



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 609-B, DE 2017

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 573/2016

Aviso nº 660/2016 - C. Civil

Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa Rica, assinado em Brasília, em 04 de abril de 2011; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. MAURO LOPES); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. AUREO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

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

APRECIÇÃO:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa Rica, assinado em Brasília, em 04 de abril de 2011.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, 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 6 de abril de 2017.

Deputado Pedro Vilela
Presidente em exercício

MENSAGEM N.º 573, DE 2016
(Do Poder Executivo)**Aviso nº 660/2016 - C. Civil**

Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa Rica, assinado em Brasília, em 4 de abril de 2011.

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 573

Senhores Membros do Congresso Nacional,

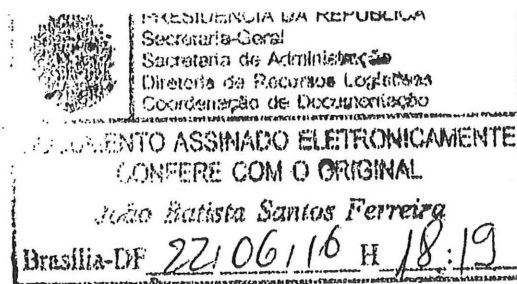
Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa Rica, assinado em Brasília, em 4 de abril de 2011.

Brasília, 19 de outubro de 2016.

A handwritten signature in dark ink, consisting of a stylized 'W' or 'V' shape with a small loop at the top left.

SAK 09064.000/24/2011-86

EMI nº 00129/2016 MRE MTPA



Brasília, 22 de Junho de 2016

Excelentíssimo Senhor Vice-presidente da República No Exercício do Cargo de Presidente da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa Rica, assinado em Brasília, em 4 de abril de 2011, respectivamente, pelo Ministro das Relações Exteriores, Antonio de Aguiar Patriota, e pelo Ministro de Relações Exteriores e Culto, René Castro Salazar.

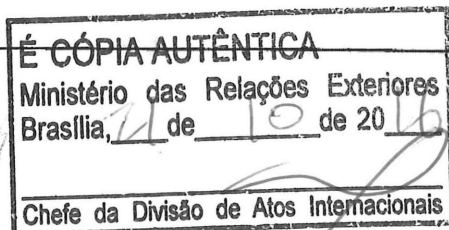
2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Costa Rica e para além desses, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cooperação, entre outras.

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

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: José Serra, Maurício Quintella Malta Lessa

SAC-APOIO
Digitalizado



ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA COSTA RICA

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

e

O Governo da Costa Rica ("Costa Rica"),
daqui por diante referidos como "Partes",

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

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

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

Acordam o que se segue:

ARTIGO 1 Definições

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

- a) "autoridade aeronáutica" significa, no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e no caso da Costa Rica, o Conselho Técnico de Aviação Civil (CETAC), ou em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;
- b) "Acordo" significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;

- c) “capacidade” significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;
- d) “Convenção” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;
- e) “empresa aérea designada” significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;
- f) “preço” significa qualquer preço ou encargo que deverá ser pago pelo transporte de passageiros, bagagem e carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos;
- g) “território”, em relação a um Estado, tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;
- h) “tarifa aeronáutica” significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e
- i) “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais”, têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção.

ARTIGO 2

Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas (em anexo) acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

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

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

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

d) os demais direitos especificados no presente Acordo.

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

4. Nenhuma disposição deste Acordo será considerada como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte.

ARTIGO 3

Designação e Autorização

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

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

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

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

ARTIGO 4

Negação, Revogação e Limitação de Autorização

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

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

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

ARTIGO 5

Aplicação de Leis

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

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

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

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

ARTIGO 6

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.
2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.
3. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoos ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

ARTIGO 7

Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.
2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas estabelecidas em vigor, em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.
3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão conformes com as normas em vigor, em conformidade com a Convenção.
4. Quando uma ação urgente for essencial para garantir a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte.

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

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

ARTIGO 8

Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

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

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

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

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

5. Cada Parte terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte, das medidas de segurança que aplicam ou que planejam aplicar os operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que saem para o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita. Todas as avaliações estarão cobertas por um acordo confidencial específico.

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

ARTIGO 9

Tarifas Aeronáuticas

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

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

ARTIGO 10

Direitos Alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves,

provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos aéreos, material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

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

- a) introduzidos no território de uma Parte por ou em nome da empresa aérea designada pela outra Parte;
- b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte; ou
- c) embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte no território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados, sejam ou não tais produtos utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

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

ARTIGO 11

Impostos

1. O capital representado pelas aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada será tributado unicamente no território da Parte em que está situada a sede da empresa aérea.

2. Os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, bem como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte, devendo ambas as Partes procurar concluir um acordo especial para evitar a dupla tributação.

ARTIGO 12

Capacidade

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

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

ARTIGO 13

Preços

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

ARTIGO 14

Concorrência

1. As Partes deverão informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.
2. As Partes se notificarão mutuamente se considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo.
3. Não obstante quaisquer outras disposições em contrário, nada do disposto neste Acordo deverá (i) requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas ou práticas combinadas que impeçam ou distorçam a concorrência; (ii) reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas combinadas; ou (iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

ARTIGO 15

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

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

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

4. Caso exista um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação, ou caso um acordo especial regule a transferência de fundos entre as Partes, tal acordo prevalecerá.

ARTIGO 16

Atividades Comerciais

1. Cada Parte concederá às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território, serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora.

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

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

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

5. Os representantes e os auxiliares estarão sujeitos às leis e aos regulamentos em vigor da outra Parte.

ARTIGO 17

Flexibilidade Operacional

1. Cada empresa aérea designada poderá, nas operações dos serviços autorizados por este Acordo, utilizar suas próprias aeronaves ou aeronaves que tenham sido arrendadas, fretadas ou intercambiadas por meio de contrato celebrado entre empresas aéreas (de ambas as partes ou de terceiros países), em conformidade com as normas e regulamentos de cada Parte e do artigo 83 bis da Convenção, quando aplicável, e que deverá ser apresentado às autoridades de ambas as Partes. Caso aplicável, as Partes poderão celebrar acordos ou memorandos de caráter técnico-operacional, para estabelecer as condições de delegação ou não de responsabilidades na vigilância da segurança operacional.

2. Sujeito ao parágrafo 1 acima, as empresas aéreas designadas de cada Parte poderão utilizar aeronaves (ou aeronaves e tripulação) arrendadas de outra empresa, desde que isso não resulte no exercício de direitos de tráfego que uma empresa aérea arrendadora não possua.

ARTIGO 18

Código Compartilhado e Acordos de Cooperação

1. Ao operar ou manter os serviços acordados nas rotas acordadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá celebrar acordos de cooperação comercial, incluindo bloqueio de assentos ou código compartilhado, com:

- a) empresa(s) aérea(s) da mesma Parte;
- b) empresa(s) aérea(s) da outra Parte;
- c) empresa(s) aérea(s) de terceiros países, desde que esses terceiros países, autorizem ou permitam tais acordos entre as empresas aéreas da outra Parte e outras empresas aéreas em serviços para, desde e via tais terceiros países;

desde que todas as empresas aéreas nos referidos acordos:

- a) possuam a autorização apropriada;
- b) cumpram os requisitos normalmente aplicáveis a esses acordos, como a proteção ao passageiro e a responsabilidade de informação.

2. Todas as empresas aéreas que participam em tais acordos deverão informar no ponto de venda qual é a empresa aérea operadora.

3. Todos os acordos de código compartilhado devem ter a aprovação prévia das autoridades aeronáuticas antes da implementação.

4. Tais acordos não garantirão o exercício de direitos adicionais de tráfego acessório.

ARTIGO 19

Estatísticas

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

ARTIGO 20

Aprovação de Horários

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

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

ARTIGO 21

Consultas

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento.

2. Tais consultas, que podem ser feitas mediante reuniões ou por correspondência, serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação por escrito pela outra Parte, a menos que de outra forma acordado por ambas as Partes.

ARTIGO 22

Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção das que possam surgir decorrentes dos Artigos 7 (Segurança Operacional) e 8 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas das Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.

2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia será solucionada por via diplomática.

ARTIGO 23

Emendas

Qualquer emenda deste Acordo, acordada entre as Partes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

ARTIGO 24

Acordos Multilaterais

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

ARTIGO 25

Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita

simultaneamente à OACI. Este Acordo expirará à meia noite, hora local da Parte notificada, imediatamente antes do primeiro aniversário da data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela OACI.

ARTIGO 26
Registro na OACI

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

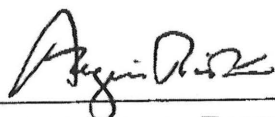
ARTIGO 27
Entrada em Vigor

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

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

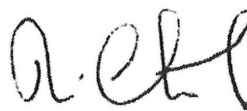
Feito em Brasília, no dia 4 do mês de abril, do ano de 2011, nos idiomas Português e Espanhol, sendo ambos os textos autênticos.

PELO GOVERNO DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO
BRASIL



ANTONIO DE AGUIAR PATRIOTA
Ministro das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA
COSTA RICA



RENÉ CASTRO SALAZAR
Ministro de Relações Exteriores e Culto

ANEXO

Quadro de rotas

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas pela Costa Rica:			
Origem	Via	Destino	Além
Pontos na Costa Rica	Quaisquer pontos	Pontos no Brasil	Quaisquer pontos

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas pelo Brasil:			
Origem	Via	Destino	Além
Pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Pontos na Costa Rica	Quaisquer pontos

NOTAS:

As empresas aéreas designadas de cada Parte poderão, em qualquer ou em todos os voos, à sua opção:

1. efetuar voos em qualquer direção ou em ambas;
2. combinar diferentes números de voo na operação de uma só aeronave;
3. omitir escalas em suas respectivas rotas, em qualquer ponto ou pontos, desde que os serviços comecem ou terminem em um ponto do território da Parte que designa a empresa aérea;
4. servir, nas rotas, um ponto ou pontos intermediários ou além do território das Partes, em qualquer combinação ou ordem;
5. transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas; e
6. servir pontos anteriores a qualquer ponto em seu território, com ou sem mudança de aeronave ou número de voo, e oferecer e anunciar tais serviços ao público como serviços diretos.

PRIMEIRA-SECRETARIA
RECEBIDO nesta Secretaria

Em 24/10/16 às 9:00 horas

Bur Viana 4.766
Assinatura Ponto

Aviso nº 660 - C. Civil.

Em 19 de outubro de 2016.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado BETO MANSUR
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

MSC. 573/2016

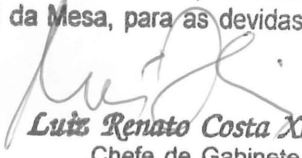
Assunto: Texto de acordo.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem do Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara dos Deputados, no exercício do cargo de Presidente da República, relativa ao texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa Rica, assinado em Brasília, em 4 de abril de 2011.

Atenciosamente,


ELISEU PADILHA
Ministro de Estado Chefe da Casa Civil
da Presidência da República

PRIMEIRA-SECRETARIA
Em 24 / 10 / 2016.
De ordem, ao Senhor Secretário-Geral da Mesa, para as devidas providências.
 Luiz Renato Costa Xavier Chefe de Gabinete

Secretaria-Geral da Mesa SEP/0 24/Out/2016 19:55
Ponto: 4553 Ass.:
nanqu Oriam:
195cc.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

I – RELATÓRIO

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição Federal, o Exmo. Senhor Presidente da República submete ao Congresso o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa Rica, assinado em Brasília, em 04 de abril de 2011.

O presente Acordo conta com um preâmbulo, 26 Artigos e 1 Anexo.

No preâmbulo, os Governos do Brasil e da Costa Rica, ambos Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, afirmam o desejo de contribuir para o desenvolvimento da aviação internacional e concluir um acordo com o propósito de estabelecer e explorar serviços aéreos entre e além seus respectivos territórios.

O Artigo 1 estabelece as definições do Acordo, das quais faço uma breve listagem:

- a) “Autoridade aeronáutica”, se refere, no caso brasileiro, à autoridade de aviação civil representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da Costa Rica, o Conselho Técnico de Aviação Civil (CETAC).
- b) Acordo significa este Acordo, qualquer anexo a ele e quaisquer emendas decorrentes.
- c) “Capacidade” significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos, (frequências) ou de assentos, ou de toneladas de carga oferecidas em um mercado ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;
- d) “Convenção” refere-se à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 07 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com o s Artigos 90 e 94, na

medida em que esses Anexos e emendas tenham entrada em vigor para ambas as Partes;

- e) “Empresa Aérea designada”, significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada nos termos do presente Acordo.
- f) “Preço” significa quaisquer preços e encargos que deverão ser pagos para o transporte aéreo de passageiros, bagagem e carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos.
- g) “Tarifa aeronáutica” significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e cartas; e
- h) “Serviço Aéreo”, “Serviço Aéreo Internacional”, “Empresa Aérea” e “Escala para fins não comerciais” têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional.¹

O Artigo 2 trata da concessão de direitos. Além das rotas especificadas, as Partes terão o direito de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; fazer escalas nos pontos das rotas especificadas entre as Partes, para embarcar e

¹ “Serviço aéreo” (Air service) significa qualquer serviço aéreo regular por aeronaves para o transporte de passageiros, correio ou carga; “Serviço aéreo internacional” (International Air Service) significa o serviço aéreo que passa pelo espaço aéreo sobre o território de mais de um Estado; “Empresa de navegação aérea” (Airline) significa qualquer organização de transporte aéreo operando um serviço aéreo internacional; “Escala sem fins comerciais” (stop for non-traffic purposes) significa um pouso para tomar ou desembarcar passageiros, correio ou carga. (Convenção sobre Aviação Civil Internacional http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decretos/decreto-no-21-713-de-27-08-1946/@/@display-file/arquivo_norma/convencaoChicago.pdf)

desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal separadamente ou em combinação.

O Artigo 3 especifica que cada Parte terá o direito de designar as empresas aéreas que operarão os serviços acordados conforme o presente Acordo e de revogar ou alterar a designação, por via diplomática.

No momento de receber a designação e o pedido de autorização da empresa aérea designada, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa; o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa e a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições sobre segurança operacional e de segurança da Aviação, descritos no Acordo.

O Artigo 4 se refere à negação, revogação e limitação de autorização a qual ocorrerá se as autoridades aeronáuticas de cada Parte não estejam convencidas de que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa; de que o controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa; a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas sobre Segurança Operacional e Segurança da Aviação dispostos no presente Acordo; ou a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e os regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

O Artigo 5 estabelece que as leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou à operação e navegação de tais aeronaves serão aplicados às aeronaves das empresas da outra Parte.

Estabelece ainda que a aplicação dos regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares, nenhuma Parte dará preferência as suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar.

Os passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto estarão sujeitos a inspeção simplificada.

Na conformidade do Artigo 6, os certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que tais certificados tenham sido emitidos ou convalidados sob requisitos iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

O Artigo 7 trata da segurança operacional, um dos pontos cruciais do Acordo. De acordo com ele, cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Se, depois de realizadas as consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém e administra os requisitos de segurança estabelecidos pela Convenção de Aviação Civil Internacional, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

O Artigo faz referência ao Artigo 16 da Convenção de Aviação Civil Internacional, o qual determina que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de inspeção. O objetivo da inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças da tripulação e o equipamento da aeronave.

Caso seja indispensável adotar medidas urgentes para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte se reserva o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas de outra Parte.

Se for constatado que uma Parte continua a descumprir as normas da OACI, o Secretário Geral da Organização será notificado.

O Artigo 8 trata da segurança da Aviação. Nele, as Partes reafirmam sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. As Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão

ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971 e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal, em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

Assim, Brasil e Costa Rica fornecerão toda a assistência mútua contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações e serviços de navegação aérea e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil. Ambos também deverão agir, em suas relações mútuas, seguindo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI, além de exigir que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território ajam em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação.

Será exigido que os operadores de aeronave observem as disposições sobre a segurança da aviação, detalhadas anteriormente, na descrição do Artigo 3 do presente Acordo. Medidas adequadas devem ser efetivamente aplicadas em cada território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque.

Em caso de incidente ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança da aeronave, seus passageiros e tripulações de aeroportos ou instalações e serviços de navegação aérea, as Partes fornecerão assistência mútua, facilitando as comunicações e tomarão todas as medidas apropriadas para pôr termo à ameaça.

As Partes terão o direito de avaliação, pelas suas autoridades aeronáuticas, de avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo aplicadas ou que planejam aplicar, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para ele. Tais avaliações serão executadas na conformidade dos

entendimentos administrativos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora, com a finalidade de assegurar a rapidez das avaliações. Todas as avaliações serão cobertas por um acordo específico sobre a proteção de informações.

Se uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre adequadamente os dispositivos de segurança da aviação, poderá solicitar a realização de consultas. A falta de acordo na realização de consultas constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa ou empresas aéreas designadas pela outra Parte.

O Artigo 9 trata das tarifas aeronáuticas, as quais não poderão ser superiores às cobradas das empresas aéreas de cada Parte.

O Artigo 10 se refere aos direitos alfandegários, estabelecendo que cada Parte, com base na reciprocidade, pode isentar uma empresa aérea designada da outra Parte de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, provisões de bordo e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves e empresa aérea.

O Artigo 11 estipula que os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte. Neste Artigo, o Acordo prevê a conclusão de um acordo especial que evite a dupla tributação.

O Artigo 12 determina que cada Parte permitirá à empresa aérea designada que determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada.

Quanto aos preços, dos quais trata o Artigo 13, eles serão fixados pelas empresas aéreas designadas e não estarão sujeitos à aprovação.

O Artigo 14 estipula que as Partes deverão manter-se informadas sobre suas leis, políticas e práticas sobre concorrência ou modificações dessa legislação.

Nos termos do Artigo 15, Brasil e Costa Rica permitirão às empresas aéreas designadas de cada Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas

as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.

De acordo com o Artigo 16, as empresas aéreas de cada Parte terão o direito de vender e comercializar em seu território os serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de abrir seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora, como não operadora.

As normas do artigo 17, que tratam da flexibilidade operacional, estabelecem que cada empresa aérea designada poderá, nas operações dos serviços autorizados por este Acordo, usar suas próprias aeronaves ou aeronaves que tenham sido arrendadas, fretadas ou intercambiadas por meio de contrato celebrado entre empresas aéreas.

O Artigo 18 se refere ao Código Compartilhado e aos Acordos de Cooperação. Ele estabelece que ao operar ou manter os serviços acordados nas rotas acordadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá celebrar acordos de cooperação comercial, incluindo bloqueio de assentos ou código compartilhado, com empresas aéreas da mesma Parte; empresas aéreas da outra Parte, empresas aéreas de terceiros países, desde que esses terceiros países autorizem ou permitam tais acordos entre as empresas aéreas da outra Parte e outras empresas aéreas em serviços para, desde e via tais terceiros países, desde que cumpridas determinadas considerações.

O Artigo 19 estabelece que as autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas.

Nos termos do Artigo 20, as empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas de outra Parte, pelo menos trinta dias antes do início dos serviços.

O Artigo 21 abre a possibilidade de solicitação de realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda do Acordo em seu cumprimento.

O Artigo 22 trata da solução de controvérsias, à exceção das que possam surgir decorrentes da Segurança Operacional, da qual trata o Artigo 7 e Artigo 8 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas das Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.

O Artigo 23 abre espaço para emendas ao Acordo, a serem negociadas entre as Partes e que entrarão em vigor por troca de Notas diplomáticas.

Nos termos do artigo 24, se um novo acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo será emendado para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral.

O presente Acordo terá vigência indefinida, mas pode ser denunciado a qualquer momento. A notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional, de acordo com o Artigo 25.

O presente Acordo, bem como suas possíveis emendas, serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional pela Parte em cujo território haja sido assinado, ou conforme acertado entre as Partes.

Ele entrará em vigor, nos termos do Artigo 27, na data de recebimento da segunda nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

Finalmente, o Anexo estabelece o Quadro de Rotas a serem designadas pelas empresas aéreas. A Costa Rica pode operar de pontos na Costa Rica via quaisquer pontos para pontos no Brasil e de lá, para pontos além, enquanto o Brasil também pode operar de pontos no Brasil via quaisquer pontos com destino para pontos na Costa Rica e, desde lá, outros pontos.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

De acordo com a Exposição de Motivos do Ministério das Relações Exteriores, a qual acompanha e instrui a Mensagem Presidencial, o texto foi escrito, no Brasil, pelo Ministério das Relações Exteriores em conjunto com a Agência Nacional de Aviação (ANAC), com o objetivo de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre Brasil e Costa Rica, consequências esperadas do

estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de ambos os países. Tal marco deverá contribuir para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação.

Ressalte-se que, nos últimos anos, o Brasil tem realizado acordos sobre serviços aéreos com diversos países, entre eles: Ucrânia, Estados Unidos, Arábia Saudita, Cuba e Curaçau, com características semelhantes.

O instrumento em apreço fundamenta-se, como os recentes acordos de serviços aéreos assinados pelo Governo Brasileiro, nas preparações para o início de uma “política de céus abertos”. Como se sabe, a política de céus abertos prevê a liberalização de normas e regulamentos sobre a indústria da aviação internacional, com ênfase na aviação comercial, ou seja, a abertura de um mercado livre para a indústria aérea, onde diversos países, por meio de tratados, cooperam entre si.

A propósito, cumpre destacar o sistema das cinco liberdades do ar, estabelecidos Organização da Aviação Civil Internacional. São elas:

- 1) Sobrevoos pacíficos do território;
- 2) Escala técnica;
- 3) Desembarcar passageiros e mercadorias com destino ao Estado patrial da aeronave;
- 4) Embarcar passageiros e mercadorias com destino ao Estado patrial da aeronave;
- 5) Permitir que as aeronaves do outro embarquem e desembarquem, em seu território, passageiros e mercadorias com destino a - ou provenientes de – outros países membros da OACI.²

Condizente com a política de “céus abertos”, o presente Acordo institui que cada Parte permitirá à empresa aérea designada que determine a frequência a capacidade dos serviços de transportes aéreo internacional a ser ofertada, bem como autoriza que as próprias empresas fixem os preços das passagens.

Por outro lado, o sistema de inspeções e consultas estabelecido pelo Acordo, a serem efetuados pelas autoridades aéreas de cada país, estimulam a rapidez e a desburocratização do deslocamento entre Brasil e Costa Rica e estreitará os laços entre os países.

Com efeito, Brasil e Costa Rica mantém relações diplomáticas há 111 anos e, em 2011 ocupava a posição de maior parceiro comercial do Brasil na América

² Rezek, Francisco. Direito Internacional Público. Saraiva, 13ª edição.

Central.

Já em 2012, os países participaram de reunião de alto nível e acordaram um Programa com iniciativas na área de segurança, bem-estar social, modernização do Estado, ambiente, energia, telecomunicações e agropecuária. Assim, somos pela aprovação do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa Rica, assinado em Brasília, em 04 de abril de 2011, nos termos do projeto de decreto legislativo que apresentamos a seguir.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputada Bruna Furlan
Relatora

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2017
(MENSAGEM Nº 573, DE 2016)

Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa Rica, assinado em Brasília, em 04 de abril de 2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa Rica, assinado em Brasília, em 04 de abril de 2011.

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

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputada Bruna Furlan
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 573/16, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer da relatora, Deputada Bruna Furlan.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Bruna Furlan - Presidente; André de Paula, Arlindo Chinaglia, Benito Gama, Cabuçu Borges, Dimas Fabiano, Eduardo Barbosa, Ezequiel Fonseca, Guilherme Coelho, Heráclito Fortes, Jarbas Vasconcelos, Jean Wyllys, Jô Moraes, Luiz Lauro Filho, Luiz Nishimori, Luiz Sérgio, Marcelo Aguiar, Marcelo Castro, Márcio Marinho, Nelson Pellegrino, Pastor Eurico, Pedro Fernandes, Pedro Vilela, Rubens Bueno, Angelim, Dilceu Sperafico, Janete Capiberibe, João Fernando Coutinho, Milton Monti, Orlando Silva, Renzo Braz, Subtenente Gonzaga e Thiago Peixoto.

Sala da Comissão, em 5 de abril de 2017.

Deputado PEDRO VILELA
Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos,

fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

TÍTULO IV
DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

CAPÍTULO I
DO PODER LEGISLATIVO

.....

Seção II
Das Atribuições do Congresso Nacional

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

- I - sistema tributário, arrecadação e distribuição de rendas;
- II - plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, operações de crédito, dívida pública e emissões de curso forçado;
- III - fixação e modificação do efetivo das Forças Armadas;
- IV - planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento;
- V - limites do território nacional, espaço aéreo e marítimo e bens do domínio da União;
- VI - incorporação, subdivisão ou desmembramento de áreas de Territórios ou Estados, ouvidas as respectivas Assembléias Legislativas;
- VII - transferência temporária da sede do Governo Federal;
- VIII - concessão de anistia;
- IX - organização administrativa, judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública da União e dos Territórios e organização judiciária e do Ministério Público do Distrito Federal; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação)*
- X - criação, transformação e extinção de cargos, empregos e funções públicas, observado o que estabelece o art. 84, VI, b; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)*
- XI - criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)*
- XII - telecomunicações e radiodifusão;
- XIII - matéria financeira, cambial e monetária, instituições financeiras e suas operações;
- XIV - moeda, seus limites de emissão, e montante da dívida mobiliária federal.
- XV - fixação do subsídio dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, observado o que dispõem os arts. 39, § 4º; 150, II; 153, III; e 153, § 2º, I. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998 e com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*

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

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

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

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

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

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

VI - mudar temporariamente sua sede;

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

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

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

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

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

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

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

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

XV - autorizar referendo e convocar plebiscito;

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

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

Art. 50. A Câmara dos Deputados e o Senado Federal, ou qualquer de suas Comissões, poderão convocar Ministro de Estado ou quaisquer titulares de órgãos diretamente subordinados à Presidência da República para prestarem, pessoalmente, informações sobre assunto previamente determinado, importando crime de responsabilidade a ausência sem justificativa adequada. [\(“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994\)](#)

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

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

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 609, de 2017, que *“Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa Rica, assinado em Brasília, em 04 de abril de 2011”*. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 573, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

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

“O presente Acordo conta com um preâmbulo, 26 Artigos e 1 Anexo.

No preâmbulo, os Governos do Brasil e da Costa Rica, ambos Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, afirmam o desejo de contribuir para o desenvolvimento da aviação internacional e concluir um acordo com o propósito de estabelecer e explorar serviços aéreos entre e além seus respectivos territórios.

O Artigo 1 estabelece as definições do Acordo, das quais faço uma breve listagem:

a) “Autoridade aeronáutica”, se refere, no caso brasileiro, à autoridade de aviação civil representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da Costa Rica, o Conselho Técnico de Aviação Civil (CETAC).

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

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

d) “Convenção” refere-se à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 07 de dezembro de 1944, e

inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrada em vigor para ambas as Partes;

e) “Empresa Aérea designada”, significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada nos termos do presente Acordo.

f) “Preço” significa quaisquer preços e encargos que deverão ser pagos para o transporte aéreo de passageiros, bagagem e carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos.

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

h) “Serviço Aéreo”, “Serviço Aéreo Internacional”, “Empresa Aérea” e “Escala para fins não comerciais” têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

O Artigo 2 trata da concessão de direitos. Além das rotas especificadas, as Partes terão o direito de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; fazer escalas nos pontos das rotas especificadas entre as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal separadamente ou em combinação.

O Artigo 3 especifica que cada Parte terá o direito de designar as empresas aéreas que operarão os serviços acordados conforme o presente Acordo e de revogar ou alterar a designação, por via diplomática.

No momento de receber a designação e o pedido de autorização da empresa aérea designada, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa; o efetivo controle regulatório da

empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa e a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições sobre segurança operacional e de segurança da Aviação, descritos no Acordo.

O Artigo 4 se refere à negação, revogação e limitação de autorização a qual ocorrerá se as autoridades aeronáuticas de cada Parte não estejam convencidas de que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa; de que o controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa; a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas sobre Segurança Operacional e Segurança da Aviação dispostos no presente Acordo; ou a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e os regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

O Artigo 5 estabelece que as leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou à operação e navegação de tais aeronaves serão aplicados às aeronaves das empresas da outra Parte.

Estabelece ainda que a aplicação dos regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares, nenhuma Parte dará preferência as suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar.

Os passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto estarão sujeitos a inspeção simplificada.

Na conformidade do Artigo 6, os certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que tais certificados tenham sido emitidos ou convalidados sob requisitos iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

O Artigo 7 trata da segurança operacional, um dos pontos cruciais do Acordo. De acordo com ele, cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional pela outra Parte

nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Se, depois de realizadas as consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém e administra os requisitos de segurança estabelecidos pela Convenção de Aviação Civil Internacional, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

O Artigo faz referência ao Artigo 16 da Convenção de Aviação Civil Internacional, o qual determina que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de inspeção. O objetivo da inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças da tripulação e o equipamento da aeronave.

Caso seja indispensável adotar medidas urgentes para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte se reserva o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas de outra Parte.

Se for constatado que uma Parte continua a descumprir as normas da OACI, o Secretário Geral da Organização será notificado.

O Artigo 8 trata da segurança da Aviação. Nele, as Partes reafirmam sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. As Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971 e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal, em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

Assim, Brasil e Costa Rica fornecerão toda a assistência mútua contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações e serviços de navegação aérea e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil. Ambos também deverão agir, em suas relações mútuas, seguindo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI, além de exigir que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território ajam em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação.

Será exigido que os operadores de aeronave observem as disposições sobre a segurança da aviação, detalhadas anteriormente, na descrição do Artigo 3 do presente Acordo. Medidas adequadas devem ser efetivamente aplicadas em cada território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque.

Em caso de incidente ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança da aeronave, seus passageiros e tripulações de aeroportos ou instalações e serviços de navegação aérea, as Partes fornecerão assistência mútua, facilitando as comunicações e tomarão todas as medidas apropriadas para pôr termo à ameaça.

As Partes terão o direito de avaliação, pelas suas autoridades aeronáuticas, de avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo aplicadas ou que planejam aplicar, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para ele. Tais avaliações serão executadas na conformidade dos entendimentos administrativos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora, com a finalidade de assegurar a rapidez das avaliações. Todas as avaliações serão cobertas por um acordo específico sobre a proteção de informações.

Se uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre adequadamente os dispositivos de segurança da aviação, poderá solicitar a realização de consultas. A falta de acordo na realização de consultas constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa ou empresas aéreas designadas pela outra Parte.

O Artigo 9 trata das tarifas aeronáuticas, as quais não poderão ser superiores às cobradas das empresas aéreas de cada Parte.

O Artigo 10 se refere aos direitos alfandegários, estabelecendo que cada Parte, com base na reciprocidade, pode isentar uma empresa aérea designada da outra Parte de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, provisões de bordo e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves e empresa aérea.

O Artigo 11 estipula que os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte. Neste Artigo, o Acordo prevê a conclusão de um acordo especial que evite a dupla tributação.

O Artigo 12 determina que cada Parte permitirá à empresa aérea designada que determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada.

Quanto aos preços, dos quais trata o Artigo 13, eles serão fixados pelas empresas aéreas designadas e não estarão sujeitos à aprovação.

O Artigo 14 estipula que as Partes deverão manter-se informadas sobre suas leis, políticas e práticas sobre concorrência ou modificações dessa legislação.

Nos termos do Artigo 15, Brasil e Costa Rica permitirão às empresas aéreas designadas de cada Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.

De acordo com o Artigo 16, as empresas aéreas de cada Parte terão o direito de vender e comercializar em seu território os serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de abrir seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora, como não operadora.

As normas do artigo 17, que tratam da flexibilidade operacional, estabelecem que cada empresa aérea designada poderá, nas operações dos serviços autorizados por este Acordo, usar suas próprias aeronaves ou aeronaves que tenham sido arrendadas, fretadas ou intercambiadas por meio de contrato celebrado entre empresas aéreas.

O Artigo 18 se refere ao Código Compartilhado e aos Acordos de Cooperação. Ele estabelece que ao operar ou manter os serviços acordados nas rotas acordadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá celebrar acordos de cooperação comercial, incluindo bloqueio de assentos ou código compartilhado, com empresas aéreas da mesma Parte; empresas aéreas da outra Parte, empresas aéreas de terceiros países, desde que esses terceiros países autorizem ou permitam tais acordos entre as empresas aéreas da outra Parte e outras empresas aéreas em serviços para, desde e via tais terceiros países, desde que cumpridas determinadas considerações.

O Artigo 19 estabelece que as autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas.

Nos termos do Artigo 20, as empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas de outra Parte, pelo menos trinta dias antes do início dos serviços.

O Artigo 21 abre a possibilidade de solicitação de realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda do Acordo em seu cumprimento.

O Artigo 22 trata da solução de controvérsias, à exceção das que possam surgir decorrentes da Segurança Operacional, da qual trata o Artigo 7 e Artigo 8 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas das Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.

O Artigo 23 abre espaço para emendas ao Acordo, a serem negociadas entre as Partes e que entrarão em vigor por troca de Notas diplomáticas.

Nos termos do artigo 24, se um novo acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo será emendado para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral.

O presente Acordo terá vigência indefinida, mas pode ser denunciado a qualquer momento. A notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional, de acordo com o Artigo 25.

O presente Acordo, bem como suas possíveis emendas, serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional pela Parte em cujo território haja sido assinado, ou conforme acertado entre as Partes. Ele entrará em vigor, nos termos do Artigo 27, na data de recebimento da segunda nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

Finalmente, o Anexo estabelece o Quadro de Rotas a serem designadas pelas empresas aéreas. A Costa Rica pode operar de pontos na Costa Rica via quaisquer pontos para pontos no Brasil e de lá, para pontos além, enquanto o Brasil também pode operar de pontos no Brasil via quaisquer pontos com destino para pontos na Costa Rica e, desde lá, outros pontos”.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de decreto legislativo sob análise tem por objetivo aprovar o texto do *“Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa Rica, assinado em Brasília, em 04 de abril de 2011”.*

Referido Acordo foi conduzido, do lado brasileiro, conjuntamente pelo Ministério das Relações Exteriores e pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. O Acordo tem por objetivo incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os países signatários, mediante o estabelecimento de marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e da Costa Rica, e para além desses. Dessa forma, espera-se alcançar a ampliação das relações bilaterais nas áreas do comércio, do turismo e da cooperação, entre outras, com fundamento na competição entre as empresas transportadoras.

O Acordo que agora analisamos, assinado em 2011, segue, em linhas gerais, os princípios da política denominada de “céus abertos”, adotada pelo Governo brasileiro em algumas das últimas negociações bilaterais no campo do transporte aéreo, como foi o caso do Acordo com os Estados Unidos.

Quanto às normas, o Acordo com a Costa Rica estatui que os preços dos serviços aéreos poderão ser livremente fixados pelas empresas aéreas, sem estarem sujeitos à aprovação. A capacidade e a frequência dos serviços a serem prestados pelas companhias designadas também se submetem a regras de mercado, não necessitando haver acordo formal entre as Partes para a definição dessas variáveis. Esta, sem dúvida, é a tendência do mercado internacional de transporte aéreo.

Segundo a ANAC, a principal razão para a assinatura dos recentes acordos aéreos tem sido conferir maior flexibilidade às empresas transportadoras, em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. Por óbvio, o que se espera com tal flexibilidade é a melhoria da prestação dos serviços para os usuários e a queda dos preços.

A Costa Rica é um parceiro comercial promissor do Brasil na América Central. Nosso País exporta principalmente automóveis e máquinas para os costarrriquenhos. Em 2014, o intercâmbio comercial alcançou cerca de quinhentos e trinta milhões de dólares, tendo atingido quase um bilhão de dólares em 2012. O presente acordo tende a assumir um papel importante na meta de se recuperar o patamar anterior de intercâmbio e, por que não?, de superá-lo. Espera-se, enfim, que as trocas comerciais e o tráfego de passageiros entre as Partes ampliem-se com a entrada em vigor do Acordo bilateral.

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 609, de 2017**.

Sala da Comissão, em 24 de agosto de 2017.

Deputado MAURO LOPES
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 609/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Lopes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Marinha Raupp e Diego Andrade - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Alfredo Nascimento, Christiane de Souza Yared, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hermes Parcianello, Hugo Leal, José Airtton Cirilo, Julio Lopes, Laudívio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Paulo Feijó, Remídio Monai, Renzo Braz, Roberto Britto, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Aliel Machado, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, Danrlei de Deus Hinterholz, De Jorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Deley, Irajá Abreu, Jones Martins, Lázaro Botelho, Leonardo Monteiro, Marcelo Álvaro Antônio, Marcelo Matos, Miguel Lombardi, Nilto Tatto, Raquel Muniz, Simão Sessim e Zé Augusto Nalin.

Sala da Comissão, em 27 de setembro de 2017.

Deputado SIMÃO SESSIM

Presidente em exercício

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I – RELATÓRIO

O Projeto de Decreto Legislativo nº 609, de 2017, aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa Rica, assinado em Brasília, em 04 de abril de 2011, encaminhado pela Mensagem n. 573, de 2016.

Em linhas gerais, o Acordo objetiva contribuir para o desenvolvimento da aviação internacional e, para tanto, dispõe sobre o estabelecimento e exploração de serviços aéreos entre o Brasil e a Costa Rica, inclusive os direitos de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; e fazer escalas nos pontos das rotas especificadas entre as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal separadamente ou em combinação.

A matéria foi distribuída às Comissões de Viação e Transportes (CVT), para exame do mérito, e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), para análise da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

O regime de tramitação é o de urgência e a proposição está sujeita à apreciação do Plenário.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme determina o Regimento Interno da Câmara dos Deputados (art. 32, IV, a), cabe a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se pronunciar acerca da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da matéria.

Em relação à constitucionalidade do Projeto de Decreto Legislativo nº 609, de 2017, considero que ele é compatível com a Constituição Federal, tendo em vista que o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa Rica, assinado em Brasília, em 04 de abril de 2011, foi encaminhado pelo Exmo. Sr. Presidente da República à apreciação do Congresso Nacional nos termos do artigo 84, inciso VIII, combinado com o artigo 49, inciso I, todos da Constituição Federal.

Quanto à juridicidade da matéria, não se observaram do conteúdo normativo do referido ato internacional quaisquer violações aos princípios gerais do Direito pátrio.

Com razão, o Acordo estabelece normas de cooperação entre o Brasil e a Costa Rica no âmbito da aviação internacional, dispondo sobre diversos direitos já previstos em outro importante tratado internacional: a Convenção de Aviação Civil Internacional, do qual ambos os países são signatários. Entre esses direitos que são regulados, podemos citar as liberdades de sobrevoos pacíficos entre os respectivos territórios, de escalas técnicas e de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias.

O Acordo ainda cuida de normas sobre segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, em consonância com as disposições de outros tratados internacionais que versam sobre o tema, a exemplo 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.

Da leitura das normas do Acordo de Serviços Aéreos entre o Brasil e a Costa Rica não se vislumbraram quaisquer afrontas aos princípios da soberania e da independência nacional, tampouco aos direitos e garantias fundamentais dos usuários brasileiros ou estrangeiros dos serviços de aviação aérea.

Quanto às normas de técnica legislativa e redação, previstas na Lei Complementar nº 95, de 1998, o projeto revela-se de boa técnica legislativa.

Por todo o exposto, voto pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica do Projeto de Decreto Legislativo nº 609, de 2017.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado AUREO

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 609/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Aureo.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Pacheco - Presidente, Daniel Vilela e Marcos Rogério - Vice-Presidentes, Antonio Bulhões, Benjamin Maranhão, Betinho Gomes, Bilac Pinto, Carlos Bezerra, Chico Alencar, Delegado Éder Mauro, Edio Lopes, Expedito Netto, Fábio Sousa, Félix Mendonça Júnior, Hildo Rocha, Jorginho Mello, Jutahy Junior, Luiz Couto, Maia Filho, Marco Maia, Milton Monti, Osmar Serraglio, Patrus Ananias, Paulo Teixeira, Renata Abreu, Ronaldo Fonseca, Silvio Torres, Thiago Peixoto, Afonso Motta, Alexandre Leite, Aliel Machado, André Abdon, André Amaral, Bacelar, Celso Maldaner, Cícero Almeida, Covatti Filho, Danilo Cabral, Delegado Edson Moreira, Edmar Arruda, Felipe Maia, Giovani Cherini, Gorete Pereira, Hiran Gonçalves, Jerônimo Goergen, João Campos, João Fernando Coutinho, José Carlos Araújo, Laerte Bessa, Lelo Coimbra, Lincoln Portela, Major Olimpio, Mário Negromonte Jr., Moses Rodrigues, Nelson Pellegrino, Pastor Eurico, Paulo Magalhães, Pedro Vilela, Roberto de Lucena, Rodrigo de Castro, Soraya Santos e Toninho Pinheiro.

Sala da Comissão, em 5 de setembro de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO

Presidente

FIM DO DOCUMENTO