** estipula 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 6º** dispõe sobre 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. As condições previstas no dispositivo também se aplicam a uma empresa designada por Portugal cujo controle regulatório efetivo seja exercido e mantido por outro Estado-Membro.

O **Artigo 7º** disciplina 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 tripulações de voo, aeronaves ou operações de aeronaves, notificando-a e apontando as medidas saneadoras no caso de se concluir que a outra Parte não mantém nem administra de maneira efetiva padrões de segurança conformes às normas estabelecidas pela Convenção de Chicago. Perdurando a inobservância às normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), o Secretário desta organização será disso notificado. Também é definido um regime de inspeção de



□

rampa (ou “plataforma de estacionamento”) 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 8º** 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 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.

* C D 2 3 2 9 0 2 3 1 0 7 0 0 *



□

O **Artigo 9º** preserva 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 afetadas no caso de alguma alteração tarifária.

O **Artigo 10** estabelece as condições em que as Partes devem isentar as empresas aéreas designadas de restrições sobre importações, direitos alfandegários, taxas de inspeção e outros encargos semelhantes, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, 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. Cumpre notar que o § 6º do dispositivo prescreve que: “Nada neste Acordo impede Portugal de aplicar, numa base não discriminatória, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos sobre o combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma empresa de transporte aéreo designada do Brasil e que opere entre um ponto situado no território de Portugal e outro ponto situado no território de Portugal ou no território de outro Estado-Membro da UE.”

O **Artigo 11** faculta 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** garante liberdade às empresas aéreas designadas para determinar livremente os preços dos serviços, sem a necessidade de

* C D 2 3 2 9 0 2 3 1 0 7 0 *



aprovação, mas sujeitas à eventual exigência de notificação ou registro de preços junto às autoridades aeronáuticas. Deve-se observar que as tarifas praticadas por empresas aéreas designadas pelo Brasil para o transporte efetuado inteiramente dentro da União Europeia ficam sujeitas ao Direito da União Europeia.

O **Artigo 13** confere às empresas aéreas designadas por cada Parte o direito à oportunidade justa e equitativa para explorar os serviços acordados. 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 e tomando todas as ações apropriadas em sua jurisdição para eliminar as formas de discriminação e práticas anticompetitivas ou predatórias no exercício dos direitos e privilégios definidos na avença. Ademais, as Partes estão proibidas de conceder ou permitir a concessão de subvenções ou auxílios estatais às suas empresas aéreas designadas quando possam afetar adversamente as oportunidades justas e equitativas da concorrência oferecidas às empresas aéreas da outra Parte na operação de serviços aéreos internacionais pertinentes ao Acordo. Em particular, as subvenções ou auxílios estatais são definidos como:

“os apoios concedidos, direta ou indiretamente, pelo Estado ou por um organismo público ou privado designado ou controlado pelo Estado, numa base discriminatória, a uma empresa de transporte aéreo designada. Tais apoios podem incluir, mas não estão limitados a, compensação de perdas de exploração; entradas de capital, apoios a fundo perdido ou empréstimos em condições privilegiadas; concessão de vantagens financeiras sob a forma de não percepção de benefícios ou de não cobrança de créditos; renúncia a uma remuneração normal dos fundos públicos utilizados; isenções fiscais; compensação por encargos financeiros impostos pelas autoridades públicas; ou acesso discriminatório a instalações aeroportuárias, combustíveis ou outras instalações adequadas necessárias à exploração normal de serviços aéreos.”

O dispositivo prescreve, ainda, a possibilidade de consultas entre as Partes quando uma considerar que suas empresas aéreas sejam alvo de discriminação ou práticas desleais, ou que as subvenções ou auxílios concedidos pela outra Parte possam afetar adversamente as oportunidades justas e



equitativas de concorrência oferecidas às suas empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais no escopo do Acordo, permitindo, no caso de resultarem infrutíferas as consultas, a suspensão dos direitos previstos no art. 2º do Acordo às empresas aéreas da outra Parte, ou a revogação ou a imposição de condições à autorização de operação das empresas da outra Parte.

O **Artigo 14** prevê 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** confere 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. Cada empresa aérea designada de cada Parte terá o direito de vender serviços de transporte aéreo, sendo qualquer pessoa livre para adquirir tais serviços, na moeda desse território ou, em conformidade com os regulamentos vigentes em matéria cambial, em moedas livremente conversível de outros países. As empresas aéreas designadas de cada Parte podem pagar as despesas realizadas localmente, incluindo as despesas incorridas com a aquisição de combustível, no território da outra Parte, em moeda local. As empresas de transporte aéreo podem, segundo o seu próprio critério, pagar essas despesas no território da outra Parte, em moedas livremente conversíveis, em conformidade com a regulamentação aplicável à moeda local.

O **Artigo 16** permite às empresas aéreas designadas de cada Parte, com base na reciprocidade, estabelecer no território da outra Parte representações comerciais e instalações necessárias à prestação de serviços de transporte aéreo, bem como trazer e manter seus representantes, pessoal executivo, comercial, operacional, técnico e proceder diretamente à venda de transporte aéreo na outra Parte, inclusive por meio de agentes, se assim acordado pelas empresas envolvidas. As necessidades de pessoal podem ser satisfeitas com pessoal próprio de qualquer nacionalidade ou por meio de serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa de transporte



aéreo que opere no território da outra Parte autorizadas para tanto.

O **Artigo 17** estipula que as empresas envolvidas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, estatísticas relacionadas com a exploração dos serviços aéreos previstos no Acordo.

O **Artigo 18** dispõe que as empresas aéreas designadas devem, quando necessário, notificar às autoridades aeronáuticas da outra Parte o programa de horários dos serviços aéreos e as condições da sua exploração com pelo menos 30 dias antes do início da operação dos serviços acordados, aplicando-se o mesmo procedimento para qualquer modificação significativa nos horários, ou com 5 dias úteis de antecedência, no caso de voos de reforço fora do quadro de horários aprovado ou alterações menores.

O **Artigo 19** permite às Partes realizarem consultas entre si, por meio de suas autoridades aeronáuticas, sobre a interpretação, aplicação ou cumprimento satisfatório do Acordo, mediante reuniões ou por correspondência, realizadas no período de 45 dias da data de recebimento da solicitação por escrito da Parte interessada, a menos que outra forma seja mutuamente acordada.

O **Artigo 20** discrimina o mecanismo de solução de 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 negociações, por via diplomática. Se insuficientes, as Partes podem submeter o diferendo à decisão de um órgão independente ou, a pedido de qualquer uma delas, à decisão vinculante de um tribunal arbitral composto por três árbitros, conforme parâmetros estabelecidos no dispositivo. O descumprimento de uma decisão final do tribunal arbitral por uma Parte ou por sua empresa aérea designada enseja a possibilidade de limitação, suspensão ou revogação de qualquer direito ou privilégio pela outra Parte concedido em razão do Acordo enquanto perdurar a situação de inadimplemento. Cada Parte deverá custear as despesas do árbitro por ela nomeado. As restantes despesas do tribunal arbitral deverão ser repartidas em montantes iguais entre as Partes.

Os **Artigos 22 a 26** abrangem 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, produzindo efeito revocatório sobre o hoje vigente Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 11 de novembro de 2002; e o registro na OACI do Acordo e de emendas, após sua assinatura.

O **Anexo** compreende o Quadro de Rotas, pelo qual as empresas aéreas designadas podem utilizar quaisquer pontos de origem no território da Parte que designa, quaisquer pontos intermediários, quaisquer pontos de destino na outra Parte e quaisquer pontos 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 comece ou termine 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 intermediários e/ou além;
- e) transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas.

Deve-se notar que, conforme o art. 21, § 3º do Acordo, o Anexo poderá ser revisado por escrito, por entendimento entre as autoridades aeronáuticas das Partes, mediante confirmação por via diplomática, sem que isso seja considerado uma emenda ao Acordo.

O Acordo foi celebrado em Lisboa, em 2 de julho de 2021, em dois exemplares originais, em língua portuguesa, sendo ambos os textos autênticos.



É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.

O Acordo em apreço conforma-se, em termos gerais, aos acordos-modelo de serviços aéreos da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e a diversos outros instrumentos de mesma natureza que o Brasil tem celebrado nos últimos anos. No Brasil, estão em vigor entendimentos bilaterais (acordos e memorandos de entendimento) sobre serviços aéreos com pelo menos 107 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).

Orientados pela 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 na definição de códigos 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, marco na modernização do setor.

Nesse panorama, o Acordo de 2021 entre Brasil e Portugal pertence à modalidade de Acordo de Serviços Aéreos do tipo “céus abertos”, que confere às empresas aéreas designadas pelas Partes direitos de liberdade tarifária e flexibilidade operacional para utilizar aeronaves próprias ou arrendadas, bem como de liberdade na definição do número e do trajeto de voos semanais,

□



dentro do quadro de rotas do Acordo.

Em perspectiva, o Acordo sob análise tem por propósito substituir o vigente Acordo de Serviços Aéreos (ASA) entre Brasil e Portugal, assinado em 2002, o qual possui uma série de restrições operacionais, entre elas o regime de dupla designação e a predeterminação da capacidade, limitada a 87 frequências mistas semanais e inúmeras restrições regionais.

Cumpramos destacar que este ASA de 2022 já incorpora em seus termos as mudanças trazidas pelo Acordo sobre Certos Aspectos dos Serviços Aéreos firmado entre o Brasil e a União Europeia, em 2010, no qual o Brasil reconheceu a possibilidade de um Estado-Membro da UE designar uma empresa aérea oriunda de outro país do bloco para operar serviços de transporte aéreo internacional entre o Brasil e a Europa.

Em função do marco regulatório da União Europeia para o transporte aéreo, o Acordo acaba trazendo algumas cláusulas de aplicação unilateral, como a que permite que Portugal aplique, em base não discriminatória, impostos, taxas, direitos e outros encargos sobre combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma empresa de transporte aéreo designada do Brasil e que opere entre um ponto situado no território de Portugal e outro ponto situado no território de Portugal ou de outro Estado-Membro da União Europeia (art. 10, § 6º), e o dispositivo que excepciona a aplicação da liberdade tarifária prevista no art. 12 para tarifas praticadas por empresas de transporte aéreo designadas pelo Brasil para o transporte inteiramente efetuado dentro da União Europeia, que ficam sujeitas ao Direito da União Europeia (art. 12, § 4º). Nada obstante, tem-se um avanço relativo ao Acordo de 2002 no campo dos direitos de tráfego acessório, uma vez que empresas aéreas designadas podem operar entre pontos no território da outra Parte, mas sem direito de cabotagem, em rotas que partam do ou terminem no território da Parte que designa a empresa.

Como apresentado em nosso Relatório, o Acordo em epígrafe traz ainda outras particularidades, como um dispositivo mais intrusivo de defesa da concorrência, com regras de tratamento justo e equitativo para as empresas aéreas designadas pelas Partes e de proibição de subvenções ou auxílios



estatais discriminatórios e com efeito distorsivo sobre o serviço aéreo internacional entre as Partes, estipulando mecanismo de consultas e de contramedidas, que incluem a revogação da autorização de operação de empresas da Parte demandada (art. 13).

Em perspectiva histórica, a importância do transporte aéreo entre Brasil e Portugal está em trajetória de franca ascensão. O número de voos entre os dois países mais do que dobrou no comparativo de 2019 com 2018, para se utilizar o último dado antes da pandemia, potencializado pelo aumento da frequência de voos da Latam e Azul.

Em 2022, Portugal subiu para a 6ª posição no ranking de maiores mercados de turismo internacional com destino ao Brasil, saindo da 9ª posição em 2019. Naquele ano, registrou-se a chegada de mais de 176 mil turistas portugueses, quase todos por meio do modal aéreo. Em 2021, o Brasil foi o quarto maior destino internacional de turistas portugueses.

Já Portugal recebeu quase 300 mil brasileiros só nos meses de junho e julho de 2022, o que é mais do que o período de retomada de voos, entre setembro de 2021 e fevereiro de 2022, quando chegaram 259 mil brasileiros. A título exemplificativo, a empresa aérea portuguesa TAP pretende oferecer 6 novos voos semanais para o Brasil no verão europeu de 2023 em relação a igual período de 2022.

Considerando-se os profundos e históricos laços de amizade e vínculos culturais e socioeconômicos que unem as duas nações, a importância inegável do transporte aéreo na maior integração entre as duas sociedades e economias e a necessidade da adoção de políticas para o setor aéreo que aliem economicidade, abertura e promoção da concorrência em condições não discriminatórias, o presente Acordo é uma atualização que vai na direção certa.

Feitas essas observações, reputamos não haver óbice quanto à forma ou conteúdo jurídico do Acordo, que atende o 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 regular os serviços aéreos entre o Brasil e Portugal de maneira mais eficaz, eficiente e segura, contribuindo para o incremento das relações bilaterais no campo comercial, turístico, cultural e de investimentos.



Diante dessas razões, voto pela **APROVAÇÃO** do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021, nos termos do projeto de decreto legislativo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado PAULO ALEXANDRE BARBOSA
Relator



COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2023
(Mensagem nº 392, de 2022)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.

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

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

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado Paulo Alexandre Barbosa
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 392, DE 2022

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 392/22, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do Relator, Deputado Paulo Alexandre Barbosa.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Arlindo Chinaglia – Presidente em exercício; Alfredo Gaspar, Ana Paula Leão, Carlos Zarattini, Claudio Cajado, Coronel Telhada, Eduardo Bolsonaro, Flávio Nogueira, General Girão, Jefferson Campos, Jonas Donizette, Jorge Goetten, José Rocha, Marcel van Hattem, Marcelo Crivella, Márcio Marinho, Max Lemos, Nilto Tatto, Odair Cunha, Pastor Eurico, Rodrigo Valadares, Roseana Sarney, Washington Quaquá, Afonso Motta, Bebeto, Benedita da Silva, Cabo Gilberto Silva, Caroline de Toni, Cezinha de Madureira, Dilceu Sperafico, Eros Biondini, Fabio Reis, Fausto Pinato, Fausto Santos Jr., Glauber Braga, João Carlos Bacelar, Josias Gomes, Luciano Amaral, Luiz Carlos Busato, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Paulão, Paulo Alexandre Barbosa, Pedro Lucas Fernandes e Tenente Coronel Zucco.

Sala da Comissão, em 22 de março de 2023.

Deputado Arlindo Chinaglia
Presidente em exercício



FIM DO DOCUMENTO