



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 84-B, DE 2023

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 173/2022

Ofício nº 168/2022

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Ruanda, assinado em Kigali, Ruanda, em 14 de agosto de 2019; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. BEBETO); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relatora: DEP. LAURA CARNEIRO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

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

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

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

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

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

PDL n.84/2023

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , **DE 2023**
(MENSAGEM Nº 173/2022)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Ruanda, assinado em Kigali, Ruanda, em 14 de agosto de 2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Ruanda, assinado em Kigali, Ruanda, em 14 de agosto de 2019.

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 **Paulo Alexandre Barbosa**
Presidente



MENSAGEM N.º 173, DE 2022

(Do Poder Executivo)

Ofício nº 168/2022

Texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Ruanda, assinado em Kigali, Ruanda, em 14 de agosto de 2019.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

MENSAGEM Nº 173

Apresentação: 05/04/2022 15:10 - Mesa

MSC n.173/2022

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 de Ruanda, assinado em Kigali, Ruanda, em 14 de agosto de 2019.

Brasília, 4 de abril de 2022.



EMI nº 00189/2021 MRE MINFRA

Brasília, 8 de Outubro de 2021

Senhor Presidente da República,

Submetemos à sua elevada consideração, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Ruanda, assinado em Kigali, Ruanda, em 14 de agosto de 2019, pelo Embaixador Extraordinário do Brasil no Quênia, Fernando Coimbra, e pelo Ministro de Infraestrutura da República de Ruanda, Embaixador Claver Gatete.

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 Ruanda, e para além desses. O Acordo está de conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil, estabelecida pelo Decreto nº 6780, de 18 de fevereiro de 2009.

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

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Tarcísio Gomes de Freitas, Carlos Alberto Franco França



ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA DE RUANDA

A República Federativa do Brasil ("Brasil")

e

a República de Ruanda ("Ruanda"),
doravante denominadas "Partes";

Sendo partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago em 7 de dezembro de 1944;

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

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

Acordaram o seguinte:

Artigo1 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 de Ruanda, a Autoridade de Aviação Civil de Ruanda ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;
- b) "Acordo" significa este Acordo, qualquer anexo dele e quaisquer emendas a ele;
- c) "capacidade" significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências), ou de assentos, ou de toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país), ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;



- d) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;
- e) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;
- f) "preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/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 esses preços, tarifas e encargos;
- g) "território", em relação a um Estado, tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;
- h) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado das empresas aéreas pelas autoridades competentes ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso das instalações e serviços dos aeroportos, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações e serviços de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, para 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 neste Acordo.
2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada Parte 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 demais empresas aéreas de cada Parte, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados nas alíneas (a) e (b) do parágrafo 2 deste Artigo.

4. Nenhum dispositivo deste Acordo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, carga e mala postal, mediante remuneração e com destino 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 de alterar tal designação. Tais notificações devem ser realizadas 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 designada seja estabelecida e tenha o 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 outras 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 prevista no parágrafo 2 deste Artigo, uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços acordados para os quais tenha sido designada, desde que cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

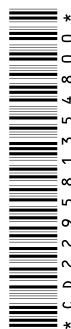
Artigo 4

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 com relação a uma empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, de suspender ou de impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, nos casos em que:

- a) não haja prova de que a empresa aérea designada esteja estabelecida e tenha o seu principal local de negócios no território da Parte que a designa;
- b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa;
- 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 estabelecidas conforme as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais 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 30



(trinta) dias a partir da data da solicitação por uma Parte, salvo entendimento diverso entre as Partes.

Artigo 5

Aplicação de Leis

1. As leis e regulamentos de uma Parte que regem a entrada e a saída de seu território de aeronaves em operação de serviços aéreos internacionais ou a operação e navegação de tais aeronaves durante a permanência em seu território serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte.
2. As leis e os regulamentos de uma Parte relativos a entrada, permanência e saída de seu território de passageiros, de tripulantes e de carga, incluindo mala postal, tais como os relativos a imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados aos passageiros, aos tripulantes, à carga e à mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte, enquanto permanecerem no referido território.
3. Nenhuma Parte dará preferência a suas empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte, em operação de 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 encargos alfandegários e de outros impostos similares.

Artigo 6

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para a finalidade de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados ou licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.
2. Se as prerrogativas 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 em relação aos 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 a finalidade de sobrevoos ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos a seus nacionais pela outra Parte.

Artigo 7

Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar, a qualquer momento, a realização de consultas sobre os padrões de segurança operacional aplicados pela outra Parte em áreas relacionadas a instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações 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 e administra, de maneira efetiva, padrões de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1 deste Artigo, que satisfaçam os padrões estabelecidos à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas consideradas necessárias para adequação aos padrões da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas apropriadas 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 dessa última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que isso 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 aeronave estão de conformidade com os padrões estabelecidos à época, de acordo 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 de 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 parágrafo 4 acima, será encerrada tão logo 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 disso notificado. Esse último também será comunicado após a solução satisfatória de tal situação.

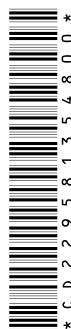
Artigo 8

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 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 qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

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

3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade



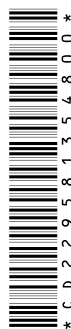
com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte notificará a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e práticas nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar, a qualquer momento, a imediata realização de consultas com a outra Parte sobre quaisquer diferenças.

4. Cada Parte concorda que dos operadores de aeronaves pode ser exigido que cumpram as disposições sobre a segurança da aviação, referidas no parágrafo 3 acima, exigidas pela outra Parte para a entrada, a saída e a 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 de instalações de navegação aérea, as Partes prestarão assistência mútua, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Cada Parte terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação de sua intenção para esse propósito, 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 procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para esse território. 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 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias, a partir do início das consultas, isso 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 provisórias a qualquer momento.



Artigo 9

Tarifas Aeronáuticas

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

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

Artigo 10

Encargos 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, encargos 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 opere os serviços acordados.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos itens referidos no parágrafo 1 acima, sejam ou não tais itens 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, se os itens forem:



- 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.

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 poderá ser descarregado 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 autoridades mencionadas 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 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 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 de Chicago.

Artigo 12

Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços aéreos operados com base neste Acordo poderão ser livremente estabelecidos pelas empresas aéreas e não estarão sujeitos a aprovação.
2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte originado em seu território.



Artigo 13

Concorrência

1. As Partes deverão informar-se mutuamente, mediante solicitação, sobre suas leis, políticas e práticas concorrenciais ou suas modificações e sobre quaisquer objetivos concretos a elas relacionados que possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo abrangidos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua implementação.
2. As Partes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo.
3. Não obstante qualquer outra disposição em contrário, nada do disposto neste Acordo (i) imporá ou favorecerá a adoção de acordos entre empresas, de decisões de associações de empresas ou de práticas concertadas que impeçam ou distorçam a concorrência; (ii) reforçará os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas concertadas; ou (iii) delegará a operadores econômicos privados a responsabilidade pela adoção de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

Artigo 14

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

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

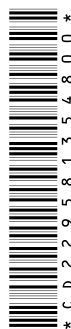


4. Caso exista um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação ou um acordo especial que regule a transferência de recursos entre as Partes, tais acordos prevalecerão.

Artigo 15

Atividades Comerciais

1. Cada Parte concederá às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e de 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 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 aos 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 com uso dos serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte e esteja autorizada a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.
5. Os representantes e os auxiliares estarão sujeitos às leis e aos 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 necessárias de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares para os representantes e os funcionários mencionados no parágrafo 3 deste Artigo; e
 - b) ambas as Partes facilitarão e acelerarão as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.



Artigo 16

Código Compartilhado

1. Na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá celebrar acordos comerciais de código compartilhado com uma empresa ou empresas aéreas de qualquer das Partes ou com uma empresa ou empresas aéreas de um terceiro país, desde que todas as empresas aéreas em tais acordos:

- a) tenham os direitos apropriados;
- b) cumpram os requisitos normalmente aplicados a esses acordos, tais como 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 passa a manter 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 qualquer das Partes ou de terceiros países, observando-se as leis e os regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção (artigo 83 bis). As autoridades aeronáuticas das Partes deverão avaliar a necessidade de celebrar um acordo específico que estabeleça as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme previsto pela Organização de Aviação Civil Internacional.

2. Em qualquer trecho ou trechos das rotas especificadas neste 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, do tamanho ou da quantidade de aeronaves



operadas, desde que o transporte além desse ponto seja continuação do transporte a partir do território da Parte que tenha designado a empresa aérea, e que o transporte que ingresse 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 fornecerão ou farão com que suas empresas aéreas designadas forneçam às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, estatísticas periódicas ou outras estatísticas que possam ser razoavelmente requeridas.

Artigo 19

Aprovação de Horários

1. Poderá ser requerido que as empresas aéreas designadas de cada Parte submetam sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte pelo menos 30 (trinta) dias antes do início de operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado a qualquer modificação subsequente.
2. Para os voos de reforço que uma empresa aérea designada de uma Parte deseje operar em relação aos serviços acordados, fora da programação de voos aprovada, essa empresa aérea deve solicitar autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações serão normalmente apresentadas pelo menos 5 (cinco) dias 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, a aplicação, a implementação ou emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento.
2. Tais consultas, que podem ser feitas mediante reuniões ou por correspondência, serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação por escrito pela outra Parte, salvo acordo diverso entre as Partes.



Artigo 21

Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes relativa à interpretação ou à aplicação deste Acordo, as autoridades aeronáuticas das Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-la por meio de consultas e negociações.
2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia deverá ser solucionada pela via diplomática.

Artigo 22

Emendas

1. Qualquer emenda deste Acordo, acordada entre as Partes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.
2. Qualquer emenda aos Anexos pode ser acordada, por escrito, pelas autoridades aeronáuticas das Partes, e entrará em vigor quando confirmada por troca de notas diplomáticas.

Artigo 23

Acordos Multilaterais

Se ambas as Partes aderirem a um acordo multilateral que trate de assuntos compreendidos 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, pelos canais diplomáticos, da sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será simultaneamente comunicada 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. Na ausência de aviso de recebimento pela outra Parte, a



notificação será considerada como tendo sido recebida 14 (quatorze) dias após seu recebimento pela OACI.

Artigo 25 Registro na OACI

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

Artigo 26 Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática, a qual indica que todos os procedimentos internos necessários foram completados por ambas as Partes.

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

Feito em Kigali, no dia 14 de agosto de 2019, em duplicata, em português e em inglês, sendo todos os textos autênticos.

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA
DO BRASIL

PELA REPÚBLICA DE RUANDA

**Fernando E. Lins de S.
Coimbra**
Embaixador

Embaixador Claver Gatete
Ministro de Infraestrutura da República
de Ruanda

ANEXO **QUADRO DE ROTAS**

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

Pontos Aquém	Pontos na Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer	Quaisquer	Quaisquer	Quaisquer	Quaisquer

pontos	pontos no Brasil	pontos	pontos em Ruanda	pontos
--------	------------------	--------	------------------	--------

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) por Ruanda:

Pontos Aquém	Pontos na Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos em Ruanda	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, a sua opção:

- a) operar 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; 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 sirva um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea.

2. 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.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 173, DE 2022

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Ruanda, assinado em Kigali, Ruanda, em 14 de agosto de 2019.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado PAULÃO

I – RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, no dia 4 de abril de 2022, a Mensagem nº 173, de 2022, acompanhada de Exposição de Motivos Conjunta do Ministro das Relações Exteriores e do Ministro da Infraestrutura, EMI nº 00189/2021 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 de Ruanda, assinado em Kigali, Ruanda, em 14 de agosto de 2019.

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.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

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** expõe 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 Ruanda, pela Autoridade de Aviação Civil de Ruanda; 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** 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 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 postal, separadamente ou em combinação; e
- d) os demais direitos especificados no presente Acordo.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

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** conforma 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** contempla o direito da Parte requerida de negar as autorizações de empresas aéreas designadas pela outra Parte, ou de revogar,





CÂMARA DOS DEPUTADOS

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** determina 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** 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.

O **artigo 7** 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 instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves ou 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 a inobservância às normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), o Secretário





CÂMARA DOS DEPUTADOS

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** trata 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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

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** 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** define 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, 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** reserva 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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

ambientais, sob condições uniformes, consoante o artigo 15 da Convenção de Chicago (Taxas Aeroportuárias e Similares).

O **artigo 12** outorga 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.

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** 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, 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** permite que as empresas aéreas designadas, ao operar ou oferecer serviços acordados nas rotas especificadas, celebrem 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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

referente à responsabilidade, e informem ao cliente com qual empresa aérea ele estabelecerá relação contratual ao adquirir o serviço.

O **artigo 17** estabelece 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** estipula 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** permite às Partes 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** cuida do 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 consultas e negociações, as quais, se insuficientes, dão ensejo a





CÂMARA DOS DEPUTADOS

negociações por via diplomática.

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 segunda 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** compreende 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;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

O Acordo foi celebrado em Kigali, Ruanda, em 14 de agosto de 2019, 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 a República Federativa do Brasil e a República de Ruanda, assinado em Kigali, Ruanda, em 14 de agosto de 2019.

As relações diplomáticas entre o Brasil e a República de Ruanda foram estabelecidas em 1981, mas os países não mantêm embaixadas residentes no território um do outro. A Embaixada do Brasil em Nairóbi, capital do Quênia, representa, cumulativamente, o Brasil junto ao governo ruandês. Por sua vez, a missão diplomática de Ruanda em Washington, nos Estados Unidos, conduz a representação diplomática com o Brasil.

Os enlances bilaterais se incrementam a partir de 2007, com encontros entre os Ministros de Relações Exteriores e a assinatura do Acordo Quadro de Cooperação Técnica entre os dois países, bem como a assinatura de Memorando de Entendimento para a Promoção da Cooperação Sul-Sul relativa ao Fortalecimento da Agricultura e da Segurança Alimentar entre Brasil e Ruanda, em 2011.

Com o estabelecimento desses marcos, a cooperação bilateral passou a englobar atividades nos setores de energia (biocombustíveis) e agricultura (cana-de-açúcar). Atualmente, há programa de cooperação trilateral na área de segurança alimentar. Ruanda também se beneficiou de ajuda humanitária brasileira. Em 2012, o Brasil realizou doação de US\$ 100 mil ao Fundo das Nações Unidas para a Infância (UNICEF), destinado ao apoio de refugiados acolhidos em Ruanda. Em julho de 2020, o Brasil ofereceu recursos





CÂMARA DOS DEPUTADOS

ao governo ruandês, por intermédio do Programa Mundial de Alimentos (PMA), para auxiliar no combate à pandemia do novo coronavírus naquele país.

No campo econômico, a cadeia de comércio dos parceiros foi de US\$ 899 mil, em 2021, com US\$ 890 mil de exportações brasileiras, compostas sobretudo por máquinas agrícolas e suas partes, instrumentos e aparelhos para usos medicinais ou veterinários, café e frutas, e com importações de Ruanda de US\$ 9,55 mil, compostas por chás, gorduras e óleos vegetais. O comércio entre os dois países, que já foi de US\$ 1,74 milhão, em 2011, caiu bruscamente em 2012 e 2013, mas vem se recuperando gradualmente desde então. Quanto aos investimentos brasileiros, empresa de informática de capital brasileiro e argentino está presente em Ruanda.

No ano de 2019, os dois países assinaram em Kigali, capital de Ruanda, Acordo de Serviços Aéreos, que ora analisamos, com o objetivo de constituir um marco legal estável para a operação de transportes aéreos internacionais entre o território das duas Partes, em complemento a Memorando de Entendimento de dezembro de 2017 que já regula alguns aspectos da cooperação bilateral nessa matéria. Com o Acordo, as Partes buscam incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação tanto no campo de serviços aéreos, quanto no econômico, comercial e cultural.

Ruanda, que já comunicou a ratificação deste Acordo de Serviços Aéreos em setembro de 2021, pretende lançar mão do instrumento para expandir a rede de destinos atendidos por sua companhia aérea, a RwandAir, para o território brasileiro, abrindo a economia ruandesa para oportunidades de negócios com o Brasil, sobretudo na área da agropecuária e de serviços de treinamento e manutenção aeronáutica. Também pretendem utilizar o Brasil como centro para alcançar outros destinos na América Latina. A empresa tem a intenção de atender 29 novos destinos, além daqueles já cobertos na África, Oriente Médio, Europa e Ásia Oriental. O projeto passa também pela aquisição de novas aeronaves e da renovação e expansão do Aeroporto Internacional de Kigali, bem como da construção do novo Aeroporto Internacional de Bugesera. Entre os modelos de aeronaves em consideração estão aqueles oferecidos pela





CÂMARA DOS DEPUTADOS

brasileira Embraer.

O Acordo em epígrafe conforma-se, com mínima variação, 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 115 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 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 particular, o Acordo Brasil-Ruanda assinado em 2019 pertence à modalidade de Acordo de Serviços Aéreos do tipo “céus abertos”, que conferem às empresas aéreas designadas pelas Partes direitos de liberdade tarifária, flexibilidade operacional para utilizar aeronaves próprias ou arrendadas e liberdade na definição do número e trajeto de voos semanais, dentro do quadro de rotas do Acordo.

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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

progresso da humanidade” (art. 4º, IX, CF/88), sendo instrumento que irá regular os serviços aéreos entre o Brasil e Ruanda 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 de Ruanda, assinado em Kigali, Ruanda, em 14 de agosto de 2019, nos termos do projeto de decreto legislativo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado PAULÃO
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2023
(Mensagem nº 173, de 2022)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Ruanda, assinado em Kigali, Ruanda, em 14 de agosto de 2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Ruanda, assinado em Kigali, Ruanda, em 14 de agosto de 2019.

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 PAULÃO
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 173, 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 173/22, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do Relator, Deputado Paulão.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Paulo Alexandre Barbosa – Presidente; Alfredo Gaspar, Ana Paula Leão, Arlindo Chinaglia, 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, Pedro Lucas Fernandes e Tenente Coronel Zucco.

Sala da Comissão, em 22 de março de 2023.

Deputado PAULO ALEXANDRE BARBOSA
Presidente



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 84, DE 2023

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Ruanda, assinado em Kigali, Ruanda, em 14 de agosto de 2019.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado BEBETO

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 84, de 2023, que “Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Ruanda, assinado em Kigali, Ruanda, em 14 de agosto de 2019”. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 173, de 2022, oriunda do Poder Executivo.

O Acordo entre Brasil e Ruanda tem vinte e seis artigos e um anexo, no qual se apresenta o quadro de rotas. Os artigos dispõem sobre: (1) Definições; (2) Concessão de Direitos; (3) Designação e Autorização; (4) Negação, Revogação e Limitação de Autorização; (5) Aplicação de Leis; (6) Reconhecimento de Certificados e Licenças; (7) Segurança Operacional; (8) Segurança da Aviação; (9) Tarifas Aeronáuticas; (10) Encargos Alfandegários; (11) Capacidade; (12) Preços; (13) Concorrência; (14) Conversão de Divisas e Remessa de Receitas; (15) Atividades Comerciais; (16) Código Compartilhado; (17) Flexibilidade Operacional; (18) Estatísticas; (19) Aprovação de Horários;



(20) Consultas; (21) Solução de Controvérsias; (22) Emendas; (23) Acordos Multilaterais; (24) Denúncia; (25) Registro na OACI; (26) Entrada em Vigor.

No quadro de rotas, permitem-se voos desde pontos aquém, passando por pontos de origem, pontos intermediários e pontos de destino, até pontos além, tanto para as empresas do Brasil como para as de Ruanda.

Segundo a Exposição de Motivos nº 189/2021, anexa à referida Mensagem, 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 Ruanda, e para além desses. O Acordo está de conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil, estabelecida pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009”.

O projeto foi distribuído às Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, esta última apenas para análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, conforme art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

A matéria está sujeita à deliberação do Plenário e seu regime de tramitação é de urgência.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Decreto Legislativo sob análise tem por objetivo aprovar o texto do “Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Ruanda, assinado em Kigali, Ruanda, em 14 de agosto de 2019”.

Esse “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 Ruanda, e para além desses”.

O Acordo que agora analisamos, assinado em 2019, segue, em linhas gerais, os princípios da política denominada de “céus abertos”, adotada pelo Governo brasileiro em algumas das últimas negociações bilaterais no campo do transporte aéreo, como foi o caso do Acordo com os Estados Unidos, Canadá e Angola. Confere-se às empresas aéreas designadas o direito de “servir, nas rotas, pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem”.

Salientamos que é fundamental a contínua busca de constituição de intercâmbios com os países situados no continente africano, para aprofundamento das relações culturais e comerciais com as nações desse continente. O Acordo permitirá ajustes no setor aéreo, contribuindo para o incremento que se avista na ligação aeroviária entre os dois povos, bem como para o aumento da disponibilidade de conexões aéreas do Brasil com o resto do mundo.

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 de Ruanda, meu voto é pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Decreto Legislativo nº 84, de 2023.

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado BEBETO
Relator

2023-16930





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 84, DE 2023

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 84/2023, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Beбето.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Cezinha de Madureira - Presidente, Gutemberg Reis e Beбето - Vice-Presidentes, Alfredinho, Antonio Carlos Rodrigues, Castro Neto, Guilherme Uchoa, Kiko Celeguim, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Maurício Carvalho, Mauricio Neves, Nicoletti, Rosana Valle, Rubens Otoni, Bruno Ganem, Denise Pessoa, Filipe Martins, Gabriel Nunes, José Rocha, Julio Lopes, Luciano Amaral, Luciano Vieira, Paulo Litro, Pinheirinho e Vinicius Carvalho.

Sala da Comissão, em 22 de novembro de 2023.

Deputado CEZINHA DE MADUREIRA
Presidente



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 84, DE 2023

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Ruanda, assinado em Kigali, Ruanda, em 14 de agosto de 2019.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relatora: Deputada LAURA CARNEIRO

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania a proposição em epígrafe, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, cujo escopo é aprovar o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Ruanda, assinado em Kigali, Ruanda, em 14 de agosto de 2019.

A proposição teve origem na Mensagem do Sr. Presidente da República de nº 173, de 2022, que veio instruída pela Exposição de Motivos assinada eletronicamente pelos Srs. Ministros de Estado das Relações Exteriores e o da Infraestrutura.

Aos 24 de março de 2023, despacho do Sr. Presidente da Câmara dos Deputados encaminhou a proposição às comissões de Viação e Transporte – para análise de seu mérito, e Constituição e Justiça e de Cidadania - para análise apenas de seus aspectos constitucionais, jurisdicionais e de técnica legislativa.

De acordo com o despacho, a proposição está sujeita à apreciação do plenário da casa e o seu regime de tramitação é o urgente. Tudo nos termos do art. 151, inciso I, “j”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

É o relatório.



II - VOTO DA RELATORA

Com relação ao tratado em tela, na trilha do que escreveram os Srs. Ministros de Estado na Exposição de Motivos, podemos dizer que, *in verbis*:

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 Ruanda, e para além desses. O Acordo está de conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil, estabelecida pelo Decreto nº 6780, de 18 de fevereiro de 2009.

Conforme já foi dito acima, nos cabe, nesta comissão, analisarmos, exclusivamente, os aspectos de constitucionalidade, de juridicidade e de técnica legislativa da proposição em exame.

Sob a perspectiva constitucional, não encontramos óbices à livre tramitação da matéria, uma vez que foram e estão sendo observados os parâmetros constitucionais aplicáveis, quais sejam a apreciação pelo Congresso Nacional, cuja competência é exclusiva para “...*resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou ato internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional*” (const. Fed. art. 49, inciso I).

Além disso, o art. 84, VIII, que estabelece a competência privativa do Senhor Presidente da República para “...*celebrar tratados, convenções e atos internacionais, sujeitos a referendo do Congresso Nacional*.”

Vale lembrar, que a matéria respeita os princípios consagrados no art. 4º da Constituição em sua redação atualmente vigente, e que regem as nossas relações internacionais, não ferindo, ademais, a autodeterminação e a cooperação entre os povos, a não-intervenção, a igualdade entre os Estados, a defesa da paz e a solução pacífica dos conflitos, pelo contrário.



De igual modo, a proposição foi elaborada em consonância com a juridicidade, isto é, de acordo com os princípios informadores de nosso ordenamento jurídico, guardando, com os mesmos, coerência sistêmica e lógica.

A técnica legislativa empregada é adequada, uma vez que não encontramos incorreções ou impropriedades na elaboração formal da matéria.

Destarte, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 84, de 2023.

É como votamos.

Sala da Comissão, em 17 de outubro de 2023.

Deputada Federal LAURA CARNEIRO
Relatora

2023-17159





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 84, DE 2023

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 84/2023, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Laura Carneiro.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Rui Falcão - Presidente, Afonso Motta, Alencar Santana, Alex Manente, Alfredo Gaspar, André Janones, Átila Lira, Capitão Alberto Neto, Carlos Jordy, Caroline de Toni, Cobalchini, Coronel Fernanda, Covatti Filho, Daniela do Waguinho, Delegada Katarina, Delegado Marcelo Freitas, Diego Coronel, Dr. Victor Linhalis, Dra. Alessandra Haber, Duarte Jr., Eunício Oliveira, Felipe Francischini, Flávio Nogueira, Gerlen Diniz, Gervásio Maia, Gisela Simona, Helder Salomão, João Leão, Jorge Goetten, José Guimarães, Juarez Costa, Julia Zanatta, Luiz Couto, Marcelo Crivella, Maria Arraes, Marreca Filho, Mendonça Filho, Murilo Galdino, Patrus Ananias, Paulo Magalhães, Priscila Costa, Renilce Nicodemos, Renildo Calheiros, Roberto Duarte, Robinson Faria, Rosângela Moro, Soraya Santos, Tarcísio Motta, Waldemar Oliveira, Zé Haroldo Cathedral, Alberto Fraga, Aluisio Mendes, Amanda Gentil, Aureo Ribeiro, Cabo Gilberto Silva, Carlos Veras, Chris Tonietto, Darci de Matos, Delegado Ramagem, Eduardo Bismarck, Erika Kokay, Fausto Pinato, Fernanda Pessoa, Gilson Marques, Guilherme Boulos, José Medeiros, Julio Arcoverde, Kim Katagui, Laura Carneiro, Lázaro Botelho, Lindbergh Farias, Lucas Redecker, Marangoni, Marcel van Hattem, Marcos Pollon, Mauricio Marcon, Nicoletti, Olival Marques, Pastor Eurico, Pedro Campos, Pedro Lupion, Ricardo Ayres, Ricardo Salles, Rosângela Reis, Rubens Otoni, Tabata Amaral, Yandra Moura e Zucco.

Sala da Comissão, em 24 de outubro de 2023.



Deputado RUI FALCÃO
Presidente

Apresentação: 30/10/2023 11:02:10.473 - CCJC
PAR 1 CCJC => PDL 84/2023

PAR n.1



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD233273032700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rui Falcão



FIM DO DOCUMENTO