



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 163-B, DE 2023

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 172/2022

Ofício nº 174/2022

Aprova o texto do Acordo Bilateral sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado do Catar, assinado em Doha, Catar, em 28 de outubro de 2019; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. CEZINHA DE MADUREIRA); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relatora: DEP. LAURA CARNEIRO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

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

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

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

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Apresentação: 01/06/2023 16:23:27.627 - MESA

PDL n.163/2023

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , **DE 2023**
(MENSAGEM Nº 172/2022)

Aprova o texto do Acordo Bilateral sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado do Catar, assinado em Doha, Catar, em 28 de outubro de 2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo Bilateral sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado do Catar, assinado em Doha, Catar, em 28 de outubro de 2019.

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

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

Sala da Comissão, em 31 de maio de 2023.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
Presidente



MENSAGEM N.º 172, DE 2022

(Do Poder Executivo)

Ofício nº 174/2022

Texto do Acordo Bilateral sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo de Estado do Catar, assinado em Doha, Catar, em 28 de outubro de 2019.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

MENSAGEM Nº 172

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores e da Infraestrutura, o texto do Acordo Bilateral sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo de Estado do Catar, assinado em Doha, Catar, em 28 de outubro de 2019.

Brasília, 4 de abril de 2022.



Brasília, 8 de Outubro de 2021

Senhor Presidente da República,

Submetemos a sua elevada consideração, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Estado do Catar, assinado em Doha, Catar, em 28 de outubro de 2019, pelo Ministro das Relações Exteriores do Brasil, Ernesto Araújo, e pelo Ministro dos Transportes e Comunicações de Doha, Jassim Saif Ahmed Al-Sulaiti.

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

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

Respeitosamente,

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



ACORDO BILATERAL SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DE ESTADO DO CATAR

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo do Estado do Catar;
(doravante referidos como as "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;

Acordaram o seguinte:

Artigo 1 **Definições**

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

- a) "autoridades aeronáuticas" significa, no caso do Governo da República Federativa do Brasil, a Autoridade de Aviação Civil, constituída pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso do Governo do Estado do Catar, o Ministério dos Transportes e Comunicações, ou, em ambos os casos, qualquer



outra autoridade ou pessoa com poderes para desempenhar as funções exercidas pelas referidas autoridades;

- b) "Acordo" significa este Acordo, seu (s) Anexo (s), e quaisquer emendas decorrentes;
- c) "capacidade" significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;
- d) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui os Anexos adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;
- e) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;
- f) "preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, 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, excluídas as remunerações e condições para transporte de mala postal;
- g) "território", em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;
- h) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado das empresas aéreas pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso das instalações e serviços dos aeroportos, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações e serviços de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados para aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e;



- i) "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção;
- j) "serviços acordados" e "rota especificadas" significam, respectivamente, serviços aéreos internacionais regulares e rotas especificadas no Anexo deste Acordo; e
- k) "OACI" significa a Organização da Aviação Civil Internacional.

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.
2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes gozarão dos seguintes direitos:
 - a) o direito de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;
 - b) o direito de fazer escalas no território da outra Parte para fins não comerciais; e
 - c) o direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas deste Acordo, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação, sem limitações quanto a frequências e materiais de voo que podem ser próprios, contratados ou fretados.
3. As demais empresas aéreas de cada Parte, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados nas alíneas (a) e (b) do parágrafo 2 deste Artigo.
4. Nada no parágrafo 2 será considerado como concessão à empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e com destino 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.

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

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

3. Ao receber a autorização de operação prevista no parágrafo 2, uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços acordados para os quais tenha sido designada, desde que cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

Artigo 4

Negação, Revogação e Limitação de Autorização

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

- 2.
 - a) não haja prova de que a empresa aérea designada seja estabelecida no território da Parte que a designa; ou
 - b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa;



- c) a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou
- d) a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições estabelecidas conforme as leis e os regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais pela Parte que recebe a designação.

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

Artigo 5

Aplicação da Legislação Nacional

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

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

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

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



Artigo 6

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para a finalidade de operar as rotas e os serviços previstos neste Acordo, desde que os requisitos sob os quais tais certificados ou licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos que estão ou que possam ser estabelecidos segundo a Convenção de Chicago. Cada Parte reserva-se, contudo, o direito de recusar-se a reconhecer, para a finalidade de sobrevoos em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos ou convalidados para seus próprios nacionais ou pela outra Parte ou por qualquer outro Estado.
2. Se as prerrogativas ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 deste Artigo, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave que opera os serviços acordados, nas rotas especificadas permitiriam uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional, as autoridades aeronáuticas da outra Parte podem pedir que se realizem consultas, de acordo com o Artigo 18 deste Acordo, com as autoridades aeronáuticas dessa Parte, com a finalidade de certificar-se de que a prática em questão é aceitável para eles. A falta de um acordo satisfatório constituirá motivo para a aplicação do Artigo 4 deste Acordo.

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 de trinta dias após a apresentação da referida solicitação.
2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém e administra, de maneira efetiva, padrões de segurança, nas áreas mencionadas no parágrafo 1 que satisfaçam as Normas estabelecidas à época, em conformidade com a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (Doc 7300), a outra Parte será informada de tais



conclusões e das medidas que consideradas necessárias para adequação aos Padrões da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção (neste Artigo denominada "inspeção de rampa") 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 e a condição da aeronave estão em conformidade com as normas estabelecidas à época, de acordo com a Convenção.

4. Se qualquer inspeção de rampa ou quaisquer séries de inspeções de rampa resultarem em:

- a) sérias preocupações de que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não cumpram os padrões mínimos estabelecidos naquele momento em conformidade com a Convenção, ou
- b) sérias preocupações quanto à falta de manutenção e administração eficazes dos padrões mínimos de segurança operacional estabelecidos naquele momento em conformidade com a Convenção,

a Parte que realizar a inspeção será livre para concluir, para o fim do Artigo 33 da Convenção, que os requisitos sob os quais os certificados ou licenças relativos a essa aeronave ou à tripulação dessa aeronave foram emitidos ou convalidados, ou os requisitos sob os quais essa aeronave é operada, não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção.

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

6. Qualquer ação de uma Parte, em conformidade com o disposto no parágrafo 5 do presente Artigo, será descontinuada tão logo a base para a tomada dessa ação deixe de existir.



7. Com referência ao parágrafo 2 deste Artigo, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as Normas da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI será disso notificado. 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 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, e os dispositivos de qualquer outra convenção e protocolos que se tornem obrigatórios para ambas as Partes.

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, nas suas relações mútuas, agirão em conformidade com as disposições de segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, na medida em que tais disposições de segurança da aviação sejam aplicáveis a ambas as Partes; exigirão que os operadores de aeronaves por elas registradas ou os operadores de aeronaves que tenham seu principal local de negócios ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos em seu território atuem em conformidade com os referidos dispositivos sobre segurança da aviação. Qualquer das Partes poderá solicitar, a qualquer momento, a imediata realização de consultas com a outra Parte, para discutir quaisquer diferenças em tais dispositivos.



4. Cada Parte concorda que aos operadores de aeronaves pode ser exigido que cumpram as disposições sobre a segurança da aviação referidas no Parágrafo 3 deste Artigo pela outra Parte para a entrada, saída e permanência no território da outra Parte.

5. 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.

6. 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.

7. Caso uma Parte tenha problemas com relação às disposições sobre segurança da aviação deste Artigo, as autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes poderão solicitar consultas imediatas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte.

8. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos quinze (15) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos quinze (15) dias a partir do início 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 provisórias a qualquer momento.

Artigo 9

Tarifas Aeronáuticas

Qualquer tarifa que possa ser imposta ou autorizada a ser imposta por uma Parte, para o uso de aeroportos e instalações de navegação aérea pela aeronave da outra Parte, não será superior àquela que seria paga por sua aeronave nacional engajada em serviços aéreos internacionais regulares.



Artigo 10

Direitos Alfandegários

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

2. As isenções concedidas por este artigo aplicam-se aos itens referidos no parágrafo 1:

- a) introduzidos no território de uma Parte por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte;
- b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte; ou
- c) embarcados na aeronave da empresa aérea designada de uma Parte no território da outra Parte e destinadas a serem utilizadas na operação dos serviços acordados, quer sejam ou não utilizadas ou consumidas totalmente no território da Parte que concede a isenção, desde que a propriedade de tais itens não seja transferida no território da Parte em questão.

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



Artigo 11

Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade 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 de Chicago.
3. Cada Parte deverá minimizar os encargos administrativos dos requisitos e procedimentos de registro sobre empresas aéreas designadas da outra Parte e assegurar que tais encargos e procedimentos sejam aplicados de maneira não discriminatória.

Artigo 12

Tarifas

1. Os preços cobrados pelos serviços aéreos operados com base no Acordo poderão ser livremente estabelecidos e não estarão sujeitos a aprovação.
2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, das tarifas do transporte destinado a seu território ou nele originado.

Artigo 13

Concorrência

1. As Partes deverão informar-se mutuamente, mediante solicitação, sobre suas leis, políticas e práticas concorrenciais ou suas modificações e de quaisquer objetivos concretos a elas relacionados que possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo abrangidos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua implementação.
2. As Partes deverão, na medida permitida por suas próprias leis e regulamentos, auxiliar as empresas aéreas umas nas outras, fornecendo



orientação sobre a compatibilidade de qualquer prática de empresa aérea proposta com suas leis, políticas e práticas de concorrência.

3. As Partes notificar-se-ão reciprocamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas de concorrência e as questões relacionadas com a operação deste Acordo, devendo o processo de consulta previsto no Artigo 17 deste Acordo, se assim solicitado por qualquer das Partes, ser usado para determinar se existe um conflito e buscar formas de resolvê-lo ou minimizá-lo.

4. Não obstante qualquer outra disposição em contrário, nada neste Acordo deverá:

- (i) exigir ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas ou práticas concertadas que impeçam ou distorçam a concorrência;
- (ii) reforçar os efeitos de qualquer acordo, decisão ou prática concertada; ou
- (iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade de tomar medidas que impeçam, distorçam ou limitem a concorrência; ou
- (iv) limitar a decisão das autoridades competentes das Partes, quanto a suas respectivas jurisdições e quanto ao seu direito aplicável.

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 isenta as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

4. Caso exista um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação, ou um acordo especial que regule a transferência de 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 de qualquer nacionalidade necessário à operação dos serviços acordados.

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

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

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



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

6. Não obstante qualquer disposição contida neste Artigo, o exercício dos direitos previstos neste Artigo deverá estar de acordo com as leis, regulamentos e regras nacionais aplicáveis, e as Partes estipularão que as leis, regulamentos e regras serão administradas de maneira não discriminatória e consistente com os propósitos do Acordo.

7. Cada empresa aérea designada terá o direito de efetuar seu próprio serviço de apoio em solo no território da outra Parte ("self-handling") ou, à sua escolha, escolher entre agentes concorrentes para tais serviços, no todo ou em parte. Esses direitos estarão sujeitos apenas a restrições físicas resultantes de considerações de capacidade física e segurança dos aeroportos. Nos casos em que tais considerações impeçam o "self-handling", serviços em terra devem estar disponíveis, de forma não discriminatória, a todas as empresas aéreas designadas; os encargos serão baseados nos custos dos serviços prestados; e tais serviços devem ser comparáveis ao tipo e à qualidade dos serviços que estariam disponíveis se o "self-handling" fosse possível.

8. Sem prejuízo de qualquer outro dispositivo deste Acordo, as empresas aéreas e provedores indiretos do transporte de carga de ambas as Partes poderão, sem restrição, empregar em conexão com o transporte aéreo internacional qualquer transporte de carga por superfície de ou para quaisquer pontos nos territórios das Partes ou em terceiros países, inclusive de e para todos os aeroportos com instalações alfandegárias, bem como transportar carga sob controle aduaneiro de acordo com as leis e os regulamentos aplicáveis. Tal carga, quer seja transportada por superfície ou por via aérea, terá acesso às instalações e procedimentos alfandegários do aeroporto. As empresas aéreas designadas poderão optar por executar seu próprio transporte de superfície ou fazê-lo por meio de acordos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície operado por outras empresas aéreas e provedores indiretos de transporte aéreo de carga. Tais serviços intermodais de carga poderão ser oferecidos com um preço único para todo o transporte aéreo e de superfície combinados, desde que os expedidores não sejam induzidos a erro com relação aos fatos relativos a tal transporte.

Artigo 16

Estatísticas



As autoridades aeronáuticas de cada Parte fornecerão ou farão com que suas empresas aéreas designadas forneçam às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, estatísticas periódicas ou outras estatísticas que possam ser razoavelmente requeridas.

Artigo 17

Registro de Horários

A empresa aérea designada de cada Parte deve atender os regulamentos para o registro de sua previsão de horários de voos junto às autoridades aeronáuticas da outra Parte, bem como para qualquer modificação subsequente

Artigo 18

Consultas

1. Num espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes devem consultar-se mutuamente. de tempos a tempos, com vistas a assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo e dos Quadros Anexos.
2. Qualquer das Partes poderá solicitar uma consulta por escrito, que terá início dentro de um período de sessenta (60) dias, a contar da data de recebimento do pedido, a menos que ambas as Partes concordem com uma prorrogação desse período.

Artigo 19

Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, exceto aquelas que possam surgir sob os Artigos 7 (Segurança Operacional) e 8 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes deverão, em primeiro lugar, tentar resolvê-la por meio de consultas e negociações.



2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia deverá ser solucionada pela via diplomática.
3. Se as Partes não chegarem a um acordo por via diplomática, podem concordar em encaminhar a disputa para decisão a alguma pessoa ou órgão; caso não o acordem, a controvérsia, a pedido de qualquer das Partes, será submetida a decisão a um tribunal de 3 (três) árbitros, um a ser nomeado por cada Parte e o terceiro a ser designado pelos dois assim nomeados. Cada uma das Partes nomeará um árbitro no prazo de sessenta (60) dias, a contar da data de recebimento, por qualquer das Partes, de aviso da outra Parte feito pelos canais diplomáticos, solicitando a arbitragem da controvérsia, e o terceiro árbitro será designado dentro de um período adicional de sessenta (60) dias. Se uma das Partes não nomear um árbitro no prazo especificado, ou se o terceiro árbitro não for nomeado dentro do prazo especificado, o Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional poderá, a pedido de qualquer das Partes, nomear um árbitro ou árbitros, conforme o caso exigir. Nesse caso, o terceiro árbitro será nacional de um terceiro Estado e atuará como Presidente do tribunal arbitral.
4. O custo do tribunal de arbitragem e quaisquer outros custos serão suportados em partes iguais pelas Partes.
5. As Partes cumprirão qualquer decisão tomada nos termos do Parágrafo (3) deste Artigo.

Artigo 20

Emendas

1. Cada uma das partes pode, a qualquer momento, solicitar consulta com a outra parte, com o propósito de alteração do presente Acordo ou dos seus Anexos. A referida consulta terá início dentro de um período de sessenta (60) dias, a partir da data de recebimento de tal pedido.
2. Qualquer emenda deste Acordo, acordada entre as Partes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados por ambas as Partes.
3. Qualquer emenda aos Anexos pode ser acordada por escrito pelas autoridades aeronáuticas das Partes, e entrará em vigor quando confirmada por troca de notas diplomáticas.



Artigo 21

Acordos Multilaterais

Se um acordo multilateral relativo ao transporte aéreo entrar em vigor, em relação a ambas as Partes, o presente Acordo será alterado de modo a estar em conformidade com as disposições desse acordo multilateral.

Artigo 22

Denúncia

Qualquer das partes pode, a qualquer momento, notificar por escrito, por via diplomática, a outra parte, de sua decisão de denunciar o presente Acordo; tal notificação será comunicada simultaneamente à Organização da Aviação Civil Internacional. Nesse caso, o presente Acordo expirará doze (12) meses após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que o aviso de denúncia seja retirado por acordo antes do término desse período. Na ausência de aviso de recebimento pela outra Parte, a notificação será considerada como tendo sido recebida catorze (14) dias após seu recebimento pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 23

Registro na OACI

O presente Acordo e quaisquer emendas subsequentes ao mesmo serão registrados na Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 24

Entrada em Vigor

Este Acordo será aprovado de acordo com os requisitos constitucionais no país de cada Parte e entrará em vigor em data de troca de notas diplomáticas pelas Partes, indicando que todos os procedimentos legais internos necessários foram concluídos por ambas as Partes.



EM TESTEMUNHO DE QUE os abaixo assinados, devidamente autorizados com este fim por seus respectivos Governos, assinaram este Acordo.

Feito em Doha, aos vinte e oito dias de outubro de 2019 em duplicata, nas línguas portuguesa, árabe e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de interpretação divergente, o texto em inglês prevalecerá.

Pelo Governo da República
Federativa do Brasil

Pelo Governo do Estado do Catar

Ernesto Araújo

Ministro de Estado das Relações
Exteriores

Jassim Saif Ahmed Al-Sulaiti

Ministro dos Transportes e
Comunicações



ANEXO**Quadro de Rotas**

A. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas do Catar:

Pontos de Partida	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos no Catar	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos

B. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas do Brasil:

Pontos de Partida	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Catar	Quaisquer pontos

Notas:

1. Ao operar um serviço acordado em uma rota específica, a empresa ou as empresas aéreas designadas por cada Parte podem, em qualquer ou em todos os voos e a critério de cada empresa aérea:
 - a) operar voos em uma ou ambas as direções;
 - b) combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;
 - c) omitir escalas em qualquer ponto ou quaisquer pontos, desde que os serviços comecem ou terminem em um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea; e
 - d) transferir o tráfego de qualquer aeronave para qualquer outra aeronave, em qualquer ponto das rotas; sem limitação direcional ou geográfica e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego que seja admissível sob este Contrato.
2. A(s) empresas(s) aérea(s) designada(s) de qualquer das Partes, em qualquer ou todos os voos, podem exercer direitos de tráfego de quinta liberdade, em qualquer dos pontos intermédios e / ou além.
3. Com referência ao parágrafo 2 acima, para pontos na Europa Ocidental, o exercício de direitos de tráfego de quinta liberdade para passageiros / serviços mistos deve estar em conformidade com o número de frequências acordado pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.



COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 172, DE 2022

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo Bilateral sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado do Catar, assinado em Doha, Catar, em 28 de outubro de 2019.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado PAULO ABI-ACKEL

I – RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, no dia 4 de abril de 2022, a Mensagem nº 172, de 2022, acompanhada de Exposição de Motivos Conjunta do Ministro das Relações Exteriores e do Ministro da Infraestrutura, EMI nº 00188/2021 MRE MINFRA, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o art. 49, I, combinado com o art. 84, VIII da Constituição Federal, do texto do Acordo Bilateral sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado do Catar, assinado em Doha, Catar, em 28 de outubro de 2019.

Autuada pelo Departamento de Comissões da Câmara dos Deputados, a Mensagem foi distribuída inicialmente a esta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, sendo igualmente prevista a apreciação da matéria pela Comissão de Viação e Transportes e pela



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

O presente Acordo, na mesma linha dos instrumentos da espécie assinados nos últimos anos, busca criar um marco jurídico para a operação de serviços aéreos entre os territórios das Partes signatárias, mantendo o mais alto grau de segurança operacional e da aviação nas operações aéreas internacionais entre eles e, com isso, incrementar os laços de amizade, entendimento, cooperação, comércio, investimentos e turismo entre os dois países. O instrumento em escopo é composto por 24 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas e liberdades do ar contempladas na avença.

O **artigo 1** enumera um conjunto de definições jurídicas necessárias à aplicação do Acordo. Destacamos, entre outras, as definições adotadas de “autoridade aeronáutica”, que, no caso do Brasil, é representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso do Governo do Estado do Catar, pelo Ministro dos Transportes e Comunicações; de “empresa aérea designada”, que significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 do Acordo; e o de “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional” e “empresa aérea”, que têm os significados atribuídos no Artigo 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, bem como nos seus Anexos e Emendas, na medida em que tenham entrado em vigor para ambas as Partes.

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

- a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;
- b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; e



- c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas do Acordo, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação, sem limitações quanto a frequências e materiais de voo que podem ser próprios, contratados ou fretados.

O dispositivo estende a empresas aéreas não designadas os direitos de sobrevoo sem escalas e de paradas técnicas e exclui expressamente a concessão a empresas aéreas designadas do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte (direito de cabotagem).

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

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



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

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

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

O **artigo 6** delinea o regime de reconhecimento de certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, quando forem emitidos conforme requisitos iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção de Chicago.

O **artigo 7** indica os procedimentos de consulta e avaliação sobre segurança operacional. Cada Parte pode consultar a Outra, dentro de 30 dias da solicitação, a respeito das normas e requisitos adotados pela outra Parte sobre segurança operacional em aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves ou as operações de aeronaves, notificando-a e apontando as medidas saneadoras no caso de se concluir que a administração e manutenção não alcançam padrões de segurança conformes às normas em vigor estabelecidas pela Convenção de Chicago. Perdurando a inobservância das normas da Organização da Aviação



Civil Internacional (OACI), o Secretário desta organização será disso notificado. Também é previsto um regime de inspeção de rampa de aeronaves operadas por empresas designadas por uma Parte enquanto no território da outra Parte, com o intuito de verificar a validade dos documentos da aeronave e da tripulação e a conformidade das condições da aeronave e de seus equipamentos com o padrão atual da Convenção de Chicago. Se as autoridades de uma Parte concluírem que medidas imediatas sejam essenciais para a segurança operacional da empresa aérea designada pela outra Parte, podem suspender ou modificar imediatamente as autorizações dessa empresa aérea.

O **artigo 8** resguarda a segurança da aviação, reafirmando a obrigação mútua de protegê-la contra atos de interferência ilícita, em consonância com o regime jurídico internacional sobre a matéria, em especial as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de dezembro de 1970, e da Convenção para a Repressão de Atos ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, bem como de qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir, e das disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e vinculantes sobre as Partes.

As Partes Contratantes se comprometem a fornecer toda a assistência mútua necessária e adotar as medidas adequadas para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil, podendo entrar em consultas entre si no caso de divergências entre os regulamentos e métodos nacionais e o padrão da OACI,



ou quando houver motivos razoáveis para acreditar que a contraparte não cumpre as disposições de segurança da aviação deste artigo.

O **artigo 9** prescreve o tratamento nacional às aeronaves de empresas designadas da outra Parte quanto a tarifas pelo uso de aeroportos e instalações de navegação aérea em seu território.

O **artigo 10** indica as condições em que as Partes, com base na reciprocidade, devem isentar as empresas aéreas designadas, no maior grau possível e em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, suprimentos de combustível, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

O **artigo 11** confere às empresas aéreas designadas a liberdade para determinar a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a serem ofertadas, conforme considerações de mercado, sendo vedada a limitação unilateral por qualquer das Partes ao volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, bem como aos tipos de aeronaves operadas, exceto por necessidades alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes, consoante o artigo 15 da Convenção de Chicago (Taxas Aeroportuárias e Similares).

O **artigo 12** franqueia liberdade às empresas aéreas designadas para determinar livremente os preços dos serviços, sem a necessidade de aprovação, mas sujeitas à eventual exigência de notificação ou registro de preços junto às autoridades aeronáuticas.

O **artigo 13** indica que as Partes devem informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas concorrenciais que possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo relativos ao Acordo,



notificando a existência de eventuais incompatibilidades entre tais normas e a aplicação do Acordo.

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

O **artigo 15** garante às empresas aéreas designadas o direito de vender e de comercializar no território da outra Parte serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, à escolha da empresa, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios e trazer, em regime de reciprocidade, seu próprio pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados. Além disso, essas empresas podem efetuar seu próprio serviço de apoio em solo no território da outra Parte ("self-handling") ou escolher entre provedores para tais serviços. As empresas aéreas e os provedores indiretos do transporte de carga de ambas as Partes podem, sem restrição, empregar em conexão com o transporte aéreo internacional qualquer transporte de carga por superfície de ou para quaisquer pontos nos territórios das Partes ou em terceiros países e transportar carga sob controle aduaneiro, conforme a legislação aplicável.

O **artigo 16** prevê que a autoridade aeronáutica de uma Parte ou as empresas envolvidas proporcionem à autoridade aeronáutica da outra Parte, a pedido, estatísticas periódicas das operações ou outras estatísticas que possam ser razoavelmente requeridas.

O **artigo 17** requer que as empresa aérea designadas de cada Parte atenda aos regulamentos da autoridade da outra Parte para registro de sua previsão de horários de voos e modificações subsequentes.

O **artigo 18** determina que as autoridades aeronáuticas das Partes se consultem periodicamente para assegurar a execução satisfatória do Acordo e permite que as Partes solicitem consultas por escrito, a serem respondidas em 60 dias do recebimento do pedido.



O **artigo 19** dispõe que as Partes devem solucionar controvérsias que surjam relativas à interpretação ou aplicação do Acordo — com exceção daquelas relativas aos Artigos 7 (Segurança Operacional) e 8 (Segurança da Aviação) — por meio de consultas e negociações entre suas autoridades aeronáuticas. Caso não cheguem a um acordo dessa forma, podem buscar dirimi-las pela via diplomática. Se não chegarem a um acordo por via diplomática, podem encaminhar a disputa a mediações e conciliações; caso ainda permaneça a pendência, qualquer das Partes poderá submeter a matéria à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros, conforme procedimento descrito no dispositivo.

Os **artigos 20 a 24** trazem as cláusulas procedimentais do Acordo, estabelecendo critérios para: emendas, permitidas de maneira geral e mandatórias no caso de adaptação do Acordo a tratados multilaterais supervenientes sobre transportes aéreos que envolvam ambas as Partes; denúncia, que pode ser feita por comunicação de qualquer Parte à Outra e à OACI, com vigência diferida em um ano; entrada em vigor, que ocorre na data de recebimento por ambas as Partes de nota diplomática que informe a satisfação de todos os procedimentos internos de incorporação do instrumento pela outra Parte; e a necessidade de registro na OACI do Acordo e de suas eventuais emendas.

O **Anexo** apresenta o Quadro de Rotas, pelo qual as empresas aéreas designadas podem utilizar quaisquer pontos de origem no território da Parte que designa, quaisquer pontos intermediários (terceiro Estado), quaisquer pontos de destino na outra Parte e quaisquer pontos além (terceiro Estado), exercendo direitos de tráfego de quinta liberdade em quaisquer pontos intermediários e/ou além, em qualquer serviço, exceto para pontos na Europa Ocidental, onde o exercício dos direitos de tráfego de quinta liberdade deve estar em conformidade com o número de frequências acordado pelas autoridades aeronáuticas das Partes. Além desses direitos, as empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção, operar em uma ou ambas as direções; combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave; omitir escalas em qualquer ou



todos os pontos intermediários ou além, desde que os serviços comecem ou terminem em um ponto no território da Parte que designa a empresa; e transferir tráfego de quaisquer aeronaves por elas utilizadas para quaisquer outras aeronaves em qualquer ponto das rotas.

O Acordo foi celebrado em Doha, em 28 de outubro de 2019, em duplicata, em português, árabe e inglês, sendo todos os textos autênticos, prevalecendo o texto em inglês no caso de divergência de interpretação.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar o Acordo Bilateral sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado do Catar, assinado em Doha, Catar, em 28 de outubro de 2019.

O Estado do Catar, monarquia islâmica parlamentar semiconstitucional localizada na costa nordeste da Península Arábica, possui território peninsular cercado pelo Golfo Pérsico, com área aproximada de 11,5 mil km². Com população de 2,6 milhões, que habita majoritariamente a capital, Doha, o país árabe concentra grandes riquezas. Segundo estimativas do FMI, o PIB de 2022 do Catar será de US\$ 221,4 bilhões, sendo o PIB per capita (PPP) de US\$ 69.687 (2021), o quinto maior do mundo, e IDH considerado “muito alto”, de 0,848 (2019), o terceiro melhor dos países árabes.

O país detém a terceira maior reserva de gás natural do mundo e é o maior exportador de gás natural liquefeito, compondo o setor de óleo e gás, além do turismo, o eixo motriz de sua economia. Na economia, destaca-se ainda o crescente grupo catariano de comunicação Al Jazeera Media Network, com presença global e impacto na formação da opinião pública no mundo árabe, e a companhia aérea Qatar Airways, uma das maiores do mundo, conectando 160 destinos em seis continentes todos os dias. Já foi eleita a melhor companhia aérea do ano por cinco vezes e emprega 46 mil



funcionários. O país também costuma receber grandes eventos, como a recente Copa do Mundo FIFA de 2022.

As relações diplomáticas entre o Brasil e o Catar foram entabuladas em 1974, três anos após a independência do país árabe. Em 2005 o Brasil abriu sua embaixada residente em Doha. A embaixada catariana no Brasil, que chegou a operar entre 1997 e 1999, mas acabou fechada por falta de reciprocidade, foi reaberta em 2007.

Desde então, os enlaces bilaterais têm se aprofundado marcadamente. No campo econômico, o potencial de crescimento é considerável. A cadeia de comércio entre os dois países evoluiu de US\$ 27 milhões no ano de 2000 para US\$ 1,62 bilhão em 2022. Em 2022, o Brasil exportou US\$ 411,2 milhões, sobretudo carnes, minérios, tubos e perfis de ferro ou aço, químicos inorgânicos e produtos da indústria de transformação. No ano de 2022, importamos do Catar US\$ 1,21 bilhão, sobretudo adubos e fertilizantes, gás natural, óleos combustíveis e elementos químicos inorgânicos. O Catar possui estoque de investimentos de aproximadamente US\$ 5 bilhões no Brasil, em setores como transporte aéreo, agricultura, petróleo e gás, editorial e educação, imobiliário e financeiro. Há interesse em parcerias com empresas do agronegócio brasileiro em ramos como o de açúcar, grãos, carne bovina e aves.

No campo político, têm sido frequentes as visitas oficiais de alto nível entre os parceiros desde 2010. No ano de 2019, os dois países deram novo ímpeto às relações bilaterais, com: a realização da Segunda Reunião de Consultas Políticas Brasil-Catar em Doha; a visita do Ministro da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações brasileiro ao Catar a fim de expandir a cooperação bilateral na área; o envio de missão de alto nível do Ministério da Defesa para tratar da venda de produtos de defesa para o Governo catariano; a visita do então Presidente da Câmara dos Deputados Rodrigo Maia ao Catar, para tratar de iniciativas conjuntas no fortalecimento da agenda bilateral e a visita oficial do então presidente Jair Bolsonaro ao Catar, em 28 de outubro, mantendo encontro com Sua Alteza o Xequie Tamim bin Hamad Al Thani, Emir do Estado de Catar.



Na visita presidencial de 2019, foram assinados diversos memorandos de entendimento, nas áreas de cooperação em saúde, defesa, grandes eventos e academias diplomáticas, bem como dois acordos internacionais, um sobre isenção de vistos de entrada para portadores de passaporte comum e este Acordo sobre Serviços Aéreos.

Como descrito em nosso Relatório, o objetivo do Acordo em epígrafe é o de estabelecer um marco jurídico para a operação de serviços aéreos entre os territórios das partes signatárias. Hoje, esses serviços são balizados por memorandos de entendimento entre as autoridades aeronáuticas dos dois países e de um acordo executivo para evitar a dupla tributação dos lucros do transporte aéreo internacional, de 2010¹.

Com um acordo a reger essa modalidade de transporte entre os territórios dos dois parceiros, espera-se haver ganho de segurança jurídica, de eficiência comercial e operacional, bem como de adequação aos mais altos padrões de segurança operacional e da aviação nos serviços de transporte aéreo bilateral, redundando no fortalecimento dos laços de amizade, entendimento, cooperação, comércio, investimentos e turismo entre o Brasil e o Catar.

Este Acordo sob análise, com pequenas variações, conforma-se aos acordos-modelo de serviços aéreos da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)² e de diversos outros instrumentos de mesma natureza que o Brasil tem celebrado nos últimos anos, quer atualizando acordos vigentes, quer estabelecendo um regime convencional com Estados ainda não contemplados por tratados bilaterais. No Brasil, estão em vigor entendimentos bilaterais (acordos e memorandos de entendimento) sobre serviços aéreos com pelo menos 115 países. No âmbito regional, o Brasil é signatário do Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais e do Acordo Multilateral de Céus Abertos

¹ Chegou a ser assinado um Acordo de Serviços Aéreos entre os dois países em 2010, o qual, ratificado pelo Catar, nunca foi enviado a este Congresso Nacional pelo Poder Executivo. Os termos daquele acordo, por demais restritivos, foram superados por memorando de entendimento do mesmo ano, nunca chegando aquele instrumento a entrar em vigor.

² ICAO Template Air Services Agreements. **ICAO Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport (Doc 9587, Fourth Edition)**. International Civil Aviation Organization, 2016, Appendix 1.



para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC).

Alinhados com a modernização e a busca por eficiência, economicidade e segurança operacional no setor, os acordos de serviços aéreos dos últimos anos têm conferido, em regime de reciprocidade e conforme o princípio do tratamento nacional (não discriminação), maior abertura às empresas aéreas no estabelecimento de rotas e frequências de voos, dentro de um quadro de rotas e liberdades de tráfego predefinidos pelas autoridades aeronáuticas dos Estados contratantes, bem como liberdade tarifária e de definição de códigos compartilhados. Ao mesmo, também incorporam maiores exigências no campo da segurança operacional e segurança da aviação. Essa orientação segue os princípios norteadores da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), estabelecida por meio do Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009.

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

O presente instrumento não estabelece regras próprias para acordos de código compartilhado entre empresas, mas prevê que as aéreas designadas utilizem seu próprio serviço de apoio em solo no território da outra Parte e permite que ofereçam serviços intermodais ou subcontratem com outras transportadoras de superfície, inclusive para terceiros países, utilizando-se das instalações alfandegárias dos aeroportos de onde operem.

O Acordo concede direitos de tráfego aéreo de quinta liberdade, mas, para pontos na Europa Ocidental, especifica que pode haver limitação do número de frequências acordadas pelas autoridades aeronáuticas das Partes para passageiros e serviços mistos. Atualmente, prevê-se que as aéreas designadas pelo Catar operem um mínimo de 7 frequências diretas sem



escala, conforme memorando de entendimento de dezembro de 2021. No mais, o instrumento adota as cláusulas usuais de outros acordos da espécie.

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

Diante das razões expostas, voto pela **APROVAÇÃO** do texto do Acordo Bilateral sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado do Catar, assinado em Doha, Catar, em 28 de outubro de 2019, nos termos do projeto de decreto legislativo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado PAULO ABI-ACKEL
Relator

2023.4982



**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA
NACIONAL****PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2023
(Mensagem nº 172, de 2022)**

Aprova o texto do Acordo Bilateral sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado do Catar, assinado em Doha, Catar, em 28 de outubro de 2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo Bilateral sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado do Catar, assinado em Doha, Catar, em 28 de outubro de 2019.

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

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

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado PAULO ABI-ACKEL
Relator

2023.4982





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 172, DE 2022

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 172/2022, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Paulo Abi-Ackel.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Paulo Alexandre Barbosa – Presidente; Flávio Nogueira e General Girão - Vice-Presidentes; Aécio Neves, Alfredo Gaspar, Ana Paula Leão, Arlindo Chinaglia, Augusto Coutinho, Bruno Ganem, Carlos Zarattini, Celso Russomanno, Claudio Cajado, Damião Feliciano, Daniel Barbosa, Delegado da Cunha, Eduardo Bolsonaro, Fernanda Melchionna, General Pazuello, Jefferson Campos, Jonas Donizette, José Rocha, Marcel van Hattem, Marcelo Crivella, Márcio Marinho, Max Lemos, Nilto Tatto, Odair Cunha, Pastor Eurico, Paulão, Pr. Marco Feliciano, Rodrigo Valadares, Bebeto, Benedita da Silva, Cabo Gilberto Silva, Carlos Chiodini, Caroline de Toni, Cezinha de Madureira, Delegado Paulo Bilynskyj, Dilceu Sperafico, Eros Biondini, Fabio Reis, Fausto Pinato, Fernando Monteiro, Glauber Braga, José Airtton Félix Cirilo, Josias Gomes, Leur Lomanto Júnior, Luiz Carlos Busato, Luiz Nishimori, Osmar Terra, Paulo Abi-Ackel, Ricardo Salles, Sargento Fahur, Sargento Portugal e Tenente Coronel Zucco.

Plenário da Comissão, em 31 de maio de 2023.

Deputado PAULO ALEXANDRE BARBOSA
Presidente





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 163, DE 2023

Aprova o texto do Acordo Bilateral sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado do Catar, assinado em Doha, Catar, em 28 de outubro de 2019.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado CEZINHA DE MADUREIRA

I - RELATÓRIO

Por força da alínea 'f', do inciso XX, do art. 32 do regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes apreciar o Projeto de Decreto Legislativo nº 163, de 2023. A proposição pretende aprovar o texto do Acordo Bilateral sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado do Catar, assinado em Doha, Catar, em 28 de outubro de 2019.

Segundo a exposição de motivos encaminhada pelos Ministros das Relações Exteriores e da Infraestrutura ao Presidente da República, o Acordo visa a estreitar laços de amizade, entendimento e cooperação entre o Brasil e o Catar.

Em resumo, o texto adotado 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. As liberdades 6ª a 9ª não são concedidas no Acordo.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Cezinha de Madureira – PSD/SP

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

A proposição pretende aprovar o texto do Acordo Bilateral sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado do Catar, assinado em Doha, Catar, em 28 de outubro de 2019.

No mercado de transporte aéreo, o Brasil adota uma política de ampla liberdade. Essa abordagem incentiva a concorrência, gerando inúmeros benefícios para todos os envolvidos, especialmente os usuários dos serviços. Nesse contexto, a atuação do Estado como regulador foca em aspectos como segurança, proteção ao consumidor e manutenção das condições de competição e funcionamento do mercado. As regras estabelecidas se aplicam tanto às empresas nacionais quanto às estrangeiras. Com base no princípio da reciprocidade, espera-se que nossas companhias recebam o mesmo tratamento quando operam em outros países.

O Acordo aqui analisado está em sintonia com essa diretriz e com a política de "céus abertos" adotada pelo Governo brasileiro, ao permitir que as companhias catari atuem no Brasil e que as companhias brasileiras operem no Catar. Os termos do Acordo são semelhantes a vários outros acordos bilaterais já firmados com diferentes países e incluem sobrevoos do território, permissão para fazer escalas, pouso técnico, embarque e desembarque, além de outras liberdades aéreas. É importante destacar que as liberdades 6ª a 9ª, que podem ter um impacto maior na dinâmica do mercado interno, não são contempladas no Acordo.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Cezinha de Madureira – PSD/SP

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 o Estado do Catar, somos pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 163, de 2023.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Dep. CEZINHA DE MADUREIRA
PSD/SP
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 163, DE 2023

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 163/2023, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Cezinha de Madureira.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Gilberto Abramo - Presidente, Paulo Alexandre Barbosa e Guilherme Uchoa - Vice-Presidentes, Airton Faleiro, Alex Santana, Bruno Ganem, Cristiane Lopes, Diego Andrade, Gerlen Diniz, Gutemberg Reis, Juninho do Pneu, Marco Brasil, Rosana Valle, Rubens Otoni, Abilio Brunini, Afonso Hamm, Antonio Carlos Rodrigues, Bebeto, Cezinha de Madureira, Cobalchini, Delegado Fabio Costa, Denise Pessôa, Filipe Martins, Gabriel Nunes, Hugo Leal, Luciano Azevedo, Maurício Carvalho e Ricardo Ayres.

Sala da Comissão, em 14 de agosto de 2024.

Deputado GILBERTO ABRAMO
Presidente



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 163, DE 2023

Aprova o texto do Acordo Bilateral sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado do Catar, assinado em Doha, Catar, em 28 de outubro de 2019.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relatora: Deputada LAURA CARNEIRO

I - RELATÓRIO

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República, por meio da Mensagem nº 172, de 2022, submeteu ao Congresso Nacional, nos termos do art. 49, I, combinado com o art. 84, VIII, ambos da Constituição Federal, o texto do Acordo Bilateral sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado do Catar, assinado em Doha, Catar, em 28 de outubro de 2019.

Consoante a Exposição de Motivos nº 188/2021, conjunta do Ministro das Relações Exteriores e do Ministro da Infraestrutura, o Ato em apreço

tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências da existência de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e do Catar, e para além desses. O Acordo está de conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil, estabelecida pelo Decreto nº 6780, de 18 de fevereiro de 2009.



O Acordo em apreço é composto por 24 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas e liberdades do ar contempladas na avença. Conforme bem descreveu a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, o instrumento contém as seguintes determinações:

O **artigo 1** enumera um conjunto de definições jurídicas necessárias à aplicação do Acordo. Destacamos, entre outras, as definições adotadas de “autoridade aeronáutica”, que, no caso do Brasil, é representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso do Governo do Estado do Catar, pelo Ministro dos Transportes e Comunicações; de “empresa aérea designada”, que significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 do Acordo; e o de “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional” e “empresa aérea”, que têm os significados atribuídos no Artigo 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, bem como nos seus Anexos e Emendas, na medida em que tenham entrado em vigor para ambas as Partes.

O **artigo 2** dispõe sobre o conjunto básico de direitos e obrigações atribuídos pelo Acordo. Cada Parte concede à Outra, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas constante no Anexo, os seguintes direitos, a serem usufruídos pelas empresas aéreas designadas por cada uma delas: a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; e c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas do Acordo, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação, sem limitações quanto a frequências e materiais de voo que podem ser próprios, contratados ou fretados.

O dispositivo estende a empresas aéreas não designadas os direitos de sobrevoos sem escalas e de paradas técnicas e exclui expressamente a concessão a empresas aéreas designadas do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte (direito de cabotagem).

O **artigo 3** estipula o regime de designação e autorização de empresas aéreas entre as Partes. Cada Parte tem o direito de designar, por escrito, à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar essa designação. A Parte requerida deve conceder, na



forma e no modo prescritos pelo Acordo e com a máxima celeridade, a autorização de operação apropriada, desde que preenchidos os seguintes critérios: a) a empresa aérea deve estar estabelecida no território da Parte que a designa; b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada deve ser exercido e mantido pela Parte que a designa; c) a Parte que designa a empresa aérea deve cumprir as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e d) a empresa aérea designada deve estar qualificada para satisfazer outras condições prescritas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

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

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

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

O **artigo 6** delinea o regime de reconhecimento de certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, quando forem emitidos conforme requisitos iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção de Chicago.

O **artigo 7** indica os procedimentos de consulta e avaliação sobre segurança operacional. Cada Parte pode consultar a Outra, dentro de 30 dias da solicitação, a respeito das normas e requisitos adotados pela outra Parte sobre segurança operacional em aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves ou as operações



de aeronaves, notificando-a e apontando as medidas saneadoras no caso de se concluir que a administração e manutenção não alcançam padrões de segurança conformes às normas em vigor estabelecidas pela Convenção de Chicago. Perdurando a inobservância das normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), o Secretário desta organização será disso notificado. Também é previsto um regime de inspeção de rampa de aeronaves operadas por empresas designadas por uma Parte enquanto no território da outra Parte, com o intuito de verificar a validade dos documentos da aeronave e da tripulação e a conformidade das condições da aeronave e de seus equipamentos com o padrão atual da Convenção de Chicago. Se as autoridades de uma Parte concluírem que medidas imediatas sejam essenciais para a segurança operacional da empresa aérea designada pela outra Parte, podem suspender ou modificar imediatamente as autorizações dessa empresa aérea.

O **artigo 8** resguarda a segurança da aviação, reafirmando a obrigação mútua de protegê-la contra atos de interferência ilícita, em consonância com o regime jurídico internacional sobre a matéria, em especial as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de dezembro de 1970, e da Convenção para a Repressão de Atos ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, bem como de qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir, e das disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e vinculantes sobre as Partes.

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



O **artigo 9** prescreve o tratamento nacional às aeronaves de empresas designadas da outra Parte quanto a tarifas pelo uso de aeroportos e instalações de navegação aérea em seu território.

O **artigo 10** indica as condições em que as Partes, com base na reciprocidade, devem isentar as empresas aéreas designadas, no maior grau possível e em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, suprimentos de combustível, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

O **artigo 11** confere às empresas aéreas designadas a liberdade para determinar a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a serem ofertadas, conforme considerações de mercado, sendo vedada a limitação unilateral por qualquer das Partes ao volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, bem como aos tipos de aeronaves operadas, exceto por necessidades alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes, consoante o artigo 15 da Convenção de Chicago (Taxas Aeroportuárias e Similares).

O **artigo 12** franqueia liberdade às empresas aéreas designadas para determinar livremente os preços dos serviços, sem a necessidade de aprovação, mas sujeitas à eventual exigência de notificação ou registro de preços junto às autoridades aeronáuticas.

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

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

* C D 2 3 0 6 9 2 7 8 3 5 0 *



O **artigo 15** garante às empresas aéreas designadas o direito de vender e de comercializar no território da outra Parte serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, à escolha da empresa, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios e trazer, em regime de reciprocidade, seu próprio pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados. Além disso, essas empresas podem efetuar seu próprio serviço de apoio em solo no território da outra Parte (“self-handling”) ou escolher entre provedores para tais serviços. As empresas aéreas e os provedores indiretos do transporte de carga de ambas as Partes podem, sem restrição, empregar em conexão com o transporte aéreo internacional qualquer transporte de carga por superfície de ou para quaisquer pontos nos territórios das Partes ou em terceiros países e transportar carga sob controle aduaneiro, conforme a legislação aplicável.

O **artigo 16** prevê que a autoridade aeronáutica de uma Parte ou as empresas envolvidas proporcionem à autoridade aeronáutica da outra Parte, a pedido, estatísticas periódicas das operações ou outras estatísticas que possam ser razoavelmente requeridas.

O **artigo 17** requer que as empresa aérea designadas de cada Parte atenda aos regulamentos da autoridade da outra Parte para registro de sua previsão de horários de voos e modificações subsequentes.

O **artigo 18** determina que as autoridades aeronáuticas das Partes se consultem periodicamente para assegurar a execução satisfatória do Acordo e permite que as Partes solicitem consultas por escrito, a serem respondidas em 60 dias do recebimento do pedido.

O **artigo 19** dispõe que as Partes devem solucionar controvérsias que surjam relativas à interpretação ou aplicação do Acordo — com exceção daquelas relativas aos Artigos 7 (Segurança Operacional) e 8 (Segurança da Aviação) — por meio de consultas e negociações entre suas autoridades aeronáuticas. Caso não cheguem a um acordo dessa forma, podem buscar dirimi-las pela via diplomática. Se não chegarem a um acordo por via diplomática, podem encaminhar a disputa a mediações e conciliações; caso ainda permaneça a pendência, qualquer das Partes poderá submeter a matéria à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros, conforme procedimento descrito no dispositivo.

Os **artigos 20 a 24** trazem as cláusulas procedimentais do Acordo, estabelecendo critérios para: emendas, permitidas de maneira geral e mandatórias no caso de adaptação do Acordo



a tratados multilaterais supervenientes sobre transportes aéreos que envolvam ambas as Partes; denúncia, que pode ser feita por comunicação de qualquer Parte à Outra e à OACI, com vigência diferida em um ano; entrada em vigor, que ocorre na data de recebimento por ambas as Partes de nota diplomática que informe a satisfação de todos os procedimentos internos de incorporação do instrumento pela outra Parte; e a necessidade de registro na OACI do Acordo e de suas eventuais emendas.

O **Anexo** apresenta o Quadro de Rotas, pelo qual as empresas aéreas designadas podem utilizar quaisquer pontos de origem no território da Parte que designa, quaisquer pontos intermediários (terceiro Estado), quaisquer pontos de destino na outra Parte e quaisquer pontos além (terceiro Estado), exercendo direitos de tráfego de quinta liberdade em quaisquer pontos intermediários e/ou além, em qualquer serviço, exceto para pontos na Europa Ocidental, onde o exercício dos direitos de tráfego de quinta liberdade deve estar em conformidade com o número de frequências acordado pelas autoridades aeronáuticas das Partes. Além desses direitos, as empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção, operar em uma ou ambas as direções; combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave; omitir escalas em qualquer ou todos os pontos intermediários ou além, desde que os serviços comecem ou terminem em um ponto no território da Parte que designa a empresa; e transferir tráfego de quaisquer aeronaves por elas utilizadas para quaisquer outras aeronaves em qualquer ponto das rotas.

A Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional manifestou-se pela **aprovação** da matéria **nos termos do Projeto de Decreto Legislativo nº 163/2023 em apreço**, registrando que

o presente Acordo, na mesma linha dos instrumentos da espécie assinados nos últimos anos, busca criar um marco jurídico para a operação de serviços aéreos entre os territórios das Partes signatárias, mantendo o mais alto grau de segurança operacional e da aviação nas operações aéreas internacionais entre eles e, com isso, incrementar os laços de amizade, entendimento, cooperação, comércio, investimentos e turismo entre os dois países”. Concluiu que “o presente Acordo atende ao interesse nacional e consagra o princípio constitucional da “cooperação entre os povos para o progresso



da humanidade” (art. 4º, IX, CF/88), sendo instrumento que irá disciplinar os serviços aéreos entre o Brasil e o Catar de maneira mais eficaz, eficiente e segura, contribuindo para o incremento das relações bilaterais no campo comercial, turístico, cultural e de investimentos

A proposição foi distribuída à Comissão de Viação e Transportes, para parecer de mérito, bem como a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para pronunciar-se sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Trata-se de matéria de competência do Plenário, que tramita em regime de urgência, nos termos do art. 151, I, “j” do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), motivo pelo qual teve distribuição simultânea nas comissões (art. 139, IV, do mesmo diploma normativo).

Até a data de 20 de julho, não tinha havido qualquer manifestação da CVT.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

Cabe a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania pronunciar-se sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 163, de 2023, nos termos dos arts. 32, IV, “a”; 54, I; e 139, II, “c”, todos do Regimento Interno desta Casa.

No que tange à **constitucionalidade formal**, importa considerar que, conforme o art. 84, VIII, da Constituição Federal, compete privativamente ao Presidente da República celebrar tratados, convenções e



atos internacionais, sujeitos a referendo do Congresso Nacional. Quanto ao Congresso Nacional, é da sua competência exclusiva, nos termos do art. 49, I, da Lei Maior, resolver definitivamente sobre os tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Isto posto, verificamos que não há vícios de competência a assinalar, sendo o projeto de decreto legislativo a proposição adequada para veiculação da matéria, consoante disposto no art. 109, II, do RICD.

No que concerne ao exame da **constitucionalidade material**, nenhum óbice foi encontrado na proposição legislativa e no texto do Acordo em análise. Ambos se encontram em conformidade com as disposições constitucionais vigentes.

Com efeito, a cooperação entre os povos para o progresso da humanidade é um dos princípios que regem as relações internacionais da República Federativa do Brasil (art. 4º, IX, da CF/88) e, sem dúvida, os acordos sobre serviços aéreos internacionais contribuem para aprofundar as relações entre as Partes signatárias, com potencial de cooperação em áreas como comércio e turismo.

Ademais, cumpre registrar que não há qualquer objeção a ser feita quanto à **juridicidade** do Acordo e da proposição analisada.

Por fim, a redação e a técnica legislativa empregadas no projeto de decreto legislativo revelam-se adequadas, satisfazendo as exigências da Lei Complementar nº 95/1998, que trata das normas de redação, elaboração, alteração e consolidação das leis.

Diante do exposto, **votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 163, de 2023.**



Sala da Comissão, em 03 de agosto de 2023.



Deputada Federal LAURA CARNEIRO
Relatora

2023-11424





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 163, DE 2023

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 163/2023, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Laura Carneiro.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Rui Falcão - Presidente, Afonso Motta, Alencar Santana, Alfredo Gaspar, André Janones, Átila Lira, Carlos Jordy, Caroline de Toni, Cobalchini, Coronel Fernanda, Delegada Katarina, Delegado Marcelo Freitas, Diego Coronel, Dr. Victor Linhalis, Duarte Jr., Eli Borges, Eunício Oliveira, Fausto Santos Jr., Flavinha, Flávio Nogueira, Gerlen Diniz, Gervásio Maia, Gilson Daniel, Gisela Simona, Helder Salomão, João Leão, Jorge Goetten, José Guimarães, José Nelto, Julia Zanatta, Lafayette de Andrada, Luiz Couto, Marcelo Crivella, Marcos Tavares, Maria Arraes, Mendonça Filho, Murilo Galdino, Patrus Ananias, Paulo Magalhães, Pr. Marco Feliciano, Priscila Costa, Renilce Nicodemos, Roberto Duarte, Robinson Faria, Rosângela Moro, Rubens Pereira Júnior, Sâmia Bomfim, Silvio Costa Filho, Soraya Santos, Tarcísio Motta, Waldemar Oliveira, Zé Haroldo Cathedral, Alberto Fraga, Aureo Ribeiro, Cabo Gilberto Silva, Carlos Veras, Chico Alencar, Coronel Meira, Danilo Forte, Delegado Ramagem, Diego Garcia, Fernanda Pessoa, Gilson Marques, Kim Kataguri, Laura Carneiro, Lindbergh Farias, Lucas Redecker, Luiz Gastão, Marangoni, Marcelo Álvaro Antônio, Marcos Pollon, Mauricio Marcon, Nicoletti, Orlando Silva, Pedro Aihara, Ricardo Ayres, Rodrigo Valadares, Rosângela Reis, Silas Câmara, Tabata Amaral e Yandra Moura.

Sala da Comissão, em 15 de agosto de 2023.

Apresentação: 22/08/2023 07:49:21.450 - CCJC
PAR 1 CCJC => PDL 163/2023

PAR n.1



Deputado RUI FALCÃO
Presidente

Apresentação: 22/08/2023 07:49:21.450 - CCJC
PAR 1 CCJC => PDL 163/2023

PAR n.1



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rui Falcão

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinaturas.camara.leg.br/CD237074870900>

