



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 319-B, DE 2024

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 62/2024

Ofício nº 89/2024

Aprova o texto do Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador, firmado em Nova York, em 21 de setembro de 2022; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. PAULO ALEXANDRE BARBOSA); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. RODRIGO VALADARES).

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 do relator
- Parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , **DE 2024**
(MENSAGEM Nº 62/2024)

Aprova o texto do Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador, firmado em Nova York, em 21 de setembro de 2022.

O Congresso Nacional decreta:

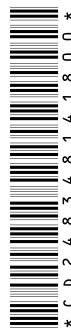
Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador, firmado em Nova York, em 21 de setembro de 2022.

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 denúncia ou 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 3 de julho de 2024.

Deputado Lucas Redecker
Presidente



MENSAGEM N.º 62, DE 2024

(Do Poder Executivo)

Ofício nº 89/2024

“Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador”, firmado em Nova York em 21 de setembro de 2022.

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 62

Apresentação: 04/03/2024 12:31:00.000 - MESA

MSC n.62/2024

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição Federal, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministro de Estado das Relações Exteriores e do Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, o texto do "Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador", firmado em Nova York em 21 de setembro de 2022.

Brasília, 29 de fevereiro de 2024.



EMI nº 00030/2024 MRE MPOR

Brasília, 1 de Fevereiro de 2024

Senhor Presidente da República,

Submetemos a sua elevada consideração, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de El Salvador, assinado pelos Ministros de Estado das Relações Exteriores dos dois países em Nova York, Estados Unidos, em 21 de setembro de 2022.

2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o então 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 consolidação de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e de El Salvador, e para além desses. O Acordo está em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil, estabelecida pelo Decreto nº 6780, de 18 de fevereiro de 2009.

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

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Mauro Luiz Iecker Vieira, Silvio Serafim Costa Filho



**ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE O GOVERNO
DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO
DA REPÚBLICA DE EL SALVADOR**

O Governo da República Federativa do Brasil

e

o Governo da República de El Salvador,
doravante denominados "Partes Contratantes";

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

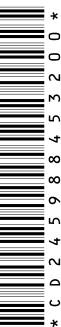
DESEJANDO concluir um Acordo complementar à mencionada
Convenção com o propósito de estabelecer serviços aéreos entre seus
respectivos territórios;

Acordaram o seguinte:

Artigo I
Definições

Para os efeitos e a interpretação deste Acordo e seu Quadro de
Rotas, os termos abaixo expostos terão os seguintes significados:

- a) "Convenção": significa a Convenção sobre Aviação Civil
Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de
dezembro de 1944 e toda emenda a ela que haja sido ratificada
por ambas as Partes Contratantes;



- b) "Acordo": inclui o presente texto e o Quadro de Rotas a ele anexo e todas as emendas ao Acordo ou ao Quadro de Rotas;
- c) "Autoridades Aeronáuticas": significam, no caso da República Federativa do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da República de El Salvador, a Autoridade de Aviação Civil (AAC) ou, em ambos os casos, qualquer outra pessoa ou instituição autorizada a assumir as funções exercidas pelas autoridades mencionadas;
- d) "serviço aéreo": significa o serviço aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público em conformidade com o Artigo 96 da Convenção;
- e) "serviço aéreo internacional": significa o serviço de transporte aéreo que passa pelo espaço aéreo situado sobre o território de mais de um Estado;
- f) "escala para fins não comerciais": significa a aterrissagem para fins diversos do embarque ou desembarque de passageiros, carga e mala postal;
- g) "empresa aérea designada": significa a empresa aérea que tenha sido designada e autorizada por cada Parte Contratante conforme o Artigo III deste Acordo;
- h) "tarifa": significa o preço cobrado pelo transporte de passageiros, bagagem ou carga, assim como as condições ou regras que regulam a aplicação do preço do transporte segundo as características do serviço que se proporciona, sob as quais se aplica a referida quantidade, excluindo-se a remuneração e outras condições relativas ao transporte de mala postal;
- i) "frequência": significa o número de voos redondos que uma empresa aérea efetua em uma rota específica, em um dado período, e o término;
- j) "rotas específicas": significam as rotas estabelecidas no Quadro de Rotas anexo a este Acordo;
- k) "território: consideram-se como território de um Estado as áreas terrestres e as águas territoriais adjacentes a elas que se encontram sob a soberania, domínio, proteção ou mandato desse Estado;



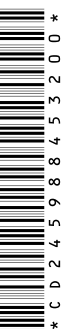
* C D 2 4 5 9 8 4 5 3 2 0 0 *

- l) "soberania": os Estados contratantes reconhecem que todo Estado tem soberania plena e exclusiva sobre o espaço aéreo situado acima de seu território;
- m) "serviço de transporte aéreo regular misto": significa o serviço aéreo regular pelo qual se transportam passageiros, carga e mala postal a bordo da mesma aeronave;
- n) "serviço aéreo exclusivamente cargueiro": significa o serviço aéreo regular que transporta unicamente carga; e
- o) "tarifas aeronáuticas": referem-se às tarifas ou taxas impostas pelo uso de aeroportos, instalações de navegação aérea e outros serviços relacionados oferecidos por uma das Partes Contratantes aos usuários.

Artigo II

Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados neste Acordo com o fim de estabelecer serviços aéreos internacionais regulares nas rotas especificadas no Quadro de Rotas anexo a este Acordo.
2. Em conformidade com o disposto neste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada Parte Contratante gozarão, durante a exploração dos serviços aéreos acordados, dos seguintes direitos:
 - a) Sobrevoar o território da outra Parte Contratante sem aterrisar;
 - b) Fazer escalas no território da outra Parte Contratante para fins não comerciais;
 - c) Fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Anexo deste Acordo para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação; e
 - d) Os demais direitos especificados no presente Acordo.
3. As empresas aéreas de cada Parte Contratante que não tenham sido designadas com base no Artigo III (Designação e Autorização) do



presente Acordo também gozarão dos direitos especificados no parágrafo 2, alíneas "a" e "b" deste Artigo.

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

Artigo III Designação e Autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar por escrito, pela via diplomática, à outra Parte Contratante, uma ou mais empresas aéreas com o propósito de operarem os serviços acordados nas rotas especificadas no Quadro de Rotas anexo, assim como o direito de substituir por outra uma empresa previamente designada.

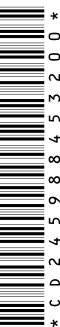
2. Ao receber essa designação e a solicitação de autorização de operação de uma empresa aérea designada, a outra Parte Contratante concederá, sem demora, à empresa aérea designada, a devida autorização para operar, em conformidade com as disposições do parágrafo 3 deste Artigo e com a legislação aplicável dessa outra Parte Contratante.

3. As autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratante poderão solicitar à empresa aérea designada pela outra Parte Contratante que demonstre estar qualificada para cumprir com as obrigações prescritas nas leis, regulamentos e regulações que normal e razoavelmente sejam aplicados por essas Autoridades à exploração de serviços aéreos internacionais, de conformidade com a Convenção.

Artigo IV Denegação, Cancelamento, Suspensão, Modificação ou Limitação das Autorizações de Operação

1. Cada Parte Contratante terá direito de denegar, cancelar, modificar ou limitar uma autorização de operação, de suspender o exercício dos direitos especificados no Artigo II deste Acordo por parte de uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, ou de impor as condições que considere necessárias a respeito do exercício destes direitos:

a) Nos casos em que não se prove documentalmente que a empresa aérea designada se encontra estabelecida e tem seu



escritório principal no território da Parte Contratante que designa;

- b) Caso o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte Contratante que designa;
- c) Caso a empresa aérea não cumpra com as leis, regulamentos e regulações da Parte Contratante que concede esses direitos;
- d) Caso a empresa aérea não opere conforme as condições prescritas por este Acordo; ou
- e) Caso a Parte Contratante que designa a empresa aérea não cumpra as condições estabelecidas no Artigo X (Segurança Operacional) e no Artigo XVI (Segurança da Aviação) deste Acordo.

2. A menos que o cancelamento, a suspensão ou a imposição imediata das condições mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo seja essencial para impedir novas infrações maiores a leis, regulamentos e regulações, tal direito somente deverá ser exercido após a realização de consulta com a outra Parte Contratante. Essas consultas deverão ocorrer antes de expirar o prazo de 30 (trinta) dias a partir da data da solicitação de uma das Partes Contratantes, salvo acordo diverso entre as Partes Contratantes.

Artigo V

Flexibilidade Operacional

1. Cada empresa aérea designada poderá, nas operações dos serviços autorizados, utilizar suas próprias aeronaves ou aeronaves que tenham sido arrendadas, fretadas ou intercambiadas por meio de um contrato celebrado entre empresas aéreas de ambas as Partes Contratantes ou de terceiros países, em cumprimento das normas e regulamentos de cada Parte Contratante e do Artigo 83 bis da Convenção, quando aplicável. Esse contrato deverá ser apresentado às Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes para sua respectiva aprovação. As autoridades das Partes Contratantes deverão avaliar a necessidade de concluir-se um acordo específico, estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade sobre a segurança operacional, na forma prevista pela Organização de Aviação Civil, para o caso específico de Intercâmbio de Aeronaves.



2. Sujeitas ao disposto no parágrafo anterior, as empresas aéreas designadas de cada uma das Partes Contratantes poderão utilizar aeronaves (ou aeronaves e/ou tripulação segundo as leis e regulamentos das Partes contratantes envolvidas) arrendadas de outra empresa, desde que isso não resulte em que uma empresa aérea arrendadora exerça direitos de tráfego que não tenha, conforme as políticas e alinhamentos de cada país.

3. Cada empresa aérea designada poderá, em qualquer voo nos serviços acordados e a seu critério, mudar de aeronave no território da outra Parte Contratante em qualquer ponto das rotas especificadas, se cumprir os requisitos estabelecidos por cada Parte Contratante.

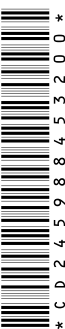
4. Para operações de mudança de capacidade, uma empresa aérea designada pode usar seu próprio equipamento e, sujeito às regulamentações nacionais, equipamento arrendado, e pode efetuar operações em virtude de acordos comerciais com outra empresa aérea.

5. Uma empresa aérea designada pode utilizar números de voos diferentes ou idênticos para os setores correspondentes a suas operações com mudança de aeronave, desde que o usuário seja devidamente informado com antecipação.

Artigo VI **Código Designador Único**

Cada Parte Contratante aceitará a utilização de código único designador exclusivamente para a comercialização de voos de grupos de empresas aéreas em que participem empresas aéreas da outra Parte Contratante, sob a condição de que:

- i) cada empresa aérea conte com as autorizações individuais necessárias para a operação;
- ii) as rotas envolvidas estejam cobertas por acordo de código compartilhado aprovado ou registrado pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante; e
- iii) antes da venda do bilhete, o usuário seja informado sobre qual é o efetivo transportador e esta informação também esteja claramente indicada nos painéis dos GDS e dos aeroportos.



Artigo VII

Acordos de Cooperação Comercial

1. Em conformidade com os requisitos normativos aplicados normalmente pelas Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, as empresas aéreas designadas por cada Parte Contratante poderão celebrar acordos de cooperação comercial com o propósito de compartilhar códigos com as empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante ou com empresas aéreas de terceiros países, desde que todas as empresas aéreas nesses acordos contem com os direitos correspondentes.
2. Os acordos antes mencionados poderão sujeitar-se à prévia autorização das autoridades pertinentes das Partes Contratantes, e podem submeter-se, caso necessário, a avaliações de concorrência.
3. As empresas aéreas designadas que se utilizem desses acordos devem notificar oportunamente aos usuários dos serviços por elas fornecidos quais empresas aéreas prestarão efetivamente o serviço de transporte aéreo.

Artigo VIII

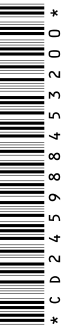
Leis e Regulamentos

A legislação nacional que regule, no território de cada Parte Contratante, a entrada, permanência e saída do país das aeronaves dedicadas à navegação aérea internacional, dos passageiros, tripulações, bagagem, carga e mala postal, assim como dos trâmites relativos à migração, aduanas e medidas sanitárias, também será aplicada nesse mesmo território às operações das empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante.

Artigo IX

Certificados e Licenças

1. Os Certificados de Aeronavegabilidade, Certificados de Matrícula, Certificados ou títulos de Habilitação e as licenças expedidos ou convalidados por uma das Partes Contratantes, e não expirados, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para a exploração das rotas especificadas no Quadro de Rotas, sempre que os requisitos sob os quais tais certificados ou licenças foram expedidos ou convalidados sejam iguais ou superiores ao mínimo estabelecido na Convenção.



2. Caso as prerrogativas ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante para uma pessoa ou uma empresa aérea designada ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados permitam uma diferença em relação aos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e essa diferença haja sido notificada à Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte Contratante pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.

3. Cada Parte Contratante, todavia, reserva-se o direito de não reconhecer, para fins de sobrevoos ou pousos em seu próprio território, os certificados de habilitação e as licenças outorgadas a seus nacionais pela outra Parte Contratante.

Artigo X Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar, a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional adotadas pela outra Parte Contratante em questões de instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Essas consultas realizar-se-ão no prazo de 30 (trinta) dias contados da data de sua respectiva solicitação.

2. Se depois de realizadas tais consultas, uma das Partes Contratantes considerar que a outra Parte Contratante não realiza eficazmente, nem aplica em alguma das mencionadas áreas, normas de segurança que sejam pelo menos iguais às normas mínimas estabelecidas na Convenção, notificará à outra Parte Contratante suas conclusões e as medidas que considere necessárias para ajustar-se às citadas normas mínimas. A outra Parte Contratante deverá adotar medidas corretivas adequadas e, caso não o faça no prazo de 15 (quinze) dias a partir da notificação, ou em qualquer outro prazo maior acordado, restará justificada a aplicação do Artigo IV (Denegação, Cancelamento, Suspensão, Modificação ou Limitação das Autorizações de Operação) deste Acordo.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, toda aeronave operada por, ou em nome de, uma empresa aérea de uma Parte Contratante, que preste serviço para ou a partir do território da outra Parte Contratante poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de inspeção pelos representantes autorizados dessa outra Parte Contratante, sempre que isto não cause demoras desnecessárias às operações das aeronaves. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo dessa inspeção será verificar a validade da documentação da aeronave, as licenças

de sua tripulação, os equipamentos dessa mesma aeronave, e se sua condição está em conformidade com as normas estabelecidas na Convenção.

4. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação outorgada a uma empresa aérea da outra Parte Contratante quando se considerar necessária a adoção de medidas urgentes para a garantia da segurança das operações dessa empresa aérea.

5. Qualquer medida adotada por uma Parte Contratante em conformidade com o parágrafo 4 acima será suspensa assim que deixarem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

6. Com referência ao parágrafo 2 deste Artigo, se for constatado que uma Parte Contratante continua a não cumprir as normas da OACI depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário-Geral da OACI será disto notificado. Também será notificada a este último a solução satisfatória da referida situação.

Artigo XI

Impostos e Direitos Alfandegários

1. Cada Parte Contratante, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte Contratante, 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 e 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 Contratante que esteja operando os serviços acordados.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos itens referidos no parágrafo 1, sejam ou não tais itens utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte Contratante que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte Contratante, observadas as seguintes circunstâncias:



- a) Que tenham sido introduzidos no território de uma Parte Contratante por empresa aérea designada pela outra Parte Contratante ou em nome dessa empresa aérea designada;
- b) Que se encontrem a bordo de aeronave de empresa aérea designada de uma Parte Contratante em sua chegada ao território da outra Parte Contratante ou em sua saída deste mesmo território; ou
- c) Que tenham sido levados a bordo de aeronave de uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante ao território da outra Parte Contratante e se destinem a ser usados na exploração dos serviços acordados.

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

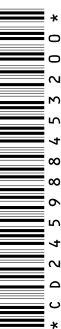
Artigo XII Capacidade

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

2. Nenhuma das Partes Contratantes limitará unilateralmente o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, exceto quando necessário por razões alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

Artigo XIII Concorrência

1. As Partes Contratantes deverão informar-se mutuamente, mediante solicitação, acerca de suas leis, políticas e práticas em matéria de



concorrência ou de suas modificações e de qualquer objetivo concreto 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 Contratantes notificar-se-ão mutuamente se considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas em matéria de concorrência e as questões relativas à aplicação do presente Acordo.

3. Sem prejuízo de qualquer outra disposição em contrário, nada do disposto neste Acordo deverá requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas aéreas, decisões de associações entre empresas aéreas ou práticas concertadas que impeçam ou distorçam a concorrência; reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas concertadas; ou delegar a agentes econômicos privados a responsabilidade pela tomada de decisões que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

4. Nenhuma disposição deste Acordo poderá ser utilizada para evitar ou diminuir a atuação das autoridades concorrenciais das Partes Contratantes de acordo com as competências atribuídas em suas legislações.

Artigo XIV Tarifas

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

2. Cada Parte Contratante poderá requerer notificação ou registro perante as autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte originado em seu território.

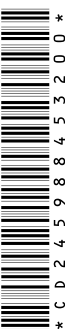
3. Se a Autoridade Aeronáutica de uma Parte Contratante considerar que uma tarifa vigente aplicada por uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante tende a apresentar efeitos anticompetitivos e causa danos sérios a outra empresa aérea designada pelas Partes Contratantes, ou que sua aplicação tende a prejudicar os consumidores, poderá solicitar consultas com a Autoridade Aeronáutica da outra Parte Contratante para que cheguem a um acordo a respeito da tarifa apropriada. Se não se chegar a nenhum acordo, a controvérsia se resolverá segundo as disposições previstas no Artigo XXIII (Consultas e Modificações) deste Acordo.

Artigo XV Tarifas Aeronáuticas

1. Cada Parte Contratante deverá esforçar-se ao máximo para garantir que tarifas, taxas e outros encargos impostos aos usuários ou passíveis de cobrança pelos organismos competentes às empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante pelo uso de aeroportos e outras instalações aeronáuticas e outros serviços sejam aplicados de forma não discriminatória. Estas tarifas deverão fundamentar-se em princípios de economia e não deverão ser maiores que aquelas pagas por quaisquer outras empresas aéreas dedicadas aos mencionados serviços, inclusive as empresas aéreas nacionais.
2. Nenhuma das Partes Contratantes dará preferência, com respeito às tarifas aeronáuticas, a seus nacionais ou a qualquer outra empresa aérea engajada em serviços aéreos internacionais similares e não deverá impor ou permitir a imposição, sobre as empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, de tarifas aeronáuticas maiores que aquelas impostas a suas próprias empresas aéreas designadas em operações de serviços aéreos internacionais similares, com a utilização de aeronaves similares, instalações e serviços associados.
3. Cada Parte Contratante fomentará a realização de consultas entre as autoridades competentes para a cobrança e as empresas aéreas designadas que utilizem os serviços e instalações. Dever-se-á dar notícia razoável aos referidos usuários, quando possível, sobre qualquer proposta de alteração das tarifas aeronáuticas, submetendo-se aos usuários informações e dados de suporte relevantes para que se lhes permita expressarem seus pontos de vista com antecedência à revisão das referidas tarifas.

Artigo XVI Segurança da Aviação

1. Em conformidade com os direitos e obrigações que lhes impõe o Direito Internacional, as Partes Contratantes ratificam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações decorrentes do Direito Internacional, as Partes Contratantes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de



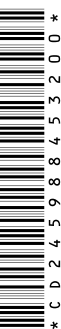
Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970; da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971 e o Protocolo para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, complementar à Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, assinado também em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988, ou qualquer outra Convenção multilateral ou modificação das atuais, quando ratificada por ambas as Partes Contratantes.

2. As Partes Contratantes prestar-se-ão todo o auxílio necessário que solicitem para impedirem 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 Contratantes atuarão, em suas relações, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e, na medida em que essas disposições sobre segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes, exigirão que os operadores de aeroportos situados em seu território atuem em conformidade com as referidas disposições sobre segurança da aviação.

4. Cada Parte Contratante poderá exigir das empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante que observem as disposições sobre segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 as quais se exijam pela outra Parte Contratante para a entrada, saída ou permanência no território dessa outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará que, em seu território, se apliquem efetivamente medidas adequadas para proteger a aeronave e inspecionar os passageiros, a tripulação, as bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada uma das Partes Contratantes também se apresentará favoravelmente disposta a atender a toda solicitação da outra Parte Contratante relacionada com a adoção de medidas especiais de segurança razoáveis, com o fim de enfrentar uma ameaça determinada.

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



6. Cada Parte Contratante terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação, no território da outra Parte Contratante, das medidas de segurança em aplicação, ou as que preveem aplicar, os operadores de aeronaves em relação aos voos procedentes do território da primeira Parte Contratante ou que para lá se destinem. As medidas administrativas para a realização dessas avaliações serão adotadas de comum acordo entre as autoridades aeronáuticas e aplicar-se-ão sem demora, a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de forma expedita.

7. Quando uma Parte Contratante tiver motivos razoáveis para crer que a outra Parte Contratante não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte Contratante poderá solicitar a realização de consultas. Essas consultas começarão dentro do prazo de 15 (quinze) dias do recebimento da solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do início das consultas, isto constituirá motivo para negar, cancelar, suspender, modificar ou limitar as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante, ou impor-lhes condições. Quando uma emergência o justifique, ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte Contratante poderá adotar medidas provisórias a qualquer momento.

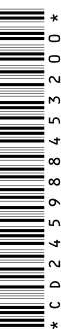
Artigo XVII

Transferência de Receitas

1. As empresas aéreas designadas por cada Parte Contratante terão direito de transferirem, sem restrições, sujeito à disponibilidade de divisas e à observância da legislação aplicável, as receitas recebidas no território da outra Parte Contratante relacionadas a sua atividade como transportadores aéreos a seus respectivos estabelecimentos principais ou a outro destino que considerarem conveniente, em qualquer moeda de livre uso e conforme o tipo de câmbio vigente no mercado na data da transferência.

2. As disposições do presente Artigo não exoneram as empresas aéreas de ambas as Partes Contratantes dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

Artigo XVIII



Atividades Comerciais e Representações das Empresas Aéreas Designadas

1. No particular, cada Parte Contratante concederá às empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante o direito de comercializar transporte aéreo em seu território de maneira direta e, a critério das empresas aéreas, por meio de seus agentes. Cada empresa aérea terá o direito de comercializar o transporte conforme o previsto neste Acordo e qualquer pessoa será livre para adquiri-lo na moeda do referido país, ou em moedas de livre conversão de outros países, sujeito às leis e regulamentos de cada Parte Contratante.

2. As empresas aéreas designadas por uma das Partes Contratantes poderão solicitar a entrada e permanência no território da outra Parte Contratante do pessoal executivo, de vendas, técnico, operacional e outros especialistas, exclusivamente de nível gerencial, que seja necessário para a operação dos serviços acordados, em conformidade com a legislação nacional da Parte Contratante em matéria de migração, emprego e o que mais se aplicar.

3. Os representantes e funcionários das empresas aéreas designadas estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte Contratante e, de acordo com tais leis e regulamentos:
 - a) Cada Parte Contratante empreenderá seus melhores esforços para conceder, à base de reciprocidade e com um mínimo de demora, as autorizações de emprego, vistos de visitante ou outros documentos similares necessários para os representantes mencionados no parágrafo 3 deste artigo; e
 - b) Ambas as Partes Contratantes deverão facilitar e dar celeridade, na medida de suas possibilidades, às autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

Artigo XIX Estatísticas

A Autoridade Aeronáutica de cada Parte Contratante determinará que as empresas aéreas designadas facilitem à Autoridade Aeronáutica da outra Parte Contratante, se lhes forem solicitados, todos os dados estatísticos que sejam necessários para se determinar o volume do tráfego transportado pelas empresas aéreas mencionadas nos serviços acordados.

Artigo XX **Aplicação a Voos Charter/Voos Não-regulares**

1. As disposições estabelecidas nos artigos VIII "Leis Regulamentos", IX "Certificados e Licenças", X "Segurança Operacional", XI "Impostos e Direitos Aduaneiros", XV "Tarifas Aeronáuticas", XVI "Segurança da Aviação", XVII "Transferência de Utilidades", XIX "Estatísticas" e XXIII "Consultas e Modificações", aplicar-se-ão também aos voos charter e outros voos não-regulares operados por empresas aéreas de uma Parte Contratante destinados ao território da outra Parte Contratante ou nele originados, assim como aos transportadores aéreos que operem os referidos voos.
2. As disposições do parágrafo 1 deste Artigo não afetarão as leis, regulamentos e regulações nacionais que disciplinem a autorização de voos charter e de voos não-regulares, ou a conduta das empresas aéreas ou outras partes envolvidas na organização das referidas operações.

Artigo XXI **Sistema Informatizado de Reserva**

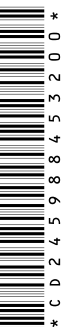
Cada Parte Contratante aplicará o Código de Conduta da OACI para a regulação e operação do Sistema Informatizado de Reserva dentro de seu território.

Artigo XXII **Convenção Multilateral**

Se entrar em vigor uma Convenção geral e multilateral de transporte aéreo ratificada por ambas as Partes Contratantes, as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes deverão realizar consultas a fim de determinar se este Acordo deve ser modificado para que seja ajustado às disposições dessa Convenção.

Artigo XXIII **Consultas e Modificações**

1. Em um espírito de estreita cooperação, as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes consultar-se-ão com vistas a assegurar a aplicação e o cumprimento das disposições deste Acordo.
2. Qualquer das Partes Contratantes poderá, a qualquer momento, solicitar consultas em relação à colocação em prática, interpretação ou



modificação deste Acordo ou a seu correto cumprimento. Tais consultas, que se poderão efetuar entre as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes, realizar-se-ão dentro de um período de 30 (trinta) dias a partir da data do recebimento da solicitação por escrito pela outra Parte Contratante, a menos que as Partes Contratantes convencionem de outro modo.

3. Se as Partes Contratantes convencionarem modificar este Acordo, as modificações deverão ser formalizadas mediante uma troca de Notas diplomáticas, e entrarão em vigor por meio de uma troca de notas adicionais nas quais ambas as Partes Contratantes comuniquem haver cumprido os requisitos exigidos por suas legislações nacionais.

4. Quando as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes acordarem um Quadro de Rotas novo ou revisado, as modificações acordadas entrarão em vigor depois de serem aprovadas pelas Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes e confirmadas por uma troca de Notas diplomáticas.

Artigo XXIV Registro

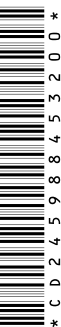
Este Acordo e quaisquer modificações a ele serão registrados na Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

Artigo XXV Solução de Controvérsias

1. Exceto nos casos em que este Acordo disponha diferentemente, qualquer discrepância entre as Partes Contratantes relativa à interpretação ou a aplicação deste Acordo que não possa ser resolvida por meio de consultas será submetida a um Tribunal de Arbitragem integrado por três membros, dois dos quais serão nomeados por cada uma das Partes Contratantes e o terceiro, de comum acordo entre as duas, o qual exercerá a função de Presidente do Tribunal, sob a condição de não ser nacional de nenhuma das Partes Contratantes.

2. Cada uma das Partes Contratantes designará um árbitro dentro do prazo de 30 (trinta) dias de que se tenha acordado a realização da arbitragem e estes nomearão, de comum acordo, em um prazo de 15 (quinze) dias contados a partir do dia seguinte do aceite da nomeação, o terceiro árbitro.

3. Se dentro do prazo assinalado não se chegar a um acordo a respeito do terceiro árbitro, a requerimento de qualquer das Partes Contratantes, será ele designado pelo presidente do Conselho da Organização



da Aviação Civil Internacional (OACI), conforme os procedimentos desse Organismo.

4. Uma vez integrado o Tribunal de Arbitragem, este emitirá sua resolução dentro de um prazo não superior a 45 (quarenta e cinco) dias.

5. As Partes Contratantes comprometem-se a acatar qualquer resolução que seja ditada em conformidade com este Artigo.

6. Cada Parte Contratante arcará com as despesas de seu próprio árbitro. As despesas do presidente do Tribunal e qualquer outra despesa incorrida pela OACI, caso por meio da referida Organização se efetue a nomeação do referido presidente, serão repartidas equitativamente entre as Partes Contratantes.

Artigo XXVI

Disposições Finais

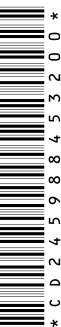
1. Este Acordo entrará em vigor 30 (trinta) dias após a data da última comunicação mediante a qual ambas as Partes Contratantes tenham se notificado, por troca de Notas diplomáticas, do cumprimento dos requisitos exigidos por suas legislações nacionais para tal efeito.

2. Este Acordo terá vigência indefinida, a menos que qualquer das Partes Contratantes manifeste sua decisão de denunciá-lo mediante notificação por escrito dirigida à outra Parte Contratante, pela via diplomática, com 6 (seis) meses de antecedência. Essa notificação deverá ser comunicada simultaneamente à Organização da Aviação Civil (OACI).

Assinado em Nova York, em 21 de setembro de dois mil e vinte e dois, em dois exemplares originais em português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA DE EL
SALVADOR



ANEXO

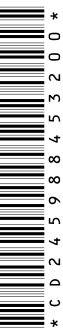
QUADRO DE ROTAS

As empresas aéreas designadas pela República de El Salvador terão direito de operar serviços de transporte aéreo regular na seguinte rota: Pontos no território de El Salvador – Pontos intermediários – Pontos no Território do Brasil – Pontos além.

As empresas aéreas designadas pela República Federativa do Brasil terão direito de operar serviços de transporte aéreo regular na seguinte rota: Pontos no território do Brasil – Pontos intermediários – Pontos no Território de El Salvador – Pontos além.

NOTAS

1. As empresas aéreas designadas estão autorizadas a exercer direitos de tráfego de Terceira, Quarta e Quinta (3ª, 4ª e 5ª) Liberdades do Ar para operações mistas, e direitos de tráfego de Terceira, Quarta, Quinta e Sétima (3ª, 4ª, 5ª e 7ª) Liberdades do Ar para operações exclusivamente cargueiras.
2. As empresas aéreas designadas poderão omitir escalas em suas respectivas rotas em qualquer ou em todos os voos, com a condição de que, excetuados os



voos exclusivamente cargueiros, os serviços sirvam ao menos um ponto do território da Parte que as tenham designado.

3. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante deverão cumprir os regulamentos para registro de seus horários de voo previstos junto às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, assim como para qualquer modificação deles.

Apresentação: 01/03/2024 12:31:00.000 - MESA

MSC n.62/2024





CÂMARA DOS DEPUTADOS

**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA
NACIONAL - CREDN**

MENSAGEM Nº 62, DE 2024.

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do “Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador”, firmado em Nova York em 21 de setembro de 2022.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado RODRIGO VALADARES

I – RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, no dia 29 de fevereiro de 2024, a Mensagem nº 62, de 2024, acompanhada de Exposição de Motivos do Ministro de Estado das Relações Exteriores e do Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, EMI nº 00030/2024 MRE MPOR, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o art. 49, inciso I combinado com o art. 84, inciso VIII, ambos da Constituição Federal, do texto do Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador, firmado em Nova York, em 21 de setembro de 2022.

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 Acordo em epígrafe, em consonância com diversos instrumentos da espécie assinados nos últimos anos, estabelece 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 as Partes. O instrumento em escopo é composto por 26 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas e liberdades do ar contempladas na avença.

O **artigo I** 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 da República de El Salvador, pela Autoridade de Aviação Civil (AAC); de “empresa aérea designada”, que significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo III 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 II** disciplina 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 aterrisar;
- b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;
- c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas do Acordo, para embarcar e desembarcar tráfego





internacional de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação; e

d) os demais direitos especificados no Acordo.

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

O **artigo III** regula 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. A autoridade aeronáutica de uma Parte pode solicitar à empresa aérea designada pela outra Parte a demonstração do cumprimento das exigências legais e regulamentares normalmente aplicados por essa autoridade à exploração de serviços aéreos internacionais, nos moldes da Convenção de Chicago.

O **artigo IV** reconhece o direito da Parte requerida de negar as autorizações de empresas aéreas designadas pela outra Parte, ou de revogar, suspender, modificar ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, no caso em que: a) não se prove documentalmente que a empresa aérea designada se encontra estabelecida, com seu escritório principal e com o efetivo controle regulatório, no território da Parte que a designa; b) a empresa aérea não cumpra as exigências legais e regulatórias da Parte que concede os direitos de serviço aéreo internacional; e c) a empresa aérea não opere conforme as condições prescritas pelo Acordo, inclusive as condições de segurança operacional (artigo X do Acordo) e segurança da aviação (artigo XVI 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 V** concede às empresas aéreas designadas flexibilidade operacional para utilizarem aeronaves próprias ou arrendadas, fretadas ou intercambiadas por meio de contratos celebrados entre as empresas aéreas de ambas as Partes ou de terceiros países, podendo mudar de aeronave e número de voo em qualquer ponto da rota especificada, desde que o usuário seja devidamente informado com antecipação e que sejam cumpridos os requisitos estabelecidos por cada Parte.

O **artigo VI** permite a utilização de código designador único para a comercialização de voos de grupos de empresas aéreas em que participem empresas da outra Parte, desde que cada uma delas conte com as autorizações individuais necessárias, que as rotas estejam cobertas por acordos de código compartilhados aprovado ou registrado pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte e que o usuário seja informado sobre o efetivo transportador antes da venda do bilhete.

O **artigo VII** faculta a celebração de acordos de cooperação comercial para o compartilhamento de códigos com as empresas aéreas designadas da outra Parte ou com aquelas de terceiros países, desde que todas já estejam contempladas com os direitos correspondente. Os acordos podem se sujeitar à autorização das autoridades pertinentes das Partes e à avaliação de concorrência.

O **artigo VIII** 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, passageiros, tripulação, bagagem, carga e mala postal, bem como dos trâmites relativos à migração, alfândega e medidas sanitárias.





O **artigo IX** delinea o regime de reconhecimento de certificados de aeronavegabilidade, certificados de matrícula ou títulos 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 X** conforma 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 XI** 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 XII** concede 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 XIII** prescreve 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 XIV** confere 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 XV** prevê 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 XVI** 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 em Haia, em 16 de dezembro de 1970, e da Convenção para a Repressão de





Atos ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988, bem como 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, de um lado, e o padrão da OACI, do outro, ou quando houver motivos razoáveis para acreditar que a contraparte não cumpre as disposições de segurança da aviação deste artigo.

O **artigo XVII** faculta a conversão de divisas e remessa ao exterior, sem restrições, de receitas locais provenientes da venda de serviços aéreos e atividades conexas 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 para essas operações.

O **artigo XVIII** 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, à escolha da empresa, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios e trazer, em regime de reciprocidade, seu próprio pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

O **artigo XIX** prevê que a autoridade aeronáutica obtenha e remeta à outra, sob demanda, dados estatísticos que sejam necessários para





se determinar o volume do tráfego transportado pelas empresas aéreas designadas para o serviço acordado.

O **artigo XX** discrimina os dispositivos do instrumento aplicáveis a voos charter e outros voos não-regulares operados por empresas aéreas de uma Parte Contratante destinados ao território da outra Parte Contratante ou nele originados, assim como aos transportadores aéreos que operem os referidos voos.

O **artigo XXI** determina que as Partes apliquem o Código de Conduta da OACI para a regulação e operação do Sistema Informatizado de Reserva dentro de seu território.

O **artigo XXII** estipula que, na superveniência de uma convenção multilateral de transporte aéreo que seja ratificada pelos dois Estados, as autoridades aeronáuticas das Partes devem se consultar sobre a necessidade de ajuste do presente Acordo.

O **artigo XXIII** prevê a manutenção de consultas entre as autoridades aeronáuticas das Partes com o fim de assegurar a aplicação e cumprimento do Acordo, bem como sua correta interpretação e a eventual emenda de seu texto ou do Quadro de Rotas.

O **artigo XXIV** obriga o registro do Acordo e de eventuais emendas a ele junta à OACI.

O **artigo XV** dispõe que as Partes devem solucionar controvérsias que surjam relativas à interpretação ou aplicação do Acordo por meio de consultas. Caso não cheguem a um acordo dessa forma, podem submeter a matéria à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros, conforme procedimento descrito no dispositivo.

O **artigo XXVI** prevê a entrada em vigor do instrumento 30 dias após a data da última comunicação quanto ao cumprimento dos requisitos internos de incorporação do Acordo. O instrumento vigorará por prazo indefinido, salvo denúncia comunicada por via diplomática, com efeitos após seis meses.





O **Anexo** apresenta o Quadro de Rotas, pelo qual as empresas aéreas designadas podem utilizar quaisquer pontos de origem no território da Parte que as designa, quaisquer pontos intermediários (terceiro Estado), quaisquer pontos de destino na outra Parte e quaisquer pontos além (terceiro Estado), exercendo direitos de tráfego de até quinta liberdade em operações mistas e direitos de até quinta e sétima liberdades em operações exclusivamente cargueiras. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos, omitir escalas, desde que, excetuados os voos exclusivamente cargueiros, os serviços sirvam ao menos um ponto do território da Parte que as tenha designado.

O Acordo foi celebrado em Nova York, em 21 de setembro de 2022, em duplicata, em português e espanhol, sendo ambos os textos autênticos.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar o Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador, firmado em Nova York, em 21 de setembro de 2022.

As relações diplomáticas entre o Brasil e El Salvador, mantidas desde 1906, caracterizam-se pela amizade e estabilidade, com maior aproximação na última década, por meio de visitas de alto nível, da intensificação da cooperação técnica, em que o país amigo figura como maior beneficiário da cooperação prestada pelo Brasil em toda a América Central, e da conclusão de projetos e acordos bilaterais.

Na cooperação técnica, destaca-se o lançamento de novos projetos, em 2018, nas áreas de agricultura, proteção social/defesa civil, segurança pública e biodiversidade. No caso dos acordos, citamos a assinatura de instrumento sobre cooperação em matéria de defesa e o presente acordo





sobre transportes aéreos. Também vem sendo negociada desde o final de 2020 uma proposta de acordo de livre comércio entre o país centro-americano e o Mercosul.

Como descrito em nosso Relatório, o objetivo do Acordo sobre transporte aéreo internacional entre os dois parceiros 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 memorando de entendimento entre as autoridades aeronáuticas dos dois países firmado em 2021¹.

O Acordo sob análise, com pequenas variações, conforma-se aos acordos-modelo de serviços aéreos da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)² e a diversos outros instrumentos de mesma natureza que o Brasil tem celebrado nos últimos anos. Alinhados com a modernização e a busca por eficiência, economicidade e segurança operacional no setor, os acordos de serviços aéreos modernos 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-El Salvador, assinado em 2022, pertence à modalidade de Acordo de Serviços Aéreos do tipo “céus abertos”, que confere às empresas aéreas designadas pelas Partes direitos de liberdade

¹ ANAC. Acordos Bilaterais. Brasil/El Salvador – Serviços aéreos internacionais – resumo das provisões negociadas, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/8copy_of_arquivos/elsalvador.pdf>.

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.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

tarifária, flexibilidade operacional para utilizar aeronaves próprias ou arrendadas e para estabelecer acordos de cooperação comercial e código compartilhado, bem como liberdade na definição do número e trajeto de voos semanais, dentro do quadro de rotas do Acordo. Há previsão de direitos de até quinta liberdade do ar para operações mistas e de até sétima liberdade para operações exclusivamente cargueiras.

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 El Salvador 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 Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador, firmado em Nova York, em 21 de setembro de 2022, nos termos do projeto de decreto legislativo anexo.

Sala das Comissões, 07 de junho de 2024.

RODRIGO VALADARES

DEPUTADO FEDERAL – UNIÃO/SE





CÂMARA DOS DEPUTADOS

**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA
NACIONAL - CREDN**

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2024
(Mensagem nº 62, de 2024)

**Aprova o texto do Acordo sobre
Transporte Aéreo entre o Governo da
República Federativa do Brasil e o
Governo da República de El Salvador,
firmado em Nova York, em 21 de
setembro de 2022.**

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador, firmado em Nova York, em 21 de setembro de 2022.

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 denúncia ou 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 das Comissões, 07 de junho de 2024.

RODRIGO VALADARES

DEPUTADO FEDERAL – UNIÃO/SE





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 62, DE 2024

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 62/2024, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do Relator, Deputado Rodrigo Valadares.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Lucas Redecker – Presidente; General Girão e Márcio Marinho - Vice-Presidentes; Alfredo Gaspar, Amom Mandel, Arlindo Chinaglia, Átila Lins, Claudio Cajado, Coronel Telhada, Damião Feliciano, Dilceu Sperafico, Eros Biondini, Flávio Nogueira, General Pazuello, Jonas Donizette, Marcel van Hattem, Marcelo Crivella, Max Lemos, Otto Alencar Filho, Pastor Gil, Ricardo Salles, Robinson Faria, Rodrigo Valadares, Adilson Barroso, Albuquerque, Cezinha de Madureira, Dandara, Daniela Reinehr, Duda Salabert, Fausto Pinato, Fernanda Melchionna, Fernando Monteiro, Julio Lopes, Luiz Carlos Hauly, Luiz Nishimori, Marcos Pollon, Marcos Soares, Osmar Terra, Pastor Eurico, Pr. Marco Feliciano, Sargento Fahur, Waldemar Oliveira e Zucco.

Sala da Comissão, em 3 de julho de 2024.

Deputado LUCAS REDECKER
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa (PSDB/SP)

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 319, DE 2024.

Aprova o texto do Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador, firmado em Nova York, em 21 de setembro de 2022.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado PAULO ALEXANDRE BARBOSA

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 319, de 2024, que *“Aprova o texto do Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador, firmado em Nova York, em 21 de setembro de 2022”*. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 62, de 2024, oriunda do Poder Executivo.

O Acordo entre o Brasil e El Salvador tem o seguinte conteúdo, conforme descrição produzida na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional:

O Acordo em epígrafe, em consonância com diversos instrumentos da espécie assinados nos últimos anos, estabelece 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 as Partes. O instrumento em escopo é composto por 26 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas e liberdades do ar contempladas na avença.

O artigo I 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 da República de El Salvador, pela Autoridade de Aviação Civil (AAC); de “empresa aérea designada”, que significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo III 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 II disciplina 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 aterrisar;
- b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;
- c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas internacional de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação; e
- d) os demais direitos especificados no Acordo.

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 III regula 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. A autoridade aeronáutica de uma Parte pode solicitar à empresa aérea designada pela outra Parte a demonstração do cumprimento das exigências legais e regulamentares normalmente aplicados por essa autoridade à exploração de serviços aéreos internacionais, nos moldes da Convenção de Chicago.

O artigo IV reconhece o direito da Parte requerida de negar as autorizações de empresas aéreas designadas pela outra Parte, ou de revogar, suspender, modificar ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, no caso em que: a) não se prove documentalmente que a empresa aérea designada se encontra estabelecida, com seu escritório principal e com o efetivo controle regulatório, no território da Parte que a designa; b) a empresa aérea não cumpra as exigências legais e regulatórias da Parte que concede os direitos de serviço aéreo internacional; e c) a empresa aérea não opere conforme as condições prescritas pelo Acordo, inclusive as condições de segurança operacional (artigo X do Acordo) e segurança da aviação (artigo XVI 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 V concede às empresas aéreas designadas flexibilidade operacional para utilizarem aeronaves próprias ou arrendadas, fretadas ou intercambiadas por meio de contratos celebrados entre as empresas aéreas de ambas as Partes ou de terceiros países, podendo mudar de aeronave e número de voo em qualquer ponto da rota especificada, desde que o usuário seja devidamente informado com antecipação e que sejam cumpridos os requisitos estabelecidos por cada Parte.

O artigo VI permite a utilização de código designador único para a comercialização de voos de grupos de empresas aéreas em que participem empresas da outra Parte, desde que cada uma delas conte com as autorizações individuais necessárias, que as rotas estejam cobertas por acordos de código compartilhados aprovado ou registrado pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte e que o usuário seja informado sobre o efetivo transportador antes da venda do bilhete.

O artigo VII faculta a celebração de acordos de cooperação comercial para o compartilhamento de códigos com as empresas aéreas designadas da outra Parte ou com aquelas de terceiros países, desde que todas já estejam contempladas com os direitos



correspondente. Os acordos podem se sujeitar à autorização das autoridades pertinentes das Partes e à avaliação de concorrência.

O artigo VIII 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, passageiros, tripulação, bagagem, carga e mala postal, bem como dos trâmites relativos à migração, alfândega e medidas sanitárias.

O artigo IX delinea o regime de reconhecimento de certificados de aeronavegabilidade, certificados de matrícula ou títulos 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 X conforma 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 XI 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 XII concede 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 XIII prescreve 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 XIV confere 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 XV prevê 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 XVI 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 em Haia, em 16 de dezembro de 1970, e da Convenção para a Repressão de Atos ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988, bem como 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, de um lado, e o padrão da OACI, do outro, ou quando houver motivos razoáveis para acreditar que a contraparte não cumpre as disposições de segurança da aviação deste artigo.

O artigo XVII faculta a conversão de divisas e remessa ao exterior, sem restrições, de receitas locais provenientes da venda de serviços aéreos e atividades conexas 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 para essas operações.

O artigo XVIII 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, à escolha da empresa, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios e trazer, em regime de reciprocidade, seu próprio pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

O artigo XIX prevê que a autoridade aeronáutica obtenha e remeta à outra, sob demanda, dados estatísticos que sejam necessários para se determinar o volume do tráfego transportado pelas empresas aéreas designadas para o serviço acordado.

O artigo XX discrimina os dispositivos do instrumento aplicáveis a voos charter e outros voos não-regulares operados por empresas aéreas de uma Parte Contratante destinados ao território da outra Parte Contratante ou nele originados, assim como aos transportadores aéreos que operem os referidos voos.

O artigo XXI determina que as Partes apliquem o Código de Conduta da OACI para a regulação e operação do Sistema Informatizado de Reserva dentro de seu território.

O artigo XXII estipula que, na superveniência de uma convenção multilateral de transporte aéreo que seja ratificada pelos dois Estados, as autoridades aeronáuticas das Partes devem se consultar sobre a necessidade de ajuste do presente Acordo.

O artigo XXIII prevê a manutenção de consultas entre as autoridades aeronáuticas das Partes com o fim de assegurar a aplicação e cumprimento do Acordo, bem como sua correta interpretação e a eventual emenda de seu texto ou do Quadro de Rotas.

O artigo XXIV obriga o registro do Acordo e de eventuais emendas a ele junta à OACI.

O artigo XXV dispõe que as Partes devem solucionar controvérsias que surjam relativas à interpretação ou aplicação do Acordo por meio de consultas. Caso não cheguem a um acordo dessa forma, podem



submeter a matéria à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros, conforme procedimento descrito no dispositivo.

O artigo XXVI prevê a entrada em vigor do instrumento 30 dias após a data da última comunicação quanto ao cumprimento dos requisitos internos de incorporação do Acordo. O instrumento vigorará por prazo indefinido, salvo denúncia comunicada por via diplomática, com efeitos após seis meses.

O Anexo apresenta o Quadro de Rotas, pelo qual as empresas aéreas designadas podem utilizar quaisquer pontos de origem no território da Parte que as designa, quaisquer pontos intermediários (terceiro Estado), quaisquer pontos de destino na outra Parte e quaisquer pontos além (terceiro Estado), exercendo direitos de tráfego de até quinta liberdade em operações mistas e direitos de até quinta e sétima liberdades em operações exclusivamente cargueiras. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos, omitir escalas, desde que, excetuados os voos exclusivamente cargueiros, os serviços sirvam ao menos um ponto do território da Parte que as tenha designado.

Nos termos do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. A proposta tramita em regime de urgência e está sujeita à análise do Plenário.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de decreto legislativo sob análise tem por objetivo aprovar o texto do *“Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador, firmado em Nova York, em 21 de setembro de 2022”*.

O referido Acordo foi encaminhado ao Congresso Nacional pelo Ministério das Relações Exteriores e pelo Ministério de Portos e Aeroportos, com o objetivo de estabelecer 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 as Partes.

O Acordo que agora analisamos, assinado em 2022, segue, em linhas gerais, os princípios da política denominada de “**céus abertos**”, em conformidade com diversos outros instrumentos de mesma natureza que o Brasil tem celebrado nos últimos anos e que confere às empresas aéreas designadas pelas Partes direitos de liberdade tarifária, flexibilidade operacional para utilizar aeronaves próprias ou arrendadas e para estabelecer acordos de cooperação comercial e código compartilhado, bem como liberdade na definição do número e trajeto de voos semanais, dentro do quadro de rotas do Acordo. Há previsão de direitos de até quinta liberdade do ar para operações mistas e de até sétima liberdade para operações exclusivamente cargueiras.

Quanto às normas, o Acordo com El Salvador confere 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. Também é concedida 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.

Conforme Mensagem do Poder Executivo, o Acordo está de conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), estabelecida pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. Entende-se que os mais recentes acordos aéreos firmados pelo Brasil têm por objetivo conferir maior flexibilidade às empresas transportadoras, em conformidade com a PNAC. Por óbvio, o que se espera com tal flexibilidade é a melhoria da prestação dos serviços para os usuários e a queda dos preços.

Ressalta-se que há tratativas para a celebração de acordo de livre comércio entre El Salvador e o Mercosul, sendo esperado que as trocas comerciais e o tráfego de passageiros entre as Partes sejam ampliados com a entrada em vigor do Acordo bilateral.



O melhor disciplinamento dos serviços aéreos entre o Brasil e El Salvador proporcionará a realização desses serviços de maneira mais eficaz, eficiente e segura, contribuindo para o incremento das relações bilaterais no campo comercial, turístico, cultural e de investimentos.

Em face de todo o exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão de Viação e Transportes, o voto é pela aprovação **do Projeto de Decreto Legislativo nº 319, de 2024**.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado **PAULO ALEXANDRE BARBOSA**
Relator





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 319, DE 2024

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 319/2024, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Paulo Alexandre Barbosa.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Mauricio Neves - Presidente, Bebeto, Bruno Ganem, Denise Pessôa, Flávio Nogueira, Gilberto Abramo, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Juninho do Pneu, Kiko Celeguim, Luciano Vieira, Luiz Carlos Busato, Neto Carletto, Paulo Alexandre Barbosa, Rosana Valle, Rubens Otoni, Alexandre Lindenmeyer, Antonio Carlos Rodrigues, Cezinha de Madureira, Delegado Bruno Lima, Gabriel Nunes, Gilson Daniel, Henderson Pinto, Hugo Leal, Jonas Donizette, Leônidas Cristino, Paulo Guedes, Paulo Litro, Ricardo Ayres, Vicentinho Júnior e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 02 de abril de 2025.

Deputado MAURICIO NEVES
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA –
CCJC**

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 319, DE 2024.

Aprova o texto do Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador, firmado em Nova York, em 21 de setembro de 2022.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado RODRIGO VALADARES

I - RELATÓRIO

O Projeto de Decreto Legislativo nº 319, de 2024, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, objetiva aprovar o texto do Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador, firmado em Nova York, em 21 de setembro de 2022.

A proposição originou-se da Mensagem nº 62, de 29 de fevereiro de 2024, por meio da qual o excelentíssimo Senhor Presidente da República, submeteu ao Congresso Nacional, nos termos do art. 49, I, combinado com o art. 84, VIII, ambos da Constituição Federal, o texto do Acordo.

Conforme a Exposição de Motivos Interministerial EMI nº 00030/2024 MRE MPOR, de 1º de fevereiro de 2024, dos Ministros de Estado das Relações Exteriores e dos Portos e Aeroportos, o acordo *“tem o fito de*





incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências da consolidação de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e de El Salvador, e para além desses”.

O Acordo contém 26 (vinte e seis) artigos e um Anexo, o qual discrimina o Quadro de Rotas e liberdades do ar contempladas na avença. A Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, ao examinar a matéria, detalhou o instrumento da seguinte forma:

*O **artigo I** 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 da República de El Salvador, pela Autoridade de Aviação Civil (AAC); de “empresa aérea designada”, que significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo III 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 II** disciplina 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 aterrisar; b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas do Acordo, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação; e d) os demais direitos especificados no Acordo.

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 III** regula 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. A autoridade aeronáutica de uma Parte pode solicitar à empresa aérea designada pela outra Parte a demonstração do cumprimento das exigências legais e regulamentares normalmente aplicados por essa autoridade à exploração de serviços aéreos internacionais, nos moldes da Convenção de Chicago.

O **artigo IV** reconhece o direito da Parte requerida de negar as autorizações de empresas aéreas designadas pela outra Parte, ou de revogar, suspender, modificar ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, no caso em que: a) não se prove documentalmente que a empresa aérea designada se encontra estabelecida, com seu escritório principal e com o efetivo controle regulatório, no território da Parte que a designa; b) a empresa aérea não cumpra as exigências legais e regulatórias da Parte que concede os direitos de serviço aéreo internacional; e c) a empresa aérea não opere conforme as condições prescritas pelo Acordo, inclusive as condições de segurança operacional (artigo X do Acordo) e segurança da aviação (artigo XVI 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 V** concede às empresas aéreas designadas flexibilidade operacional para utilizarem aeronaves próprias ou arrendadas, fretadas ou intercambiadas por meio de contratos celebrados entre as empresas aéreas de ambas as Partes ou de terceiros países, podendo mudar de aeronave e número de voo em qualquer ponto da rota especificada, desde que o usuário seja devidamente informado com antecipação e que sejam cumpridos os requisitos estabelecidos por cada Parte.

O **artigo VI** permite a utilização de código designador único para a comercialização de voos de grupos de empresas aéreas em que participem empresas da outra Parte, desde que cada





uma delas conte com as autorizações individuais necessárias, que as rotas estejam cobertas por acordos de código compartilhados aprovado ou registrado pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte e que o usuário seja informado sobre o efetivo transportador antes da venda do bilhete.

O **artigo VII** *faculta a celebração de acordos de cooperação comercial para o compartilhamento de códigos com as empresas aéreas designadas da outra Parte ou com aquelas de terceiros países, desde que todas já estejam contempladas com os direitos correspondente. Os acordos podem se sujeitar à autorização das autoridades pertinentes das Partes e à avaliação de concorrência.*

O **artigo VIII** *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, passageiros, tripulação, bagagem, carga e mala postal, bem como dos trâmites relativos à migração, alfândega e medidas sanitárias.*

O **artigo IX** *delineia o regime de reconhecimento de certificados de aeronavegabilidade, certificados de matrícula ou títulos 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 X** *conforma 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 XI** 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 XII** concede 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 XIII** prescreve 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 XIV** confere 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 XV** prevê 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 XVI** 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 em Haia, em 16 de dezembro de 1970, e da Convenção para a Repressão de Atos ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988, bem como 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, de um lado, e o padrão da OACI, do outro, ou quando houver motivos razoáveis para acreditar que a contraparte não cumpre as disposições de segurança da aviação deste artigo.

*O **artigo XVII** faculta a conversão de divisas e remessa ao exterior, sem restrições, de receitas locais provenientes da venda de serviços aéreos e atividades conexas 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 para essas operações.*

*O **artigo XVIII** 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, à escolha da empresa, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios e trazer, em regime de reciprocidade, seu próprio pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.*

*O **artigo XIX** prevê que a autoridade aeronáutica obtenha e remeta à outra, sob demanda, dados estatísticos que sejam necessários para se determinar o volume do tráfego*





transportado pelas empresas aéreas designadas para o serviço acordado.

O **artigo XX** discrimina os dispositivos do instrumento aplicáveis a voos charter e outros voos não-regulares operados por empresas aéreas de uma Parte Contratante destinados ao território da outra Parte Contratante ou nele originados, assim como aos transportadores aéreos que operem os referidos voos.

O **artigo XXI** determina que as Partes apliquem o Código de Conduta da OACI para a regulação e operação do Sistema Informatizado de Reserva dentro de seu território.

O **artigo XXII** estipula que, na superveniência de uma convenção multilateral de transporte aéreo que seja ratificada pelos dois Estados, as autoridades aeronáuticas das Partes devem se consultar sobre a necessidade de ajuste do presente Acordo.

O **artigo XXIII** prevê a manutenção de consultas entre as autoridades aeronáuticas das Partes com o fim de assegurar a aplicação e cumprimento do Acordo, bem como sua correta interpretação e a eventual emenda de seu texto ou do Quadro de Rotas.

O **artigo XXIV** obriga o registro do Acordo e de eventuais emendas a ele junta à OACI.

O **artigo XXV** dispõe que as Partes devem solucionar controvérsias que surjam relativas à interpretação ou aplicação do Acordo por meio de consultas. Caso não cheguem a um acordo dessa forma, podem submeter a matéria à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros, conforme procedimento descrito no dispositivo.

O **artigo XXVI** prevê a entrada em vigor do instrumento 30 dias após a data da última comunicação quanto ao cumprimento dos requisitos internos de incorporação do Acordo. O instrumento vigorará por prazo indefinido, salvo denúncia comunicada por via diplomática, com efeitos após seis meses.

O **Anexo** apresenta o Quadro de Rotas, pelo qual as empresas aéreas designadas podem utilizar quaisquer pontos de origem no território da Parte que as designa, quaisquer pontos intermediários (terceiro Estado), quaisquer pontos de destino na outra Parte e quaisquer pontos além (terceiro Estado), exercendo direitos de tráfego de até quinta liberdade em operações mistas e direitos de até quinta e sétima liberdades em operações exclusivamente cargueiras. As empresas aéreas





designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos, omitir escalas, desde que, excetuados os voos exclusivamente cargueiros, os serviços sirvam ao menos um ponto do território da Parte que as tenha designado.

A Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional destacou em seu parecer que:

o 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 El Salvador de maneira mais eficaz, eficiente e segura, contribuindo para o incremento das relações bilaterais no campo comercial, turístico, cultural e de investimentos.

Com efeito, a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional manifestou-se pela aprovação do Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo nº 319, de 2024, em apreço nesta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

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

Por fim, cuida-se de matéria da competência do Plenário, a qual tramita em regime de urgência, conforme o art. 151, I, "j" do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD). Consequentemente, teve distribuição simultânea nas comissões (art. 139, IV, RICD).

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR





Nos termos dos arts. 32, IV, “a”; 54, I; e 139, II, “c”, todos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, compete a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania proferir parecer sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 319, de 2024.

No que concerne à **constitucionalidade formal**, cabe destacar que compete privativamente ao Presidente da República celebrar tratados, convenções e atos internacionais, sujeitos a referendo do Congresso Nacional (art. 84, VIII, da CF/88). Além disso, cabe exclusivamente ao Congresso Nacional resolver definitivamente sobre os tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional (art. 49, I, da CF/88).

Dessa forma, não encontramos vícios inerentes à competência legislativa, sendo que o projeto de decreto legislativo é a proposição adequada para o tratamento da matéria, conforme o disposto no art. 109, II, do RICD.

Em relação à **constitucionalidade material**, nada há a objetar, na medida em que não identificamos incompatibilidades entre a proposição e os princípios e regras que emanam da Constituição Federal. Nesse contexto, o Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador está em consonância com os princípios que regem a República Federativa do Brasil nas suas relações internacionais, sobretudo a cooperação entre os povos para o progresso da humanidade (art. 4º, IX, da CF/88).

Quanto à **juridicidade**, consideramos que a proposição legislativa é jurídica, uma vez que inova o ordenamento jurídico, respeita os princípios gerais do direito e está em harmonia com o conjunto de normas relacionadas ao tema.

Quanto à **técnica legislativa**, não há reparos a fazer, pois a proposição se adequa aos ditames da Lei Complementar nº 95/1998, que dispõe sobre as normas de redação, elaboração, alteração e consolidação das leis.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Diante do exposto, votamos pela **constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 319, de 2024.**

Sala das Comissões, 25 de setembro de 2024.

RODRIGO VALADARES
DEPUTADO FEDERAL – UNIÃO/SE
RELATOR

Apresentação: 25/09/2024 11:54:26.860 - CCJC
PRL 1 CCJC => PDL 319/2024

PRL n.1





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 319, DE 2024

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 319/2024, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Rodrigo Valadares.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Caroline de Toni - Presidente, Chris Tonietto - Vice-Presidente, Acácio Favacho, Alfredo Gaspar, Allan Garcês, Bacelar, Bia Kicis, Castro Neto, Célia Xakriabá, Chico Alencar, Coronel Assis, Coronel Fernanda, Covatti Filho, Danilo Forte, Defensor Stélio Dener, Delegada Katarina, Delegado Fabio Costa, Delegado Ramagem, Diego Coronel, Dr. Jaziel, Dr. Victor Linhalis, Duarte Jr., Eduardo Bismarck, Elcione Barbalho, Eliza Virgínia, Felipe Carreras, Fernanda Pessoa, Fernando Rodolfo, Flávio Nogueira, Helder Salomão, João Leão, Juarez Costa, Julia Zanatta, Lafayette de Andrada, Luiz Couto, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcos Pollon, Marcos Soares, Maria Arraes, Mauricio Marcon, Mendonça Filho, Nicoletti, Olival Marques, Orlando Silva, Patrus Ananias, Paulo Magalhães, Pedro Lupion, Pr. Marco Feliciano, Renilce Nicodemos, Renildo Calheiros, Ricardo Ayres, Roberto Duarte, Rubens Pereira Júnior, Soraya Santos, Waldemar Oliveira, Alencar Santana, Aluisio Mendes, Átila Lira, Aureo Ribeiro, Benes Leocádio, Cabo Gilberto Silva, Capitão Alberto Neto, Carlos Veras, Cobalchini, Coronel Meira, Dandara, Darci de Matos, Delegado Marcelo Freitas, Delegado Paulo Bilynskyj, Diego Garcia, Domingos Sávio, Erika Kokay, Gilson Daniel, Gilson Marques, Gisela Simona, Kim Kataguiri, Laura Carneiro, Lucas Redecker, Luiz Gastão, Marcel van Hattem, Mauro Benevides Filho, Pauderney Avelino, Paulo Azi, Pedro Campos, Pedro Jr, Rafael Brito, Rodolfo Nogueira, Rodrigo Valadares, Sidney Leite, Tabata Amaral, Tião Medeiros, Toninho Wandscheer, Zé Haroldo Cathedral e Zucco.



Sala da Comissão, em 16 de outubro de 2024.

Deputada CAROLINE DE TONI
Presidente

Apresentação: 17/10/2024 15:58:23.867 - CCJC
PAR 1 CCJC => PDL 319/2024

PAR n.1



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD240507684600>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Caroline de Toni

