



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 1.162-C, DE 2018

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 580/2018

Aviso nº 502/2018 - C. Civil

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Côte d'Ivoire, assinado em Abidjã, em 13 de outubro de 2017; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. ABOU ANNI); da Comissão de Finanças e Tributação, pela não implicação da matéria em aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela aprovação (relator: DEP. EDUARDO CURY); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. ARTHUR OLIVEIRA MAIA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

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

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

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Finanças e Tributação:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

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

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Côte d'Ivoire, assinado em Abidjã, em 13 de outubro de 2017.

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

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

Sala da Comissão, em 13 de dezembro de 2018.

Deputado **Nilson Pinto**
Presidente

MENSAGEM N.º 580, DE 2018

(Do Poder Executivo)

Aviso nº 502/2018 - C. Civil

Texto Do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Côte d'Ivoire, assinado em Abidjã, em 13 de outubro de 2017.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

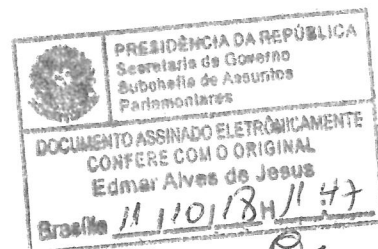
Mensagem nº 580

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Côte d'Ivoire, assinado em Abidjã, em 13 de outubro de 2017.

Brasília, 15 de outubro de 2018.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'M' followed by a long, sweeping horizontal stroke that curves upwards at the end.



EMI nº 00025/2018 MRE MTPA

Brasília, 1 de Agosto de 2018

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

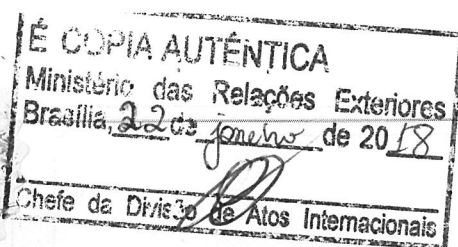
Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Côte d'Ivoire, assinado em Abidjã, em 13 de outubro de 2017, pelo Ministro de Estado das Relações Exteriores, Aloysio Nunes Ferreira, e pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros de Côte d'Ivoire, Marcel Amon-Tanoh.

2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e a ANAC, tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento do marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Côte d'Ivoire, e para além desses, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação. Em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil estabelecida pelo Decreto nº 6780/2009, o Acordo contempla concessão de direitos de tráfego de até quinta liberdade (artigo 2, parágrafo 2, alínea c), múltipla designação de empresas (artigo 3), livre determinação de capacidade (artigo 11), liberdade tarifária (artigo 12) e quadro de rotas aberto (anexo ao Acordo).

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

Respeitosamente,

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



ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA CÔTE D'IVOIRE

O Governo da República Federativa do Brasil ("Brasil")

e

o Governo da República da Côte d'Ivoire ("Côte d'Ivoire"),

doravante denominados "Partes";

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

desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

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

acordam o que se segue:

Artigo 1 Definições

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

a) "autoridade aeronáutica" significa, no caso da Côte d'Ivoire, o Ministério Responsável pela Aviação Civil, 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;

b) "Acordo" significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;

c) "capacidade" significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota, durante determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;

d) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui os Anexos adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

e) "empresa aérea designada" significa empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;

f) "preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos;

g) "território", em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;

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



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

Artigo 2

Concessão de direitos

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

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

a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

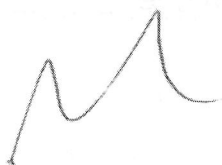
b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;

c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e

d) os demais direitos especificados no presente Acordo.

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

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



Artigo 3

Designação e autorização

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

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

a) a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa;

b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa;

c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e

d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições prescritas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

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

Artigo 4

Negação, revogação e limitação de autorização

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



a) elas não estejam convencidas de que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designou; ou

b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa; ou

c) a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou

d) a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

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

Artigo 5

Aplicação de leis

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

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



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

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

Artigo 6 **Reconhecimento de certificados e licenças**

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

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

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

Artigo 7 **Segurança operacional**

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

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

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

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

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

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

Artigo 8 **Segurança da aviação**

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a

validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

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

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

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

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

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

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

Artigo 9

Tarifas aeronáuticas

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

2. Cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizem as instalações e os serviços proporcionados, quando for factível por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas. Propostas de modificação das tarifas aeronáuticas deverão ser comunicadas 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 encorajará suas autoridades competentes e tais usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

Artigo 10 **Direitos alfandegários**

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

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

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

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

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

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

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território. Nesse caso,

tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

Artigo 11 Capacidade

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

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

Artigo 12 Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitos a aprovação.

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

Artigo 13 Concorrência

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

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

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

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

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

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

Artigo 14

Conversão de divisas e remessa de receitas

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.

2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução de tais conversão e remessa.

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

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

Artigo 15

Atividades comerciais

1. Cada Parte concederá às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros

intermediários à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora.

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

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

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

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

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

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

Artigo 16 **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 contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países, observando-se

as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção (artigo 83 bis). As autoridades aeronáuticas das Partes deverão celebrar acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme prevista pela Organização de Aviação Civil Internacional.

2. Em qualquer trecho ou trechos das rotas do anexo ao Acordo, qualquer empresa aérea terá o direito de operar transporte aéreo internacional, inclusive em regime de código compartilhado com outras empresas aéreas, sem qualquer limitação quanto à mudança, em qualquer ponto ou pontos na rota, do tipo, tamanho ou quantidade de aeronaves operadas, desde que o transporte além desse ponto seja continuação do transporte a partir do território da Parte Contratante que designou a empresa aérea, e que o transporte ingressando no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea seja continuação do transporte originado além de tal ponto.

Artigo 17 Estatísticas

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

Artigo 18 Aprovação de horários

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

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

Artigo 19 **Consultas**

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento.
2. Tais consultas, que podem ser feitas mediante reuniões ou por correspondência, serão iniciadas dentro de período de sessenta (60) dias a partir da data do recebimento da solicitação por escrito pela outra Parte, a menos que de outra forma acordado entre as Partes.

Artigo 20 **Solução de controvérsias**

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

Artigo 21 **Emendas**

Emendas a este Acordo entrarão em vigor conforme o procedimento disposto no Artigo 25.

artigo 22 **Acordos Multilaterais**

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

Artigo 23 **Denúncia**

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, por via diplomática, sobre sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à OACI. Este Acordo expirará à meia noite, hora local da Parte notificada, imediatamente antes do primeiro aniversário da data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação

mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida quatorze (14) dias depois de seu recebimento pela OACI.

Artigo 24 **Registro na OACI**

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

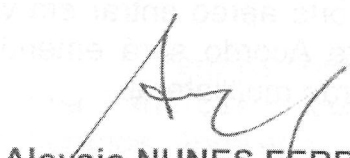
Artigo 25 **Entrada em vigor**

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

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

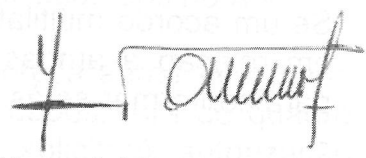
Feito em Abidjã, no dia 13 do mês de outubro, do ano de 2017, em duplicata, em português, em francês e em inglês, sendo todos os textos autênticos. Em caso de qualquer divergência na interpretação, o texto em inglês prevalecerá.

Pelo Governo da
República Federativa do Brasil



Aloysio NUNES FERREIRA
Ministro das Relações Exteriores

Pelo Governo da
República da Côte d'Ivoire



Marcel AMON-TANOAH
Ministro dos Negócios Estrangeiros

Anexo Quadro de rotas

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

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos na Côte d'Ivoire	Quaisquer pontos

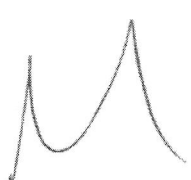
Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela Côte d'Ivoire:

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos na Côte d'Ivoire	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos

NOTAS:

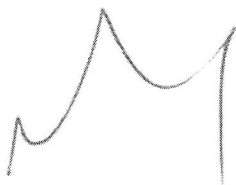
1. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção:

- a) 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; 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. O exercício de direitos de tráfego de quinta liberdade será considerado pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes caso a caso.



COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

I - RELATÓRIO

Em cumprimento à determinação cogente do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, é encaminhada ao Congresso Nacional, a Mensagem nº 580, de 15 de outubro de 2018, pelo Presidente Michel Temer, para a apreciação legislativa do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Côte d'Ivoire, assinado em Abidjã, em 13 de outubro de 2017.

A proposição foi apresentada ao Plenário da Câmara dos Deputados no dia seguinte à sua assinatura pelo Presidente da República. É acompanhada e instruída pela Exposição de Motivos Interministerial nº 00025/2018 MRE MTPA, assinada em 1º de agosto de 2018, pelos Ministros de Estado das Relações Exteriores, Aloysio Nunes Ferreira Filho, e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Valter Casimiro Silveira.

Em 25 de outubro de 2018, a matéria foi distribuída a esta e às Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania. A proposição não foi distribuída à Comissão de Finanças e Tributação.

O instrumento em pauta compõe-se de vinte e cinco artigos, encabeçados por brevíssimo preâmbulo¹ – é semelhante, senão absolutamente igual a outros firmados por nosso país, como é o caso específico do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Seychelles, assinado em Seychelles, em 19 de maio de 2015, do qual o presente acordo apenas difere em um ou outro detalhe de edição de texto.

Assim, fazendo as adaptações devidas, reportamo-nos aos demais relatórios já apresentados nesta Comissão sobre matéria congênere, nos quais o assunto foi exaustivamente examinado pelos relatores que me precederam. Utilizo, como texto-base, fundamentalmente o parecer apresentado à Mensagem 463, de 2017, que encaminhou acordo idêntico a este, ora em pauta.²

No **Artigo 1**, são estabelecidas as **definições** a serem adotadas no texto (autoridade aeronáutica; acordo; capacidade; convenção; empresa aérea designada; preço; território; tarifa aeronáutica; serviço aéreo).

No **Artigo 2**, aborda-se, em quatro parágrafos, **a concessão de direitos** para operação aérea.

No parágrafo primeiro desse dispositivo, é fornecida a regra geral: *“Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste*

¹ Disponível em: http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1688667&filename=MSC+580/2018> Acesso em: 27 nov. 2018

² Parecer à Mensagem nº 463, de 2017, apresentado à Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional em 25 de abril de 2018 e aprovado em 16 de maio de 2018 Disponível em: http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1654798&filename=Tramitacao-MSC+463/2017> Acesso em: 27 nov. 2018

Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas especificado no Anexo a este Acordo”.

Esse anexo, que integra o instrumento encaminhado ao Congresso Nacional, é documento de uma lauda e meia, em que são especificados quatro pontos: *pontos de origem; pontos intermediários, pontos de destino* e os chamados “*pontos além*”.

No segundo parágrafo desse artigo, delineiam-se os direitos das empresas aéreas e, no parágrafo terceiro, estipula-se que as empresas aéreas de cada Parte que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) do Acordo também gozarão dos direitos especificados nas letras “a” (*sobrevoar o território da outra Parte sem pousar*) e “b” (*fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais*).

No parágrafo quarto, por sua vez, faz-se a ressalva às exceções previstas, nos seguintes termos: *“Nenhum dispositivo deste Acordo será considerado como concessão a empresa aérea designada de urna Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte”* (sic).

O **Artigo 3**, intitulado **Designação e autorização**, é pertinente à designação de companhia aérea pelos Estados acordantes para operarem os serviços aéreos objeto do acordo. Abordam, ainda o aspecto jurídico de concessão desse serviço de transporte, da correspondente autorização para operar, bem como o respectivo procedimento a ser adotado para tanto.

O **Artigo 4** intitula-se **Negação, Revogação e Limitação de Autorização**. Aborda, em dois parágrafos, o direito de os Estados acordantes negarem, revogarem ou suspenderem a autorização concedida, assim como limitarem os respectivos direitos dessa concessão de serviços, o que é detalhado em quatro alíneas, que possibilitam a atuação das autoridades aeronáuticas nos casos em que:

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

*internacional pela Parte que recebe a designação.*³

Ressalva-se, no segundo parágrafo, que se trata de possibilidade negativa que somente será exercida pelas autoridades aeronáuticas *após a realização de reunião de consulta com a outra Parte, a menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos ou às disposições do acordo firmado.*

O Artigo 5, Aplicação de leis, é referente à escolha das leis e regulamentos pertinentes à entrada, permanência e saída de aeronaves usadas em serviços aéreos internacionais, assim como aos passageiros, tripulação e carga.

No terceiro parágrafo desse artigo, libera-se o espaço aéreo do país para as empresas aéreas do outro país, nos seguintes termos: *“Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares”.*⁴

O Artigo 6, Reconhecimento de Certificados e Licenças, refere-se ao procedimento para que sejam considerados válidos, pelo outro Estado–parte, os certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças a ser adotado, que devem ser iguais ou superiores àqueles adotados pelo Estado contraparte.

Delibera-se, ainda, que, em caso de diferença entre as normas internas dos Estados–parte, há o dever de serem essas divergências comunicadas à Organização de Aviação Civil Internacional, de forma a que idêntico tratamento seja dispensado às empresas do outro país, comparado com aquele relativo às empresas internas.

No terceiro parágrafo desse dispositivo, há oportuna ressalva: *“Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoos ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte”.*

No **Artigo 7, Segurança Operacional,** aborda-se, em seis detalhados parágrafos, com previsão de prazo para adequação, se aplicável, a hipótese de os Estados contratantes solicitarem, *“a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas*

³ Disponível em: http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1688667&filename=MSC+580/2018 > Acesso em: 28 nov.2018

⁴ Disponível em: http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra.jsessionid=9C9B9D17EE7999866B0405B1FB936C4C.proposicoesWeb2?codteor=1628146&filename=MSC+463/2017 > Acesso em: 16 abr. 18

pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves”.

É igualmente prevista a hipótese de inspeção aeronáutica, prevendo-se, inclusive comunicados necessários à OACI, “...quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo”.

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

Artigo 8 [...]

7. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos quinze (15) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a acordo satisfatório dentro dos quinze (15) dias a partir do começo das consultas, isto constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.⁵

O **Artigo 9** aborda as **tarifas aeronáuticas**. Veda-se, no dispositivo, que, por um dos Estados contratantes, sejam cobradas, do outro, tarifas aeronáuticas superiores àquelas cobradas em âmbito interno.

Ainda, nos termos do parágrafo segundo, cada um dos dois Estados “...encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizem as instalações e os serviços proporcionados, quando for factível por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas”.

Estipula-se, também, que quaisquer alterações devem ser objeto de comunicação antecipada ao outro Estado-parte, com o intuito de permitir à contraparte manifestar o seu posicionamento antes que as alterações sejam feitas.

O **Artigo 10** é pertinente aos **direitos alfandegários** e respectivos procedimentos, o que se detalha em três parágrafos, inclusive no que concerne a eventuais isenções, haja vista o disposto no parágrafo segundo do dispositivo:

⁵ Disponível em: http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra.jsessionid=F04718D26055F312A09B148EF7C7F838.proposicoesWeb2?codteor=1688667&filename=MSC+580/2018 Acesso em: 27 nov. 2018 p. 12/22

Artigo 10 – Direitos alfandegários

[...]

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

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

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

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

Ademais, nos termos do parágrafo 3, “o equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território”. Nessa hipótese, “tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários”.⁶

No **Artigo 11, Capacidade**, composto por dois parágrafos, delibera-se que “cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado”.

Veda-se, outrossim, nesse artigo, a qualquer dos Estados-parte, limitar o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas do outro Estado acordante, “...exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção⁷”.

No **Artigo 12, Preços**, abordam-se os aspectos referentes aos preços a serem cobrados pelas operações previstas nesse instrumento, estabelecidos com base na livre concorrência entre as empresas concessionárias. Todavia, cada Estado-parte, nos termos do parágrafo segundo do dispositivo, poderá requerer que as empresas aéreas designadas notifiquem ou registrem, junto às autoridades locais, os preços do transporte originado em seu território.

⁶ Id, ibidem, p. 14/22.

⁷ Convenção da Organização da Aviação Civil Internacional.

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

Artigo 13

[...]

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

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

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

c) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.⁸

No **Artigo 14**, por outro lado, abordam-se a **Conversão de Divisas e Remessas de Receitas** de uma à outra parte, prevendo-se, no terceiro parágrafo, que o disposto nesse artigo “...*não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas*”.

Prevê-se, ainda, que, caso exista “...*um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação, ou caso um acordo especial regule a transferência de fundos entre as Partes, tais acordos prevalecerão*”.

No **Artigo 15, Atividades Comerciais**, em cinco parágrafos, convencionam-se a total liberação de comercialização de serviços aéreos internacionais pelas empresas de um Estado-parte, no território do outro, inclusive no que concerne a trazer do seu Estado de origem, para o outro Estado, tanto aeronautas, quanto aeroviários. Veja-se o disposto nos parágrafos terceiro e quarto do Acordo:

Artigo 15 – Atividades comerciais

[...]

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

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

⁸ Inteiro teor da MSC 580/2018, p.14/22.

autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

*[...]*⁹

Ressalva-se, em bom momento, no quinto parágrafo, que tais representantes e auxiliares estrangeiros estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor do Estado em que estiverem prestando serviço. Nesse sentido:

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

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

No **Artigo 16**, intitulado ***Flexibilidade Operacional***, abordam-se os aspectos referentes ao arrendamento de aeronaves (*dry lease*), subarrendadas ou arrendadas por hora (*interchange* ou *lease for hours*), ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção (*wet lease*), por meio de um contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção (artigo 83 bis).

Adicionalmente, também no parágrafo primeiro desse artigo, estipula-se, de forma cogente, que as autoridades aeronáuticas dos dois Estados acordantes deverão “...celebrar acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme prevista pela Organização de Aviação Civil Internacional” (sublinhei).

De outro lado, é abordado no parágrafo segundo, o aspecto atinente à prática de código compartilhado com outras empresas aéreas (*code sharing*) “*sem qualquer limitação quanto à mudança, em qualquer ponto ou pontos na rota, do tipo, tamanho ou quantidade de aeronaves operadas, desde que o transporte além desse ponto seja continuação do transporte a partir do território da Parte Contratante que designou a empresa aérea, e que o transporte ingressando no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea seja continuação do transporte originado além de tal ponto*”.¹⁰

O **Artigo 17** intitula-se ***Estatísticas*** e estabelece a obrigação de que as autoridades aeronáuticas de cada um dos Estados-parte proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas.

⁹ Id, ibidem – p. 16/22.

¹⁰ Id, ibidem – p.17/22

O **Artigo 18**, por sua vez, denomina-se **Aprovação de Horários**. No dispositivo, prevê-se que a previsão de horários de voos deverá ser submetida à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte – com antecedência mínima de trinta dias antes que a operação dos serviços acordados seja iniciada. Para voos de reforço, por sua vez, essa autorização deverá ser requerida com antecedência mínima de cinco dias.

As disposições finais, que são praxe em acordos congêneres, estão contidas nos Artigos 19 a 25 do texto acordado, da seguinte forma:

- no **Artigo 19**, é estabelecido o mecanismo de **Consultas** entre os dois Estados acordantes;
- no **Artigo 20**, delibera-se a respeito da **Solução de Controvérsias**, hipótese em que as autoridades aeronáuticas deverão buscar, em primeiro lugar, consultas e negociações;
- no **Artigo 21**, tratam os dois Estados da possibilidade de **Emendas** ao instrumento;
- no **Artigo 22**, estipula-se, em relação a eventuais **Acordos Multilaterais** supervenientes, assinados pelos Estados Partes, que o acordo em pauta “...será emendado para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral” (transcrevi e sublinhei – observe-se que o artigo contém uma disposição mandamental e cogente para que futuras alterações sejam feitas em caso de normativa multilateral superveniente);
- no **Artigo 23**, aborda-se a possibilidade de **Denúncia** do instrumento em comento, que poderá ser feita a qualquer tempo;
- no **Artigo 24**, delibera-se a respeito do **Registro** do acordo em tela **na OACI**;
- no **Artigo 25**, acordam as Partes quanto ao momento de **Entrada em Vigor** do acordo em exame.

Acompanha o instrumento principal um único anexo – ao qual já fiz referência anterior neste relatório. O texto é redigido em pouco mais de uma lauda e se denomina **Quadro de Rotas**. Nele, listam-se os pontos de origem, intermediários, de destino e os chamados “pontos além”, tanto para o Brasil, quanto para Côte d'Ivoire.

Para pontos de origem e destino, são escolhidos quaisquer pontos de um e outro país. Quanto aos pontos intermediários e aos pontos além, são eleitos quaisquer pontos, sem restrição alguma.

Há duas notas explicativas, nesse anexo, referentes ao quadro de rotas, estipulando-se que as empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção:

1. *efetuar voos em uma ou ambas as direções;*

2. *combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;*
3. *servir, nas rotas, pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem;*
4. *omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;*
5. *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.*

Esclarece-se, no fecho do anexo que contém o quadro de rotas, que as empresas aéreas designadas, de ambas as Partes, poderão, em qualquer ou em todos os voos, exercer direitos de tráfego de quinta liberdade do ar¹¹ em quaisquer pontos intermediários ou pontos além, sujeitos, todavia, a acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

Em 1º de novembro do corrente ano, fui designado relator.

Ademais, cumpre-me mencionar que a instrução legislativa da proposição e a sua veiculação no sistema eletrônico de tramitação estão consentâneos com as normas processuais legislativas do Regimento Interno desta Casa, assim como com a Norma Interna nº 1-2015 desta Comissão (NIC 1-2015/CREDN).

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Lembro, inicialmente, que o Brasil reconheceu a independência da Costa do Marfim em 1960. A Embaixada do Brasil em Abidjã foi aberta em 1969 e a Embaixada da Côte d'Ivoire em Brasília foi instalada em 1971. Segundo o Itamaraty, a partir da década de 1980, *“diante da crise econômica que afetou ambos os países e da deflagração de conflitos militares no país africano, o relacionamento bilateral experimentou algum distanciamento – a última reunião da Comissão Mista entre os dois países foi realizada em 1987”*. O Brasil, todavia, manteve aberta sua representação diplomática em Abidjã *“mesmo nos momentos mais dramáticos das crises políticas ivorianas”*.¹²

¹¹ **Quinta liberdade do ar**, conforme definida pela Agência Nacional de Aviação Civil, é o *“direito de embarcar, no país B, passageiros, mala postal e carga destinados ao território de um outro país, bem como de desembarcar, no país B, passageiros, mala postal e carga procedentes de um outro país, em voos originados e/ou destinados ao país da empresa”* Disponível em: <http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/acordos-internacionais/6liberdades-do-ar-1/anexo_2_liberdades_do_ar.pdf> Acesso em: 17 abr. 18

¹² BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Relações Bilaterais. Costa do Marfim. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/templates/mre/pesquisa->

Nesse contexto, surge o acordo de cooperação que examinamos no momento. Na Exposição de Motivos Interministerial nº 25/2018 MRE MTPA que instrui a proposição em pauta, enfatiza-se que o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Côte d'Ivoire, assinado em Abidjã, há um ano, em 13 de outubro de 2017¹³:

“...tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento do marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Côte d'Ivoire, e para além desses, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação.

Ressalta-se, ademais, que, em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil estabelecida pelo Decreto nº 6780/2009, o Acordo em tela contempla a concessão de direitos de tráfego aéreo até a quinta liberdade do ar (artigo 2, parágrafo 2, alínea “c”, do instrumento em exame), múltipla designação de empresas (artigo 3), livre determinação de capacidade (artigo 11), liberdade tarifária (artigo 12) e quadro de rotas aberto (anexo ao Acordo).

O acordo em exame é absolutamente idêntico àquele celebrado pelo nosso país com a República de Seychelles (Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Seychelles, assinado em Seychelles, em 19 de maio de 2015), com apenas uma ou outra diferença no formato de edição de texto, conforme já mencionei no relatório.

Esse instrumento – irmão gêmeo mais velho – foi encaminhado ao Congresso Nacional pela Mensagem nº 463, de 2017, acolhido nesta Comissão em 16 de maio deste ano, mediante parecer do Deputado Pedro Fernandes, com recomendação do relator de que a matéria também fosse submetida à Comissão de Finanças e Tributação, o que foi demandado nos seguintes termos:

Nesse aspecto, devo observar a conveniência de que a proposição em pauta seja também distribuída à Comissão de Finanças e Tributação. Lembro, nesse sentido, a recente Decisão da Presidência da Câmara dos Deputados, datada de 6 de dezembro último, em que são exigidas, para a apresentação das proposições legislativas, que a estimativa do impacto financeiro e orçamentário seja devidamente avaliada pelo órgão técnico competente.

Por esta razão, neste voto, nos termos das alíneas “h”, “j” e “l” do inciso X do Art. 32 do Regimento Interno¹⁴, recomendo que a Presidência

[postos/index.php?option=com_content&view=article&id=5063&Itemid=478&cod_pais=CIV&tipo=fica_pais&lang=pt-BR](http://www.camara.gov.br/postos/index.php?option=com_content&view=article&id=5063&Itemid=478&cod_pais=CIV&tipo=fica_pais&lang=pt-BR) > Acesso em: 28 nov. 2018

¹³ BRASIL. Câmara dos Deputados. Veiculação eletrônica da Mensagem nº 580/2018, p. 2/22. Disponível em: http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1688667&filename=MSC+580/2018 > Acesso em: 28 nov. 2018

¹⁴ BRASIL. Regimento Interno da Câmara dos Deputados: Resolução nº. 17, de 1989 (artigo citado com redação dada pela Resolução nº 20, de 2004):

desta Comissão oficie o Exmo. Sr. Presidente da Câmara dos Deputados, requerendo seja a matéria também distribuída àquele colegiado, nos termos do inciso XX do art. 41 do Regimento Interno, o que faço alicerçado no que dispõem os incisos X e XI do Art. 49¹⁵ da Constituição Federal.

Esse pleito foi examinado pela Presidência da Câmara dos Deputados, quando da distribuição do Projeto de Decreto Legislativo nº 936, de 2018 (PDC 936/2018), oriundo da aprovação da Mensagem nº 463, de 2017, e acolhido, nos seguintes termos:

Defiro o pedido contido no Requerimento n. 8.677/2018. Revejo o despacho apostado ao Projeto de Decreto Legislativo n. 936/2018 (oriundo da Mensagem n. 463/2017), para incluir a Comissão de Finanças e Tributação para pronunciar-se sobre o mérito e a adequação financeira e orçamentária da matéria (art. 54 do RICD). Publique-se. Oficie-se.

[ATUALIZAÇÃO DO DESPACHO DO PDC N. 936/2018: à CVT, à CFT (mérito e art. 54 do RICD) e à CCJC (art. 54 do RICD). Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário. Regime de tramitação: urgência (art. 151, I, "j", do RICD)]¹⁶

Considero relevante a ponderação do relator que me precedeu, corroborada pela Presidência da Casa e, neste parecer, opto por atitude idêntica, qual seja demandar também a oitiva da Comissão de Finanças e Tributação.

Esclareço, ainda, que o PDC 936/2018, originado na Mensagem 463, de 2017, idêntica a esta, encontra-se pendente de deliberação nos colegiados posteriores ao nosso, quais sejam CVT, CFT e CCJC, nas quais o projeto de decreto

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

X - Comissão de Finanças e Tributação: [...];

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

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

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

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

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

¹⁵ BRASIL. Constituição Federal.

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

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

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

¹⁶ Despacho da Presidência da Câmara dos Deputados, de 11 de junho de 2018. Ficha de tramitação legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 936, de 2018. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2175739&ord=1>> Acesso em: 28 nov. 2018

legislativo deu entrada em junho último, período pré-eleitoral.

Isto posto, faço algumas considerações relativas ao mérito da proposição que estamos a analisar neste momento.

Nosso país tem aderido à chamada política de céus abertos e firmado vários acordos internacionais no sentido da liberação da aviação civil, até a quinta liberdade do ar.

Relembro, a respeito, a sequência dessas liberdades, com base em exposição didática feita pela Superintendência de Relações Internacionais da Agência Nacional de Aviação Civil¹⁷, considerando-se essas liberdades a partir do Estado brasileiro, que seria o “país A”:

- **1ª liberdade:** *direito de sobrevoar o país B;*
- **2ª liberdade:** *direito de realizar pouso técnico no país B (nesse caso, não são embarcados ou desembarcados passageiros, carga e mala postal no país B);*
- **3ª liberdade:** *direito de desembarcar, no país B, passageiros, mala postal e carga embarcados no território do país de nacionalidade da aeronave;*
- **4ª liberdade:** *direito de embarcar, no país B, passageiros, mala postal e carga destinados ao território do país de nacionalidade da aeronave.;*
- **5ª liberdade:** *direito de embarcar, no país B, passageiros, mala postal e carga destinados ao território de um outro país, bem como de desembarcar, no país B, passageiros, mala postal e carga procedentes de um outro país, em voos originados ou destinados ao país da empresa.*

A essas cinco liberdades, que vêm sendo paulatinamente contempladas nos acordos de cooperação em matéria de serviços aéreos que temos examinado, outras quatro vêm surgindo nos céus da liberação econômica da aviação civil. Permito-me mencioná-las, para a nossa reflexão sobre o processo que estamos vivenciando, no sentido de projetarmos cenários futuros possíveis:

- **6ª liberdade** *direito de a empresa brasileira designada transportar passageiros, mala postal e carga entre dois outros países, com pouso intermediário no Brasil;*
- **7ª liberdade:** *direito de transportar tráfego de um Estado para um terceiro sem passar pelo território do Estado de bandeira da aeronave;*
- **8ª liberdade:** *direito de transportar tráfego entre dois pontos do território de um Estado diferente do da bandeira da aeronave;*

¹⁷ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. *As liberdades do ar*. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/acordos-internacionais/6liberdades-do-ar-1/anexo_2_liberdades_do_ar.pdf> Acesso em: 28 nov.2018

- **9ª liberdade:** *direito de transportar tráfego inteiramente dentro de um terceiro Estado.*

Entre os vários acordos bilaterais celebrados para a liberalização dos serviços aéreos, firmados pelo Brasil, cito alguns exemplos adicionais:

1. Acordo sobre Serviços Aéreos, celebrado em 22 de janeiro de 1993, entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Federação da Rússia, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 82, de 1995, e promulgado pelo Decreto nº 1.690, de 7 de novembro de 1995, do Presidente Fernando Henrique;
2. Acordo sobre Serviços Aéreos, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Popular da China, em Pequim, em 11 de julho de 1994, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 5, de 1996, e promulgado pelo Decreto nº 2.499, de 16 de fevereiro de 1998, também do Presidente Fernando Henrique;
3. Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Federativa Portuguesa, celebrado em Lisboa, em 11 de novembro de 2002, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 477, de 2006, e promulgado pelo Decreto nº 6.058, de 8 de março de 2007, do Presidente Lula;
4. Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Chile, celebrado em São Paulo, em 30 de julho de 2009, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 5, de 2011, e promulgado pelo Decreto nº 8.748 de 6 de maio de 2016, da Presidente Dilma.

Recordo, ainda, que, apenas neste último ano, entre os pouco mais de trinta atos internacionais encaminhados ao Congresso Nacional pelo Poder Executivo, pelo menos sete são atinentes à liberação dos serviços aéreos, o que chega a um índice que se vai aproximando aos 10% do conjunto de assuntos constantes das avenças já submetidos ao Congresso Nacional pelo Poder Executivo.

É bem verdade que a navegação aérea, assim como a marítima, é objeto de forte regulamentação internacional. Nesse aspecto, para Hélio de Castro Farias, no artigo *A IATA na Legislação Aeronáutica Brasileira*, publicado na Revista Brasileira de Direito Aeroespacial,

“Já ao término da primeira guerra mundial (1918), ao menos entre os países do ocidente, havia um consenso de que a aviação representava um importante fator para o desenvolvimento da economia dos países possuidores da tecnologia e recursos para operar serviços aéreos, bem como prevalecia o entendimento de que esse desenvolvimento para o benefício coletivo da humanidade deveria ser regulado com um cunho internacional, assim, desde seu início, a aviação civil teve um tratamento globalizado, a fim de, em tese, melhor servir à comunidade

*internacional.*¹⁸.

Nesse sentido, os Estados vêm firmando atos internacionais bilaterais ou multilaterais pertinentes à cooperação para o transporte aéreo, sob o manto ou a chancela da Convenção de Aviação Civil Internacional, promulgada, no Brasil, pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, que, para o Direito Internacional Público, se converteu na bússola jurídica da matéria.

Assim, do ponto de vista da possibilidade de ser firmada uma avença bilateral, nada há a opor, desde que respeitados os princípios jurídicos pertinentes ao relacionamento bilateral entre Estados, assim como as normas do ordenamento constitucional e jurídico dos países interessados.

Sugere-se, todavia, no caso específico da matéria em tela, que seja verificado qual o impacto econômico e orçamentário da liberação comercial de serviços de transportes aéreos em âmbito interno, no que tange aos aeronautas, aeroviários e, inclusive, às empresas brasileiras de aviação civil e aos usuários.

Por essa razão, no sentido de ampliar o debate, corroborando o entendimento deste colegiado quando da apreciação da Mensagem nº 463, de 2017, quando acolheu a sugestão de que matéria idêntica fosse apreciada pela Comissão de Finanças e Tributação, recomendo que a Presidência desta Comissão oficie o Exmo. Sr. Presidente da Câmara dos Deputados, nos termos das alíneas “h”, “j” e “l” do inciso X do Art. 32 do Regimento Interno – pleito anteriormente já acolhido pela Presidência da Casa –, para que a matéria seja também distribuída àquele colegiado, nos termos do inciso XX do art. 41 do Regimento Interno, o que faço alicerçado no que dispõem os incisos X e XI do Art. 49¹⁹ da Constituição Federal.

VOTO, assim, pela concessão de aprovação legislativa ao texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Côte d'Ivoire, assinado em Abidjã, em 13 de outubro de 2017, nos termos da anexa proposta de decreto legislativo.

Sala da Comissão, em 4 de dezembro de 2018.

Deputado NELSON PELLEGRINO
Relator

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2018
(Mensagem nº 580, de 2018)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Côte d'Ivoire, assinado em Abidjã, em 13 de outubro de

18 Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1669.htm>> Acesso em: 17 nov. 18

19 BRASIL. Constituição Federal.

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

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

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

2017

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Côte d'Ivoire, assinado em Abidjã, em 13 de outubro de 2017.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que impliquem ou 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 4 de dezembro de 2018.

Deputado NELSON PELLEGRINO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 580/18, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Nelson Pellegrino.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

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

Sala da Comissão, em 12 de dezembro de 2018.

Deputado NILSON PINTO
Presidente

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

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

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

.....
TÍTULO IV
DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

CAPÍTULO I
DO PODER LEGISLATIVO

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

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

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

Constitucional nº 32, de 2001)

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

XII - telecomunicações e radiodifusão;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VI - mudar temporariamente sua sede;

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

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

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

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

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

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

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

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

XV - autorizar referendo e convocar plebiscito;

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

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

Art. 50. A Câmara dos Deputados e o Senado Federal, ou qualquer de suas Comissões, poderão convocar Ministro de Estado ou quaisquer titulares de órgãos diretamente subordinados à Presidência da República para prestarem, pessoalmente, informações sobre assunto previamente determinado, importando crime de responsabilidade a ausência sem justificativa adequada. (“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional de

Revisão nº 2, de 1994)

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

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

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão de Viação e Transportes o Projeto de Decreto Legislativo nº 1.162, de 2018, que pretende aprovar o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa do Marfim, assinado em Abidjã, em 13 de outubro de 2017.

Segundo a exposição de motivos encaminhada pelo Ministro das Relações Exteriores ao Presidente da República, o acordo que se pretende aprovar foi confeccionado em conjunto com o extinto Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (hoje Ministério da Infraestrutura) e a Agência Nacional de Aviação Civil e visa incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre o Brasil e a Costa do Marfim. A aprovação do Acordo representa o marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios dos dois países. Espera-se, com isso, o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, turismo e cooperação.

Em suma, o Acordo estabelece a concessão recíproca de liberdades do ar. São concedidas as liberdades de sobrevoar o território do País, realização de pouso técnico, embarque e desembarque e de fazer escala no território do País. Essa última, a chamada quinta liberdade, deverá, segundo o item 2 do anexo do Acordo firmado, ser “considerada pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes caso a caso”. As liberdades 6ª a 9ª não são concedidas no Acordo.

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

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O presente projeto de decreto legislativo tem por objetivo aprovar Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa do Marfim, assinado em Abidjã, em 13 de outubro de

2017.

O Brasil adota política de ampla liberdade no mercado aéreo, incentivando a competição e concentrando a atuação regulatória em aspectos relacionados à segurança, à proteção ao consumidor e à manutenção das condições de competição e funcionamento do mercado. Nesse sentido, as regras impostas se aplicam às companhias nacionais e às estrangeiras. Pelo princípio da reciprocidade, esperamos o mesmo tratamento às nossas companhias que atuam em território estrangeiro.

O presente Acordo avança nessa direção e, em harmonia com os princípios da política denominada de “céus abertos”, adotada pelo Governo brasileiro, estabelece condições para a operação de companhias brasileiras em território costamarfinense e das empresas aéreas daquele país em nosso território. Os termos do Acordo são equivalentes a inúmeros outros acordos bilaterais já firmados com outras nações. Vale ressaltar que as liberdades 6ª a 9ª, que têm maior potencial de impacto na dinâmica do mercado interno, não são concedidas no Acordo.

A Costa do Marfim é um país importante da África, com elevado potencial turístico e que oferece oportunidades econômicas relevantes. Esse Acordo trará melhoria da prestação dos serviços para os passageiros e a queda dos preços das tarifas, além de representar um passo em direção a maior cooperação e aproximação econômica e cultural entre os países.

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 da Costa do Marfim, somos pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.162, de 2018.

Sala da Comissão, em 9 de abril de 2019.

Deputado ABOU ANNI
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.162/2018, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Abou Anni.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eli Corrêa Filho - Presidente, Jaqueline Cassol - Vice-Presidente, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Alexandre Leite, Carlos Gomes, Christiane de Souza Yared, Gelson Azevedo, Hugo Leal, Júnior Bozzella, Leda Sadala, Leônidas Cristino, Lucas Gonzalez, Manuel Marcos, Marcio Alvino, Paulo Guedes, Professor

Joziel, Rosana Valle, Sanderson, Santini, Valdevan Noventa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wladimir Garotinho, Altineu Côrtes, Amaro Neto, Bosco Costa, Cezinha de Madureira, Coronel Armando, Domingos Sávio, Evair Vieira de Melo, Felipe Carreras, Geninho Zuliani, Hélio Costa, Hercílio Coelho Diniz, Juninho do Pneu, Júnior Mano, Miguel Lombardi, Nicoletti, Pastor Eurico, Paulo Azi, Rodrigo Coelho, Sergio Vidigal, Tito e Vermelho.

Sala da Comissão, em 16 de abril de 2019.

Deputado ELI CORRÊA FILHO
Presidente

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

I – RELATÓRIO

O projeto em análise, de autoria da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL, aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Côte d'Ivoire, assinado em Abidjã, em 13 de outubro de 2017.

Segundo a justificativa do autor, o Acordo “tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento do marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Côte d'Ivoire”.

O projeto tramita em regime de Urgência (art. 151, I, “j”, RICD) e está sujeito à apreciação do Plenário, tendo sido distribuído às Comissões de Viação e Transportes, à Comissão de Finanças e Tributação (mérito e art. 54 do RICD) e à Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do RICD), as quais analisam o projeto simultaneamente, em razão do regime de urgência a ele conferido.

Ao tramitar na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, a matéria foi aprovada na reunião ordinária de 12 de dezembro de 2018, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.162, de 2018.

O projeto vem a esta Comissão de Finanças e Tributação para manifestação quanto à compatibilidade e adequação financeira e orçamentária e quanto ao mérito.

Não foi aberto prazo de emendas nesta Comissão, por tratar-se de matéria sujeita à deliberação do Plenário (art. 120 do RICD).

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

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

conformidade da proposição com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual. Além disso, a NI/CFT prescreve que também nortearão a análise outras normas pertinentes à receita e despesa públicas. São consideradas como outras normas, especialmente, a Constituição Federal e a Lei de Responsabilidade Fiscal-LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

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

Da análise dos 25 artigos do Acordo, observa-se que este contempla matéria de caráter essencialmente normativo, não acarretando repercussão direta ou indireta na receita ou na despesa da União. Nesses casos, torna-se aplicável o art. 32, X, “h”, do Regimento Interno desta Casa, que dispõe que somente as proposições que importem aumento ou diminuição de receita ou de despesa pública estão sujeitas ao exame de compatibilidade ou adequação financeira e orçamentária.

Em adição, o art. 1º, § 2º, da NI/CFT prescreve que se sujeitam obrigatoriamente ao exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira as proposições que impliquem aumento ou diminuição da receita ou despesa da União ou repercutam de qualquer modo sobre os respectivos Orçamentos, sua forma ou seu conteúdo. No entanto, quando a matéria não tiver implicações orçamentária e financeira, o art. 9º da NI/CFT determina que se deve concluir no voto final que à comissão não cabe afirmar se a proposição é adequada ou não.

Destarte, não há no indigitado acordo qualquer dispositivo que implique redução de receitas ou enseje aumento de despesa pública, razão pela qual não cabe a esta CFT manifestar-se sobre sua adequação orçamentária e financeira.

No mérito, o projeto merece aprovação.

O acordo vai possibilitar que as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes gozem do direito de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; de fazer escalas no território da outra parte, para fins não comerciais; e de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação. Em suma, vai dar oportunidade às empresas brasileiras designadas de ter acesso a um novo mercado e de levar os viajantes brasileiros a uma nova rota de turismo, barateando os custos e o tempo de viagem. Por outro lado, vai propiciar que venham mais turistas para o Brasil, tendo em vista que as empresas aéreas estrangeiras autorizadas a operar no território nacional poderão trazer os viajantes de forma mais barata e direta, sem grandes paradas.

Bem assim, o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação poderá acarretar consequências benéficas para ambas as Partes contratantes.

Em face do exposto, **voto pela não implicação financeira ou**

orçamentária da matéria em aumento ou diminuição da receita e da despesa pública, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira ou orçamentária do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.162, de 2018, e no mérito pela sua aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado EDUARDO CURY
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela não implicação da matéria em aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.162/2018; e, no mérito, pela aprovação, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Eduardo Cury.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Giovani Feltes, Júlio Cesar e Vinicius Farah - Vice-Presidentes, Alê Silva, Celso Sabino, Denis Bezerra, Elias Vaz, Enio Verri, Felipe Rigoni, Fernando Monteiro, Flávio Nogueira, Gil Cutrim, Glaustin Fokus, Gleisi Hoffmann, Guiga Peixoto, Hildo Rocha, Lucas Redecker, Luis Miranda, Marreca Filho, Mauro Benevides Filho, Osires Damaso, Otto Alencar Filho, Paulo Ganime, Pedro Paulo, Rui Falcão, Ruy Carneiro, Sidney Leite, Vitor Hugo, Walter Alves, Aliel Machado, Charles Evangelista, Chiquinho Brazão, Christiane de Souza Yared, Dr. Frederico, Eduardo Cury, Evair Vieira de Melo, Fábio Mitidieri, Fred Costa, Gilberto Abramo, Idilvan Alencar, Kim Katagui, Leda Sadala, Lucas Vergilio, Marcelo Moraes, Marcelo Ramos, Márcio Labre, Marlon Santos e Paulo Azi.

Sala da Comissão, em 23 de outubro de 2019.

Deputado SERGIO SOUZA
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 1.162, DE 2018

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Côte d'Ivoire, assinado em Abidjã, em 13 de outubro de 2017.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado ARTHUR OLIVEIRA MAIA

I – RELATÓRIO

Pela presente proposição, visa-se a internalizar no direito pátrio o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Côte d'Ivoire, assinado em Abidjã, em 13 de outubro de 2017.

O Acordo é composto das seguintes partes:

- a) Definições;
- b) Concessão de direitos;
- c) Designação e autorização;
- d) Negação, revogação e limitação de autorização;
- e) Aplicação de leis;
- f) Reconhecimento de certificados e licenças;
- g) Segurança operacional;
- h) Segurança da aviação;
- i) Tarifas aeronáuticas;
- j) Direitos alfandegários;



- k) Capacidade;
- l) Preços;
- m) Concorrência;
- n) Conversão de divisas e remessa de receitas;
- o) Atividades comerciais;
- p) Flexibilidade operacional;
- q) Estatísticas;
- r) Aprovação de horários;
- s) Consultas;
- t) Solução de controvérsias;
- u) Emendas;
- v) Acordos multilaterais;
- w) Denúncia;
- x) Registro na OACI;
- y) Entrada em vigor.

Há também um anexo intitulado “Quadro de Rotas”.

A matéria tramita em regime de urgência e é de competência do Plenário. Foi distribuída simultaneamente à Comissão de Viação e Transportes, à Comissão de Finanças e Tributação e a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Neste Órgão Técnico, o projeto aguarda parecer acerca de sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, nos termos do art. 54, I, do RICD.

É o relatório.



II - VOTO DO RELATOR

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

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

Assim sendo, compete ao Poder Executivo assinar o Acordo em epigrafe, assim como cabe o exame da matéria por esta Casa Legislativa e, mais especificamente, por esta Comissão.

Nada há, portanto, na proposição legislativa e no texto do Acordo em apreço, que desatenda às disposições constitucionais vigentes e aos princípios consagrados pelo ordenamento jurídico pátrio, mormente o art. 4º da Constituição Federal.

O Acordo está redigido nos moldes de norma de Direito Internacional e tem perfeitas condições de se integrar ao nosso ordenamento jurídico.

Finalmente, sem objeções quanto à técnica legislativa e à redação do projeto.

Assim, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do PDC nº 1.162/18 e do Acordo que visa a internalizar.

É o voto.

Sala da Comissão, em 22 de março de 2024.

Deputado ARTHUR OLIVEIRA MAIA
Relator

2024-2490





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 1.162, DE 2018

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 1.162/2018, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Arthur Oliveira Maia.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Caroline de Toni - Presidente, Chris Tonietto - Vice-Presidente, Alfredo Gaspar, Arthur Oliveira Maia, Bacelar, Bia Kicis, Capitão Alberto Neto, Carlos Jordy, Castro Neto, Célia Xakriabá, Cezinha de Madureira, Chico Alencar, Coronel Fernanda, Covatti Filho, Danilo Forte, Defensor Stélio Dener, Delegada Katarina, Dr. Jaziel, Dr. Victor Linhalis, Dra. Alessandra Haber, Fausto Pinato, Felipe Carreras, Felipe Saliba, Félix Mendonça Júnior, Fernanda Pessoa, Flávio Nogueira, João Leão, José Guimarães, Juarez Costa, Julia Zanatta, Lafayette de Andrada, Luiz Couto, Marcelo Crivella, Marcos Pollon, Marcos Soares, Maria Arraes, Matheus Noronha, Mauricio Marcon, Mersinho Lucena, Neto Carletto, Orlando Silva, Patrus Ananias, Paulo Magalhães, Pedro Aihara, Pr. Marco Feliciano, Renilce Nicodemos, Renildo Calheiros, Ricardo Ayres, Roberto Duarte, Rubens Pereira Júnior, Waldemar Oliveira, Welter, Yandra Moura, Alencar Santana, Aluisio Mendes, Átila Lins, Átila Lira, Aureo Ribeiro, Benes Leocádio, Cabo Gilberto Silva, Carlos Veras, Cobalchini, Coronel Meira, Dani Cunha, Darci de Matos, Delegado Marcelo Freitas, Delegado Paulo Bilynskyj, Delegado Ramagem, Diego Garcia, Domingos Sávio, Erika Kokay, Fernanda Melchionna, Gilson Daniel, Gilson Marques, Gisela Simona, Jorge Goetten, Kiko Celeguim, Kim Kataguiri, Laura Carneiro, Lucas Redecker, Luiz Gastão, Márcio Honaiser, Pastor Eurico, Pauderney Avelino, Paulo Azi, Pedro Campos, Pedro Lupion, Rafael Simoes, Raniery Paulino, Ricardo Salles, Sergio Souza, Sidney Leite, Tião Medeiros, Túlio Gadêlha e Zé Haroldo Cathedral.

Sala da Comissão, em 9 de abril de 2024.

Deputada CAROLINE DE TONI
Presidente

Apresentação: 10/04/2024 16:39:10.923 - CCJC
PAR 1 CCJC => PDC 1162/2018
PAR n.1

