



SENADO FEDERAL

PARECER Nº 667, DE 2015

Da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 210, de 2015 (nº 835/2013, na Câmara dos Deputados), que *aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Moçambique, assinado em Brasília, em 17 de junho de 2010.*

Relator “ad hoc”: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

Com fundamento no disposto no art. 49, inciso I, da Constituição, a Chefe do Poder Executivo, por meio da Mensagem nº 36, de 7 de fevereiro de 2013, submete ao Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Moçambique, firmado em Brasília, em 17 de junho de 2010.

O Acordo foi inicialmente apreciado pela Câmara dos Deputados, que aprovou o projeto de decreto legislativo decorrente da mensagem e formulado por sua Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional. Vindo ao Senado Federal, a matéria foi distribuída a este colegiado, cabendo-me a tarefa de sobre ela emitir parecer.

Segundo esclarece a Exposição de Motivos do Ministério das Relações Exteriores que acompanha a Mensagem Presidencial (EMI nº 201/2012 MRE SAC), de 8 de junho de 2012, que o Acordo visa incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários. Acrescenta que são esses os resultados esperados da adoção de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e Moçambique e para além desses, que certamente contribuirão para o

adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação, entre outras.

Pelo ato internacional em tela, cada Parte concede à outra Parte os direitos nele especificados, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas que figura em anexo ao referido acordo.

Assim, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes gozarão dos seguintes direitos:

- a) sobrevoar o território da outra Parte sem poussar;
- b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;
- c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas do Acordo para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação;
- d) os demais direitos especificados no Acordo.

Segundo determina o Artigo 3, cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte, através dos canais diplomáticos, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação. 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, observadas as seguintes condições: a empresa aérea deve ser estabelecida no território da Parte que a designa; o efetivo controle regulatório da empresa designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa; a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições referentes a segurança operacional e segurança da aviação conforme estipuladas nos artigos 7 e 8 do presente Acordo e 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.

Porém, as autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de negar as autorizações acima mencionadas à empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, após reunião de consulta com a outra Parte. Tal consulta deverá ocorrer antes que expire o prazo de trinta (30) dias a partir da data da solicitação por uma das Partes.

O Artigo 5 refere-se à aplicação de leis, determinando que as leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou à saída de seu território de aeronave utilizada em serviços aéreos internacionais, ou à operação e à navegação de tal aeronave enquanto permanecer em seu território, serão aplicados à aeronave das empresas aéreas da outra Parte.

No que diz respeito à segurança operacional, objeto do Artigo 7 do presente Acordo, cada Parte poderá solicitar a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relativos às instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Se uma Parte concluir que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, de conformidade com a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir tais normas.

No que se refere às normas sobre segurança da aviação, o Artigo 8, inciso 2, remete a vários instrumentos internacionais, como a Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, de 1963; Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, de 1970, Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, de 1988 e da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, de 1991. Nesse sentido, o inciso 4 do Artigo 8 estipula que as Partes agirão, nas suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). Também nesse caso, se uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições estabelecidas pelo Artigo 8, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas, sendo que se não se chegar a um acordo satisfatório dentro de 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.

Sobre as tarifas aeronáuticas, o Artigo 10 veda a cobrança às empresas aéreas designadas pela outra Parte de tarifas aeronáuticas superiores às cobradas de suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

O Artigo 10 consagra o princípio da reciprocidade como base para que cada Parte isente as empresas aéreas designadas pela outra Parte de restrições

sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção, outras taxas e outros encargos nacionais que não se baseiam no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustível, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, etc. No que se refere aos impostos sobre o capital representado pelas aeronaves, este será tributado unicamente no território da Parte em que está situada a sede da empresa aérea. Já os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada bem como os bens e serviços a ela fornecidos serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte.

Os artigos 12,13 e 14 referem-se respectivamente a capacidade a ser oferecida pelas empresas, os preços dos serviços de transporte aéreo e concorrência.

O Artigo 15 determina que a conversão de divisas e remessa de receitas para o exterior, que excedam as somas localmente desembolsadas pelas empresas aéreas designadas por cada Parte será permitida, sem restrições e sem sujeição a encargos administrativos ou cambiais.

Os dispositivos seguintes versam sobre as atividades comerciais das empresas, autorizam a utilização das modalidades de código compartilhado, fornecimento de estatísticas pelas empresas aéreas às autoridades aeronáuticas da outra Parte, aprovação de horários e proteção do meio ambiente.

Finalmente, figuram as disposições de praxe sobre realização de consultas entre as partes, solução de controvérsias, emendas, acordos multilaterais subsequentes sobre transporte aéreo, denúncia, registro na OACI e entrada em vigor.

Ao Acordo encontra-se anexo documento a ser utilizado para determinar as rotas para as empresas designadas pelo Brasil e pela República de Moçambique. Por ele as empresas designadas pelo Brasil voarão para três pontos em Moçambique, bem como pontos no Continente Africano e Asiático.

II – ANÁLISE

Cuida-se aqui de um acordo de cooperação na área de transportes entre Brasil e Moçambique, que estabelece um marco legal para a operação de serviços aéreos entre os dois países e para além deles, incrementando e aprofundando as relações bilaterais e fomentando o turismo entre eles.

O Acordo adquire relevância pelas afinidades culturais entre Brasil e África, pelos vínculos que fazem com que grande parte da população brasileira tenha sua origem naquele continente. Aliado ao interesse cultural, o Brasil vem buscando, desde a política de pragmatismo responsável, ainda na década de 1970, maior articulação política e comercial com a África, fator de fortalecimento do Brasil como protagonista no cenário mundial.

O Acordo representa, outrossim, interessante iniciativa a beneficiar a aviação civil dos dois países, sob a égide da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de que são signatários, e a estreitar os laços de cooperação e amizade entre duas nações pertencentes à comunidade lusófona.

III – VOTO

Com base no exposto, considerando ser de todo conveniente aos interesses do País a ratificação do Acordo em análise, concluo pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 210, de 2015.

Sala da Comissão, 27 de agosto de 2015.

Senador **ALOYSIO NUNES FERREIRA**, Presidente

Senador **RICARDO FERRAÇO**, Relator *ad hoc*



SENADO FEDERAL
SECRETARIA DE COMISSÕES

Reunião: 30ª Reunião, Extraordinária, da CRE

Data: 27 de agosto de 2015 (quinta-feira), às 09h30

Local: Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 7

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL - CRE

TITULARES	SUPLENTES
Bloco de Apoio ao Governo(PDT, PT, PP)	
Jorge Viana (PT) <i>Jorge Viana</i>	1. José Pimentel (PT) <i>João Pimentel</i>
Lindbergh Farias (PT) <i>Lindbergh Farias</i>	2. Telmário Mota (PDT) <i>Telmário Mota</i>
Gleisi Hoffmann (PT) <i>Gleisi Hoffmann</i>	3. Delcídio do Amaral (PT) <i>Delcídio do Amaral</i>
Lasier Martins (PDT) <i>Lasier Martins</i>	4. Humberto Costa (PT) <i>Humberto Costa</i>
Cristovam Buarque (PDT) <i>Cristovam Buarque</i>	5. VAGO
Ana Amélia (PP) <i>Ana Amélia</i>	6. Benedito de Lira (PP) <i>Benedito de Lira</i>
Bloco da Maioria(PMDB, PSD)	
Edison Lobão (PMDB) <i>Edison Lobão</i>	1. João Alberto Souza (PMDB) <i>João Alberto Souza</i>
Roberto Requião (PMDB) <i>Roberto Requião</i>	2. Raimundo Lira (PMDB) <i>Raimundo Lira</i>
Sérgio Petecão (PSD) <i>Sérgio Petecão</i>	3. Valdir Raupp (PMDB) <i>Valdir Raupp</i>
Eunício Oliveira (PMDB) <i>Eunício Oliveira</i>	4. Romero Jucá (PMDB) <i>Romero Jucá</i>
Ricardo Ferraço (PMDB) <i>Ricardo Ferraço</i>	5. Hélio José (PSD) <i>Hélio José</i>
Bloco Parlamentar da Oposição(PSDB, DEM)	
José Agripino (DEM) <i>José Agripino</i>	1. Ronaldo Caiado (DEM) <i>Ronaldo Caiado</i>
Aloysio Nunes Ferreira (PSDB) <i>Aloysio Nunes Ferreira</i>	2. Flexa Ribeiro (PSDB) <i>Flexa Ribeiro</i>
Tasso Jereissati (PSDB) <i>Tasso Jereissati</i>	3. José Serra (PSDB) <i>José Serra</i>
Paulo Bauer (PSDB) <i>Paulo Bauer</i>	4. Antonio Anastasia (PSDB) <i>Antonio Anastasia</i>
Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia(PCdoB, PPS, PSB, PSOL)	
Fernando Bezerra Coelho (PSB) <i>Fernando Bezerra Coelho</i>	1. João Capiberibe (PSB) <i>João Capiberibe</i>
Vanessa Grazziotin (PCdoB) <i>Vanessa Grazziotin</i>	2. Lídice da Mata (PSB) <i>Lídice da Mata</i>
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PR, PRB)	
Eduardo Amorim (PSC) <i>Eduardo Amorim</i>	1. Marcelo Crivella (PRB) <i>Marcelo Crivella</i>
Magno Malta (PR) <i>Magno Malta</i>	2. Wellington Fagundes (PR) <i>Wellington Fagundes</i>