



C0072825A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO
N.º 782-B, DE 2017
(Da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul.)**

**Mensagem nº 78/2017
Aviso nº 85/2017 - C. Civil**

Aprova o texto do Acordo Sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, assinado em Brasília, em 8 de junho de 2016; tendo parecer: da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, pela aprovação (relatora: DEP. BRUNA FURLAN); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. MAURO MARIANI).

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

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

SUMÁRIO

- I - Projeto inicial
- II - Na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional:
 - Parecer da relatora
 - Parecer da Comissão
- III - Na Comissão de Viação e Transportes:
 - Parecer do relator
 - Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo Sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, assinado em Brasília, em 8 de junho de 2016.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à consideração 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 artigo 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 das Sessões, em 27 de setembro de 2017.

Deputado **CELSO RUSSOMANNO**

Presidente

MENSAGEM N.º 78, DE 2017

(Do Poder Executivo)

Aviso nº 85/2017 - C. Civil

Acordo Sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, assinado em Brasília, em 8 de junho de 2016.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA NO PARLAMENTO DO MERCOSUL;
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 78

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 do Paraguai, assinado em Brasília, em 8 de junho de 2016.

Brasília, 22 de março de 2017.

EMI nº 00255/2016 MRE MTPA

Brasília, 27 de Dezembro de 2016

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, assinado em Brasília, em 08 de junho de 2016, pelo Ministro de Estado das Relações Exteriores, José Serra, e pelo Ministro das Relações Exteriores do Paraguai, Eladio Loizaga.

2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), visa a incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas da atualização do marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Paraguai, e para além desses, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação. Em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil estabelecida pelo Decreto nº 6.780/2009, o Acordo contempla concessão de direitos de tráfego de quinta liberdade (artigo 2, alínea c), livre determinação de capacidade (artigo 12), liberdade tarifária (artigo 13) e quadro de rotas aberto (anexo ao Acordo).

3. À luz do exposto, e com vistas ao encaminhamento do ato à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o Artigo 84, inciso VIII, combinado com o Artigo 49, inciso I, 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

**ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS
ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
E O GOVERNO DA REPÚBLICA DO PARAGUAI**

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República do Paraguai, doravante 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 seus respectivos territórios e além;

Acordam o que se segue:

ARTIGO 1
Definições

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

- a) “autoridades aeronáuticas” significa, no caso da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil, constituída pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e no caso da República do Paraguai, a autoridade de aviação civil constituída pela Direção Nacional de Aviação Civil, ou em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções atualmente exercidas pelas autoridades acima mencionadas;
- b) “Acordo” significa este Acordo, seu Anexo e quaisquer emendas que venham a ser feitas;
- c) “capacidade” significa o total de serviços estabelecidos pelo acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;
- d) “Convenção” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui os Anexos adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, desde 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) “tarifa” significa qualquer dos seguintes:
 - i) O preço cobrado por uma empresa aérea para o transporte de passageiros e suas bagagens nos serviços aéreos e as condições aplicáveis aos serviços relacionados com tal transporte.
 - ii) O frete cobrado por uma empresa aérea para o transporte de carga (exceto mala postal) nos serviços aéreos.
 - iii) As condições que regulam a disponibilidade e a aplicabilidade de tal tarifa, incluindo qualquer vantagem vinculada à mesma e a comissão paga por uma empresa aérea a um agente pelos bilhetes emitidos e por outros serviços auxiliares vendidos pelos referidos agentes relacionados com tal transporte.

- 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;
- 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; e
- j) “OACI” significa a Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 2

Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais regulares nas rotas especificadas no Quadro de Rotas.
2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes gozarão dos seguintes direitos:
 - a) o direito de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;
 - b) o direito de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;
 - c) o direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas do presente Acordo para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e
 - d) os demais direitos especificados no presente Acordo.
3. As empresas aéreas de cada Parte que não 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. Nenhum dispositivo do parágrafo 2 será considerado 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, pela via diplomática.
2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:
 - a) a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa;
 - b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa;
 - c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e
 - d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições prescritas segundo

as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

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

ARTIGO 4

Negação, Revogação e Limitação de Autorização

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

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

2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no parágrafo 1 do presente Artigo seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou às disposições deste Acordo, esse direito somente será exercido após a realização de reunião de consulta entre as Partes. 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 ambas as Partes.

ARTIGO 5

Aplicação de Leis

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

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

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

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

ARTIGO 6

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados 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 padrões 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 padrões 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 sobrevoo ou pouso em seu próprio território, as 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 padrões de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que tratam das normas de segurança operacional, que satisfaçam as normas em vigor de 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 esta 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 estabelecidas com base na Convenção.

4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou 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 Secretário Geral da OACI 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 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.

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

4. Cada Parte concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger a aeronave 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. Em tal caso essas medidas serão discutidas em detalhes e seu custo deverá ser considerado e ser compartilhado por ambas as Partes.

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

6. Cada Parte terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma 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 o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita.

7. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos 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, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

ARTIGO 9

Tarifas Aeronáuticas

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

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

ARTIGO 10

Direitos Alfandegários

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

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de 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

Tributos

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 as duas 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 a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.
2. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte.

ARTIGO 13

Tarifas

1. As tarifas cobradas pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidas livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitas a aprovação.
2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, das tarifas do transporte para e desde seu território.

ARTIGO 14

Salvaguardas

1. As Partes concordam que as seguintes práticas das empresas aéreas podem considerar-se como possíveis práticas competitivas desleais que podem justificar um exame mais minucioso:

- a) cobrança de tarifas de passageiros e carga em níveis que são, no conjunto, insuficientes para cobrir os custos de proporcionar os serviços correspondentes, na rota;
- b) as práticas em questão sejam continuadas em lugar de temporárias;
- c) as práticas em questão afetem seriamente a economia de outra empresa aérea ou causam-lhe significativo prejuízo;
- d) as práticas em questão reflitam uma aparente intenção ou tenham o provável efeito de prejudicar, excluir ou tirar outra empresa aérea do mercado; e
- e) comportamento indicando um abuso de posição dominante na rota.

2. Se as autoridades aeronáuticas de uma Parte consideram que uma ou várias operações pretendidas ou realizadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte podem constituir um comportamento competitivo desleal, de acordo com as práticas relacionadas no parágrafo 1, podem solicitar que se realizem consultas de acordo com o Artigo 21 (Consultas) a fim de resolver o problema. Em tal solicitação devem ser indicados os motivos correspondentes e as consultas deverão ser iniciadas até 30 (trinta) dias após a solicitação.

3. Se as Partes não conseguirem resolver o problema mediante consultas, qualquer das Partes poderá invocar o mecanismo de solução de controvérsias, conforme o Artigo 22 (Solução de Controvérsias), para solucioná-lo.

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 sem restrições, discriminação nem cobrança de impostos sobre as mesmas, 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 a legislação vigente, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a sua execução.

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, tais acordos prevalecerão.

ARTIGO 16

Atividades Comerciais

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

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

3. As empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, com base 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 regulamentos em vigor da outra Parte e de acordo com tais leis e regulamentos:

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

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

ARTIGO 17

Código Compartilhado

1. Ao operar ou oferecer serviços 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, na condição de 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:

i) possuam a autorização apropriada;

ii) 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 de sua implementação.

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

ARTIGO 18

Voos Não Regulares

Cada Parte concederá, em regime de reciprocidade e de acordo com a legislação nacional de cada Parte, autorização para a realização de operações não regulares das empresas aéreas que estejam devidamente autorizadas pela outra Parte, com direitos de tráfego de 3ª, 4ª, 5ª e 6ª liberdades, sem limitação de número de voos não regulares de passageiros e de carga.

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 requisitadas.

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 de operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado para qualquer modificação dos horários.

2. Para os voos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro horário aprovado, essa empresa aérea solicitará autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações serão submetidas pelo menos 15 (quinze) dias antes da operação de tais voos.

ARTIGO 21

Consultas

Em um espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes realizarão consultas periódicas, com o objetivo de garantir a aplicação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo ou para discutir qualquer problema relacionado com ele. Tais consultas serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a contar da data de recebimento de tal pedido, a menos que de outra forma acordado entre 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), 8 (Segurança da Aviação) e 13 (Tarifas), as autoridades aeronáuticas buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.

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

ARTIGO 23

Emendas

1. Qualquer das Partes pode a qualquer tempo solicitar a realização de consultas com a outra Parte para emendar o presente Acordo ou seu Anexo. Tais consultas serão iniciadas dentro dos 60 (sessenta) dias da data de recebimento da solicitação.

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

3. Qualquer emenda ao Anexo a este Acordo poderá ser acertada entre as autoridades aeronáuticas das Partes e entrará em vigor quando confirmada por troca de notas diplomáticas.

ARTIGO 24

Acordos Multilaterais

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

ARTIGO 25

Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar à 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 na OACI, depois de assinados, pela Parte em cujo território hajam sido assinados, ou conforme o acertado entre as Partes.

ARTIGO 27
Entrada em Vigor

O presente Acordo entrará em vigor na data da última notificação por meio da qual as Partes tenham comunicado, por escrito e pela via diplomática, o cumprimento dos procedimentos constitucionais internos necessários para este fim.

No momento da entrada em vigor deste Acordo, se dará por terminado o Acordo de Transporte Aéreo firmado em 26 de junho de 1951.

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

Feito em Brasília, no dia 8 do mês de junho do ano de 2016, em dois textos originais, nos idiomas Português e Espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA DO BRASIL

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA DO
PARAGUAI

José Serra
Ministro das Relações Exteriores

Eladio Loizaga
Ministro de Relações Exteriores

Anexo I

ROTAS AUTORIZADAS E DIREITOS DE TRÁFEGO

ROTAS

1. Rotas Brasileiras

De pontos no Brasil- Via qualquer ponto(s) intermediário(s) para qualquer ponto(s) no Paraguai e deste(s) ponto(s) para qualquer ponto(s) além.

2. Rotas Paraguaias

De pontos no Paraguai- Via qualquer ponto(s) intermediário(s) para qualquer ponto(s) no Brasil e deste(s) ponto(s) para qualquer ponto(s) além.

NOTAS

(a)- as empresas aéreas designadas por qualquer das Partes poderão operar as escalas das suas rotas em qualquer ou todos os voos, na ordem desejada.

(b)- as empresas aéreas designadas por qualquer das partes poderão omitir escalas em suas respectivas rotas em qualquer ou todos os voos, desde que os serviços comecem ou terminem em um ponto no território da Parte que designa a empresa.

DIREITOS DE TRÁFEGO

Os serviços podem ser operados com direitos de tráfego de 3ª, 4ª, 5ª e 6ª Liberdades para embarcar e desembarcar tráfego de passageiros, bagagem, carga e correio, em voos mistos ou exclusivamente cargueiros regulares, nos pontos das rotas acordadas.

REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA NO PARLAMENTO DO MERCOSUL

I – RELATÓRIO:

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República submete à consideração do Congresso Nacional, por meio da Mensagem nº 78, de 2017, o texto do Acordo Sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, assinado em Brasília, em 8 de junho de 2016. A Mensagem nº 78, de 2015, encontra-se instruída com Exposição de Motivos firmada pelos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores e, também, dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

A matéria foi distribuída inicialmente, pela Mesa da Câmara dos Deputados, à Representação Brasileira no Parlamento do MERCOSUL, por força do disposto no artigo 3º, *caput* e inciso I; e no artigo 5º, *caput* e incisos I e II; da Resolução nº 1, de 2007-CN, os quais estabelecem a competência da RBPM para apreciar e emitir parecer sobre todas as matérias de interesse do Mercosul que venham a ser submetidas ao Congresso Nacional, bem como examiná-las quanto ao mérito e oferecer o respectivo projeto de decreto legislativo. Além disso, a Mensagem nº 78/2015, nos termos da distribuição, deverá ser também apreciada pelas Comissões de Relações Exteriores e de Defesa Nacional; Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania; (art. 54, II, RICD).

O Acordo em apreço foi concebido e celebrado com o objetivo de regulamentar o transporte aéreo de passageiros e carga entre os territórios do Brasil e do Paraguai, além de rotas para terceiros países. O texto do acordo contempla, além do preâmbulo, 27 artigos e um anexo, o qual contém o quadro de rotas aéreas.

Com a finalidade de operar os serviços aéreos internacionais regulares nas rotas especificadas no Quadro de Rotas as Partes Contratantes concedem-se reciprocamente determinados direitos, nos termos do artigo 2. Dentre eles, são reconhecidos às empresas aéreas em geral o direito de sobrevoar o território da outra Parte, sem pousar, e o direito de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais. Além disso, às empresas aéreas designadas por cada uma das Partes o acordo atribui ainda o direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas do presente Acordo para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal

separadamente ou em combinação, além de outros direitos especificados pelo acordo.

A designação, pelas Partes Contratantes, das companhias autorizadas a operar os serviços aéreos previstos pelo acordo obedecerá às normas e restrições previstas no artigo 3º. Tal autorização poderá, porém, em determinadas circunstâncias, previstas pelo artigo 4º, ser negada, limitada ou revogada, em caráter temporário ou permanente.

O artigo 5º estabelece o princípio de isonomia de tratamento entre as empresas aéreas nacionais e aquelas designadas nos termos do acordo, determinando a aplicação das mesmas leis e regulamentos, nomeadamente no que se refere à entrada, permanência e saída de aeronaves dos territórios das Partes. Tal isonomia aplicar-se-á também no que se refere a temas como: imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena.

Também de modo a garantir o mais célere e melhor funcionamento dos serviços, o acordo estabelece, sob certas condições, no artigo 6º, o princípio geral do mútuo reconhecimento de certificados de aeronavegabilidade e demais certificados e licenças relacionadas aos serviços aéreos.

Os artigos 7º e 8º tratam das questões relacionadas à segurança, tanto sob o ponto de vista operacional como das atividades da aviação. No âmbito da segurança operacional são definidos procedimentos de consultas recíprocas entre as autoridades aeronáuticas e a possibilidade de realização de inspeções nas aeronaves. Quanto à segurança da aviação, as Partes Contratantes reafirmam suas obrigações de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, nomeadamente, em cumprimento das Convenções internacionais sobre o tema. Além disso, as Partes comprometem-se a prestar mútua assistência em termos de prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos, entre outras medidas concernentes ao tema.

No que se refere à cobrança de tarifas aeronáuticas, o acordo limita-se a estabelecer a igualdade de tratamento dado às companhias domésticas e as designadas pela outra Parte Contratante (Artigo 9º). O mesmo princípio de aplica à exigência de direitos alfandegários, determinando o Artigo 10 que cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no

maior grau possível de, em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos e demais taxas nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes e outros itens imprescindíveis à prestação dos serviços aéreos. Ainda no âmbito tributário, o artigo 10 Acordo disciplina o tema da tributação sobre o capital representado pelas aeronaves estabelecendo que esta incidirá unicamente no território da Parte em que está situada a sede da empresa aérea, ao passo que os lucros das empresas aéreas e os como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos, serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte.

O artigo 12 atribui às companhias aéreas a faculdade de determinar a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreos, segundo as condições mercadológicas.

Os aspectos comerciais envolvidos na prestação de serviços aéreos são regulados nos artigos 13 a 18. O instrumento adota, à norma do artigo 13, o princípio da plena liberdade para empresas aéreas em termos de precificação das tarifas aéreas, porém, de modo a garantir o adequado funcionamento do mercado de serviços aéreos, o acordo estabelece normas comerciais destinadas a preservar a concorrência entre as empresas aéreas (conf. Art.14). Quanto às receitas auferidas na venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas, o acordo prevê que estas poderão ser convertidas e remetidas ao exterior, sem restrições (conf. Art. 15). Por sua vez, no artigo 16, as Partes Contratantes reconhecem às companhias aéreas o direito de vender e comercializar em seu território, serviços de transporte aéreo internacional, diretamente ou por meio de agentes, além de outros direitos acessórios que tal norma especifica. Já o artigo 17 contempla a possibilidade de compartilhamento de códigos de voos, o que significa permitir a celebração de acordos de cooperação comercial entre as empresas. Por último, ao regular o comércio de serviços aéreos, o acordo fixa a possibilidade de que as empresas designadas e autorizadas realizem voos não regulares, inclusive com os direitos de tráfego de 3ª, 4ª, 5ª e 6ª liberdades, observado o regime de reciprocidade e as respectivas legislações nacionais.

Os horários de voos deverão ser submetidos pelas empresas aéreas designadas à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos

30 (trinta) dias antes de operação dos serviços acordados (conf. Art. 20).

Com o objetivo de garantir a aplicação e o cumprimento satisfatório das disposições do Acordo, ou para discutir qualquer questão relacionada a ele, as Partes Contratantes realizam consultas periódicas (conf. Art. 21). Contudo, caso surjam divergências entre as Partes, o acordo prevê, na forma do art. 22, regras procedimentais para a solução de controvérsias.

Os artigos 23 a 27 contemplam normas de natureza adjetiva e referem-se a: apresentação e aprovação de emendas; relações com outros acordos internacionais multilaterais; registro do acordo na OACI; denúncia e entrada em vigor do acordo.

Por último, o acordo traz apenas um “ANEXO I”, no qual são definidas as rotas autorizadas e descritos os direitos de tráfego aéreo, com destaque para o reconhecimento dos direitos de 3ª, 4ª, 5ª e 6ª Liberdades, segundo as normas da OACI, para embarcar e desembarcar tráfego de passageiros, bagagem, carga e correio, em voos mistos ou exclusivamente cargueiros regulares, nos pontos das rotas acordadas.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR:

Conforme destacado no relatório, a finalidade do acordo em apreço é regulamentar os serviços de transporte aéreo entre o Brasil e o Paraguai. Com tal objetivo, o instrumento internacional adota princípios e normas mais liberais, sob o ponto de vista comercial, adequando assim a exploração do mercado de transporte aéreo, por parte das companhias designadas pelos dois países, à realidade vigente do transporte aéreo internacional no mundo contemporâneo. Além disso, o acordo visa também a incrementar os laços de amizade, o entendimento e a cooperação entre os dois países signatários, como consequência da atualização do marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Paraguai, contribuindo para o adensamento das relações bilaterais - e no âmbito do MERCOSUL – no que se refere ao comércio, ao turismo e à cooperação.

Vale destacar que, historicamente, entre as estratégias principais para o avanço do MERCOSUL, estão a formação de uma infraestrutura física e

também de bens e serviços básicos que favoreçam a integração, as quais podem ser considerados até mesmo imprescindíveis ao seu incremento. Nesse sentido a consolidação de um mercado de serviços aéreos, que garanta o desenvolvimento dos transportes aéreos de pessoas e de mercadorias é fator essencial à integração dos mercados nacionais dos Estados Partes do MERCOSUL.

Além disso, na esteira da necessidade de desenvolvimento do mercado de serviços aéreos entre o Brasil e o Paraguai ditada pelo MERCOSUL, os dois países signatários do presente acordo aproveitaram a oportunidade para modernizar os termos em que tais serviços se darão, atentos às tendências contemporâneas de liberalização comercial e de desregulamentação do mercado de transporte aeronáutico bilateral e para além de suas fronteiras.

Cumprе ressaltar que o acordo reconhece o pleno exercício de amplas prerrogativas às companhias aéreas designadas e autorizadas pelos respectivas Partes Contratantes, quanto a liberdades praticadas no transporte aéreo, nos termos da regulamentação estabelecida pelo OACI, organismo competente para a disciplina do tema no plano do direito internacional. Nesse âmbito, o acordo faculta às empresas aéreas seis das nove Liberdades do Ar, isto é, os direitos de tráfego permitidos às empresas aéreas de um país para operar no território do outro país ou além deste, estabelecidas pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 1944, e seus atos complementares, quais sejam: 1ª Liberdade: O direito de sobrevoar o território do Estado contratante sem pousar; 2ª Liberdade: O direito de fazer uma escala técnica (reabastecimento ou manutenção) no território do outro Estado contratante, sem embarcar ou desembarcar passageiros ou carga; 3ª Liberdade: O direito de transportar passageiros e carga do território do Estado de nacionalidade da aeronave para o território do outro Estado contratante; 4ª Liberdade: O direito de transportar passageiros e carga do território do outro Estado contratante para o território do Estado de nacionalidade da aeronave; 5ª Liberdade: O direito de transportar passageiros e carga entre o território do outro Estado contratante e o território de um terceiro Estado, no âmbito de um serviço aéreo destinado a ou proveniente do Estado de nacionalidade da aeronave. Divide-se em "quinta liberdade intermediária" (se a escala no território do terceiro Estado ocorre durante o percurso entre o território de uma das Partes Contratantes e o da outra - ponto intermediário) e "quinta liberdade além" (quando a escala no território do

terceiro Estado ocorre depois da escala no território do outro Estado contratante - ponto além; 6ª Liberdade: O direito de transportar passageiros e carga, através do território do Estado de nacionalidade da aeronave, entre o território de um terceiro Estado (ponto aquém) e o território do outro Estado contratante.

A implementação de tal política liberalizante deverá, teoricamente, acarretar a redução dos preços das passagens aéreas e das tarifas praticadas para o transporte de carga e, conseqüentemente, o crescimento da demanda, beneficiando, em última instância, os consumidores e o próprio processo de integração.

Sob o ponto de vista estrito da análise de suas disposições, o instrumento aborda questões essenciais ao pleno desenvolvimento e regulamentação dos transportes aéreos entre o Brasil e o Paraguai. O instrumento estabelece a concessão de direitos às Partes e às empresas aéreas; regulamenta os processos de designação e autorização de companhias aéreas; determina critérios de leis aplicáveis ao trânsito de aeronaves, bem como à entrada, permanência e saída de passageiros, tripulantes, cargas e mala postal; estabelece normas sobre segurança operacional e sobre segurança da aviação; estabelece plena liberdade quanto à definição das tarifas aéreas; disciplina questões tributárias; e regulamenta o exercício das práticas comerciais envolvendo o transporte aéreo. Em suma, o acordo institui um completo, exaustivo e suficiente marco jurídico regulatório que permitirá o desenvolvimento das atividades da aviação civil entre os dois países.

Além disso, o acordo incorpora e assenta normas e princípios consagrados em outros tratados internacionais do gênero, relativos ao transporte aéreo bilateral, firmados em período recente pelo Brasil com nações amigas. Consideradas assim, as principais cláusulas que compõem o Acordo sobre o Acordo Sobre Serviços Aéreos entre o Brasil e o Paraguai, resulta claro - à luz das normas da Organização Internacional de Aviação Civil - OACI, do Direito Internacional Público e do ordenamento jurídico pátrio - tratar-se de instrumento que incorpora os elementos essenciais e hábeis à consecução dos fins para os quais foi concebido e celebrado.

Ante o exposto, **VOTO PELA APROVAÇÃO** do texto do Acordo Sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, assinado em Brasília, em 8 de junho de 2016,

nos termos do projeto de decreto legislativo que acompanha este parecer.

Sala das Reuniões, em de de 2017.

Deputado LUIZ CLÁUDIO

Relator

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2017.
(Da Representação Brasileira no Parlamento do MERCOSUL)

Aprova o texto do Acordo Sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, assinado em Brasília, em 8 de junho de 2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo Sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, assinado em Brasília, em 8 de junho de 2016.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à consideração 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 artigo 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 das Reuniões, em de de 2017.

Deputado Luiz Cláudio

Relator

PARECER DA REPRESENTAÇÃO

A Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, em reunião ordinária realizada hoje, opinou, unanimemente, pela aprovação da Mensagem n.º 78/2017, do Poder Executivo, que dispõe sobre o "Acordo Sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, assinado em Brasília, em 8 de junho de 2016", nos termos do Projeto de Decreto Legislativo apresentado no Parecer do Relator, Deputado Luiz Cláudio.

Estiveram presentes os Senhores(as):

Senadores(as) Antonio Carlos Valadares, Ana Amélia, Fátima Bezerra, Gleisi Hoffmann e Lídice da Mata; e os Deputados(as) Arlindo Chinaglia, Benedita da Silva, Carlos Gomes, Celso Russomanno, Eduardo Barbosa, Jaime Martins, Hugo Leal, Jean Wyllys, Jose Stédile, Luiz Claudio, Rômulo Gouveia, Rosângela Gomes, Sâguas Moraes e Takayama.

Plenário da Representação, em 27 de setembro de 2017.

Deputado **CELSO RUSSOMANNO**
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 RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

I - RELATÓRIO

Trata-se de Projeto de Decreto Legislativo, de autoria da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, que aprova o texto do Acordo Sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, assinado em Brasília, em 8 de junho de 2016.

O parágrafo único do artigo 1º da proposição estabelece que os atos que possam resultar em revisão do Acordo ficam sujeitos à consideração do Congresso Nacional, assim como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

O compromisso internacional objeto do PDC consta de um preâmbulo, em que as Partes destacam “o propósito de estabelecer e explorar serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além”, e de 27 (vinte e sete) artigos.

O artigo 1 relaciona as definições de certos termos e expressões

utilizados ao longo do instrumento, como: “autoridades aeronáuticas”, “capacidade”, “empresa aérea designada”; “tarifa”; “tarifa aeronáutica”; e “serviço aéreo”.

Cada Parte terá o direito de designar uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados. As Partes poderão, ainda, revogar ou alterar as designações, pela via diplomática. (Artigo 3.1)

Com a finalidade de operar os serviços aéreos internacionais pactuados, as empresas aéreas designadas gozarão dos seguintes direitos no território da outra Parte:

- a) direito de sobrevoo;
- b) direito de fazer escalas com fins não comerciais;
- c) direito de fazer escalas nos pontos especificados no Quadro de Rotas acordado, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação. (Artigo 2, item 2)

Cada Parte concederá a autorização de operação da empresa aérea designada pelo outro Contratante, desde que:

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

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

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

d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições prescritas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação”. (Artigo 3.2)

O texto acordado consagra, ainda, normas sobre reconhecimento de certificados e licenças (Artigo 6); segurança operacional (Artigo 7); segurança da aviação (Artigo 8); tarifas aeronáuticas (Artigo 9); direitos alfandegários (Artigo 10);

tributos (Artigo 11); capacidade dos serviços (Artigo 12); tarifas (Artigo 13); salvaguardas (Artigo 14); conversão de divisas e remessa de receitas (Artigo 15); atividades comerciais (Artigo 16); código compartilhado (Artigo 17); voos não regulares (Artigo 18); estatísticas (Artigo 19); aprovação de horários (Artigo 20); consultas (Artigo 21); solução de controvérsias (Artigo 22); emendas (Artigo 23); acordos multilaterais (Artigo 24); denúncia (Artigo 25); registro na OACI (Artigo 26); e entrada em vigor (Artigo 27).

Segundo o Artigo 21, motivadas pelo espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas realizarão consultas periódicas, com o objetivo de garantir a aplicação e o cumprimento satisfatório do Acordo.

Com exceção daquelas relativas à segurança da aviação, à segurança operacional e a tarifas, as eventuais controvérsias referentes à interpretação ou aplicação do avençado serão resolvidas, em primeiro lugar, por meio de consultas e negociações. Caso as Partes não cheguem a um acordo, a controvérsia será solucionada por via diplomática. (Artigo 22).

O Instrumento pactuado poderá ser denunciado por uma das Partes, por via diplomática, a qualquer tempo, devendo a respectiva notificação ser encaminhada simultaneamente à Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 25).

O Acordo entrará em vigor na data de recebimento da última notificação por meio da qual as Partes tenham comunicado o cumprimento das formalidades internas (Artigo 27). Tanto o Acordo como suas emendas deverão ser registrados na Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 26).

O pactuado é composto, também, por um instrumento Anexo, que descreve as rotas autorizadas e os direitos de tráfego.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

O Projeto de Decreto Legislativo nº 782, de 2017, segue o mesmo padrão das proposições que objetivam aprovar os compromissos internacionais encaminhados pelo Presidente da República à apreciação do Congresso Nacional, com fundamento nos artigos 49, inciso I, e 84, inciso VIII da Constituição da

República.

O compromisso internacional referido no PDC visa a regulamentar a exploração dos serviços aéreos entre e além dos territórios do Brasil e do Paraguai. A leitura de seus dispositivos revela que se trata de um acordo do tipo “céus abertos” (*open skies*), o qual confere maior grau liberdade às operações das empresas aéreas designadas pelas Partes, sobretudo na vertente comercial, na esteira dos recentes instrumentos do gênero assinados pelo Governo brasileiro.

Observa-se que o Acordo estimula a livre concorrência entre as empresas aéreas e proíbe a adoção de medidas tarifárias discriminatórias. Nesse contexto, o pactuado: a) concede a cada uma das Partes o direito de designar uma ou mais empresas para operar os serviços avançados (Artigo 3, item 1); b) proíbe a cobrança das empresas designadas pela outra Parte de tarifas aeronáuticas superiores às exigidas das companhias nacionais (Artigo 9, item 1); c) autoriza as empresas aéreas designadas a fixar a frequência dos voos e a capacidade dos serviços ofertados (Artigo 12, item 1); e d) permite a essas empresas estabelecerem os preços das passagens, independentemente de autorização (Artigo 13, item 1).

Embora seja liberal quanto aos aspectos comerciais, o Acordo é rígido e minucioso no que se refere à segurança operacional e da aviação. Nesse sentido, diversos dispositivos indicam a preocupação das Partes em alinhar o Instrumento às convenções internacionais que cuidam da segurança das instalações aeronáuticas, tripulações, operações de aeronaves e demais normas aplicáveis à segurança da aviação.

Entre as disposições relativas à segurança da aviação, merecem relevo as que tratam da assistência mútua para a prevenção contra o apoderamento ilícito de aeronaves civis, tripulantes, passageiros, aeroportos e instalações de navegação aérea (Artigo 8, item 2). Além disso, Partes se obrigam a atuar em conformidade com as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, de 1963; da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, de 1970; da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, de 1971, e seu Protocolo Suplementar para a Supressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, de 1988; e da Convenção para Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, de 1991 (Artigo 8, item 1).

Antes de finalizar o presente voto, cumpre registrar que o Acordo em exame atende ao desejo das Partes de contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional, estando, também, em consonância com os princípios constitucionais que regem as relações internacionais brasileiras, em particular o princípio da cooperação entre os povos para o progresso da humanidade, preceituado no inciso IX do art. 4º da Carta Política de 1988.

Em face do exposto, VOTO pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 782, de 2017, que aprova o texto do Acordo Sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, assinado em Brasília, em 8 de junho de 2016.

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 extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 782/17, nos termos do parecer da relatora, Deputada Bruna Furlan.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Pedro Vilela - Presidente em exercício; Luiz Lauro Filho e Nelson Pellegrino - Vice-Presidentes; André de Paula, Arlindo Chinaglia, Bruna Furlan, Cabuçu Borges, Claudio Cajado, Dimas Fabiano, Ezequiel Fonseca, Guilherme Coelho, Jarbas Vasconcelos, Jean Wyllys, Jefferson Campos, Jô Moraes, Luiz Sérgio, Marcelo Castro, Márcio Marinho, Miguel Haddad, Milton Monti, Pastor Eurico, Pedro Fernandes, Rubens Bueno, Angelim, Caetano, Carlos Henrique Gaguim, Eduardo Cury, George Hilton, Nelson Marquezelli, Rocha, Subtenente Gonzaga, Vicente Candido e Walter Ihoshi.

Sala da Comissão, em 8 de novembro de 2017.

Deputado PEDRO VILELA
Presidente em exercício

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 782, de 2017, que “Aprova o texto do Acordo Sobre Serviços Aéreos entre o Governo da

República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, assinado em Brasília, em 8 de junho de 2016". A iniciativa é de autoria da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, que aprovou a Mensagem nº 78, de 2017, oriunda do Poder Executivo.

O Acordo entre Brasil e Paraguai tem o seguinte conteúdo, conforme descrição produzida na Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul:

“O Acordo em apreço foi concebido e celebrado com o objetivo de regulamentar o transporte aéreo de passageiros e carga entre os territórios do Brasil e do Paraguai, além de rotas para terceiros países. O texto do acordo contempla, além do preâmbulo, 27 artigos e um anexo, o qual contém o quadro de rotas aéreas.

Com a finalidade de operar os serviços aéreos internacionais regulares nas rotas especificadas no Quadro de Rotas as Partes Contratantes concedem-se reciprocamente determinados direitos, nos termos do artigo 2. Dentre eles, são reconhecidos às empresas aéreas em geral o direito de sobrevoar o território da outra Parte, sem pousar, e o direito de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais. Além disso, às empresas aéreas designadas por cada uma das Partes o acordo atribui ainda o direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas do presente Acordo para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação, além de outros direitos especificados pelo acordo.

A designação, pelas Partes Contratantes, das companhias autorizadas a operar os serviços aéreos previstos pelo acordo obedecerá às normas e restrições previstas no artigo 3º. Tal autorização poderá, porém, em determinadas circunstâncias, previstas pelo artigo 4º, ser negada, limitada ou revogada, em caráter temporário ou permanente.

O artigo 5º estabelece o princípio de isonomia de tratamento entre as empresas aéreas nacionais e aquelas designadas nos termos do acordo, determinando a aplicação das mesmas leis e regulamentos, nomeadamente no que se refere à entrada, permanência e saída de aeronaves dos territórios das Partes. Tal isonomia aplicar-se-á também no que se refere a temas como: imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena.

Também de modo a garantir o mais célere e melhor funcionamento dos serviços, o acordo estabelece, sob certas condições, no artigo 6º, o princípio geral do mútuo reconhecimento de certificados de aeronavegabilidade e demais certificados e

licenças relacionadas aos serviços aéreos.

Os artigos 7º e 8º tratam das questões relacionadas à segurança, tanto sob o ponto de vista operacional como das atividades da aviação. No âmbito da segurança operacional são definidos procedimentos de consultas recíprocas entre as autoridades aeronáuticas e a possibilidade de realização de inspeções nas aeronaves. Quanto à segurança da aviação, as Partes Contratantes reafirmam suas obrigações de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, nomeadamente, em cumprimento das Convenções internacionais sobre o tema. Além disso, as Partes comprometem-se a prestar mútua assistência em termos de prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos, entre outras medidas concernentes ao tema.

No que se refere à cobrança de tarifas aeronáuticas, o acordo limita-se a estabelecer a igualdade de tratamento dado às companhias domésticas e as designadas pela outra Parte Contratante (Artigo 9º). O mesmo princípio de aplica à exigência de direitos alfandegários, determinando o Artigo 10 que cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível de, em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos e demais taxas nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes e outros itens imprescindíveis à prestação dos serviços aéreos. Ainda no âmbito tributário, o artigo 10 Acordo disciplina o tema da tributação sobre o capital representado pelas aeronaves estabelecendo que esta incidirá unicamente no território da Parte em que está situada a sede da empresa aérea, ao passo que os lucros das empresas aéreas e os como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos, serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte.

O artigo 12 atribui às companhias aéreas a faculdade de determinar a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreos, segundo as condições mercadológicas.

Os aspectos comerciais envolvidos na prestação de serviços aéreos são regulados nos artigos 13 a 18. O instrumento adota, à norma do artigo 13, o princípio da plena liberdade para empresas aéreas em termos de precificação das tarifas aéreas, porém, de modo a garantir o adequado funcionamento do mercado de serviços aéreos, o acordo estabelece normas comerciais destinadas a preservar a concorrência entre as empresas aéreas (conf. Art.14). Quanto às receitas auferidas na venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas, o acordo prevê que estas poderão ser convertidas e remetidas ao exterior, sem restrições (conf. Art.

15). Por sua vez, no artigo 16, as Partes Contratantes reconhecem às companhias aéreas o direito de vender e comercializar em seu território, serviços de transporte aéreo internacional, diretamente ou por meio de agentes, além de outros direitos acessórios que tal norma especifica. Já o artigo 17 contempla a possibilidade de compartilhamento de códigos de voos, o que significa permitir a celebração de acordos de cooperação comercial entre as empresas. Por último, ao regular o comércio de serviços aéreos, o acordo fixa a possibilidade de que as empresas designadas e autorizadas realizem voos não regulares, inclusive com os direitos de tráfego de 3ª, 4ª, 5ª e 6ª liberdades, observado o regime de reciprocidade e as respectivas legislações nacionais.

Os horários de voos deverão ser submetidos pelas empresas aéreas designadas à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 30 (trinta) dias antes de operação dos serviços acordados (conf. Art. 20).

Com o objetivo de garantir a aplicação e o cumprimento satisfatório das disposições do Acordo, ou para discutir qualquer questão relacionada a ele, as Partes Contratantes realizam consultas periódicas (conf. Art. 21). Contudo, caso surjam divergências entre as Partes, o acordo prevê, na forma do art. 22, regras procedimentais para a solução de controvérsias.

Os artigos 23 a 27 contemplam normas de natureza adjetiva e referem-se a: apresentação e aprovação de emendas; relações com outros acordos internacionais multilaterais; registro do acordo na OACI; denúncia e entrada em vigor do acordo.

Por último, o acordo traz apenso um “ANEXO I”, no qual são definidas as rotas autorizadas e descritos os direitos de tráfego aéreo, com destaque para o reconhecimento dos direitos de 3ª, 4ª, 5ª e 6ª Liberdades, segundo as normas da OACI, para embarcar e desembarcar tráfego de passageiros, bagagem, carga e correio, em voos mistos ou exclusivamente cargueiros regulares, nos pontos das rotas acordadas.”

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, assinado em Brasília, em 8 de junho de 2016, vem para substituir a avença em vigor entre as Partes, assinada em 26 de junho de 1951! De lá para cá, o cenário da aviação civil mudou de forma significativa: ganharam espaço práticas e normas de cunho liberalizante,

que visam ao aumento da concorrência e da produtividade no setor; ampliaram-se, ainda, as muitas preocupações com a segurança, em especial por força de atos ilícitos que têm no triste episódio de 11 de setembro de 2001 o seu exemplo mais acabado. Bastante natural, portanto, que Brasil e Paraguai tenham decidido revisar os termos do acordo aéreo que mantêm entre si.

Cumprir notar que ambos são partes do “*Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil*” - CLAC, firmado em Punta Cana, na República Dominicana, em 2010. De acordo com decisão unânime dos integrantes da CLAC (Argentina, Aruba, Belize, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, Uruguai e Venezuela), pretende-se que os vinte e dois países tenham

“o direito de executar serviços de transporte aéreo internacional regular e não regular de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, de pontos anteriores ao território da Parte que designa a empresa aérea, via o território dessa Parte e pontos intermediários, para qualquer ponto no território da Parte que tenha concedido o direito e além, com plenos direitos de tráfego de terceira, quarta, quinta e sexta liberdades, com o número de frequências e equipamento de voo que julguem convenientes”.

Vale dizer que o “*Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil*” foi encaminhado ao Congresso Nacional por intermédio da Mensagem nº 458, de 2016, e se encontra agora sob apreciação desta Comissão de Viação e Transportes.

Parece claro, portanto, que o acordo aéreo que Brasil e Paraguai celebram visa a ajustar provisoriamente o transporte entre as Partes, até que o acordo multilateral aqui mencionado fixe as novas bases de cooperação.

Não parece haver dúvida, enfim, de que o presente acordo é oportuno e, no atual estágio da aviação brasileira, conveniente aos interesses nacionais. **Em vista do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 782, de 2017.**

Sala da Comissão, em 07 de dezembro de 2017.

Deputado **MAURO MARIANI**
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 782/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Mariani.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Marinha Raupp e Marcelo Squassoni - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Christiane de Souza Yared, Hélio Leite, Hugo Leal, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Milton Monti, Paulo Feijó, Renzo Braz, Roberto Britto, Wilson Beserra, Xuxu Dal Molin, Afonso Hamm, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Delegado Edson Moreira, Irajá Abreu, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Leopoldo Meyer, Marcelo Álvaro Antônio, Marcelo Delaroli, Marcelo Matos, Mário Negromonte Jr., Miguel Lombardi e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 13 de dezembro de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ
Presidente

FIM DO DOCUMENTO