



PARECER Nº , DE 2018

Da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de Decreto Legislativo do Senado nº 26, de 2018 (Projeto de Decreto Legislativo da Câmara nº 569/2016, na Casa de origem), da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CD), que *aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e os Estados Unidos Mexicanos, assinado na Cidade do México, em 26 de maio de 2015.*



SF/18393.99645-19

Relator: Senador **ANTONIO ANASTASIA**

I – RELATÓRIO

Em atenção ao disposto no inciso I do art. 49 da Constituição Federal, que estabelece a atribuição exclusiva do Congresso Nacional para aprovar os atos internacionais, o Poder Executivo enviou às casas legislativas a Mensagem nº 574, de 19 de outubro de 2016, solicitando a apreciação do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e os Estados Unidos Mexicanos, assinado na Cidade do México, em 26 de maio de 2015.

Na Câmara dos Deputados, a Mensagem foi aprovada em Plenário no dia 22 de março de 2018, na forma do Projeto de Decreto Legislativo formulado e aprovado pela sua Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, após confirmação das comissões de Constituição e Justiça e Cidadania e de Viação e Transportes.

No Senado Federal, a proposição foi distribuída a esta Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, na qual cumpriu os prazos regimentais, sendo em seguida distribuída para este Relator.



Cuida-se de um acordo internacional bilateral sobre aviação, fundamentado principalmente em duas vertentes: estabelecer as bases para os direitos das companhias aéreas dos dois países de sobrevoar e fazer escalas de voos internacionais para embarcar e desembarcar passageiros, cargas e malas postais e o tratamento das questões administrativas, financeiras e tributárias incidentes, entre as quais as de compensação de dívidas fiscais incidentes nas operações, de conversão e remessa de receitas. Traz ainda as obrigações relativas à segurança das operações aeroviárias.

Além do preâmbulo, a parte dispositiva do Acordo é composta por 26 artigos. Conforme o item 2 do Artigo 2, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes gozarão dos seguintes direitos no território da outra Parte: a) direito de sobrevoos; b) direito de fazer escalas com fins não comerciais; c) direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado, com a finalidade de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagens, carga ou mala postal.

Cada Parte terá o direito de designar uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados. Tais designações devem ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte, por via diplomática, e devem identificar se a empresa está autorizada a conduzir o tipo de serviço aéreo acordado (Artigo 3.1).

Ao receber o pedido para operar os serviços aéreos, as autoridades aeronáuticas da outra Parte concederão a respectiva autorização, desde que: a) a empresa aérea designada seja considerada nacional de acordo com a legislação da Parte que a designa; e b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa; e 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 determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

O texto acordado comporta, ainda, regras de aplicação com isenção das leis e regulamentos nacionais para as companhias aéreas autorizadas (Artigo 5); reconhecimento de certificados e licenças (Artigo 6); segurança operacional e segurança da aviação, com disposições em detalhe



SF/18393.99645-19



(Artigos 7 e 8); tarifas aeronáuticas (Artigo 9); direitos alfandegários (Artigo 10); regime fiscal (Artigo 11); capacidade (Artigo 12); tarifas (Artigo 13); concorrência (Artigo 14); conversão de divisas e remessas de receitas (Artigo 15); atividades comerciais (Artigo 16); estatísticas (Artigo 17); aprovação de horários (Artigo 18); e proteção do meio ambiente (Artigo 19).

Importante registrar o Artigo 20, segundo o qual cada uma das Partes pode, a qualquer momento, solicitar a realização de uma consulta versando sobre a implementação, a interpretação, a aplicação ou emendas ao Acordo ou seu satisfatório cumprimento.

Eventuais controvérsias relativas à interpretação ou aplicação do avençado serão resolvidas por meio de consultas, por via diplomática ou, esgotados os meios anteriores, por meio arbitral, na forma regulada no Artigo 21. Emendas estão previstas no Artigo 22. No Artigo 23, está a aplicabilidade de acordos e convenções multilaterais.

O Instrumento pactuado poderá ser denunciado por uma das Partes, por via diplomática, a qualquer tempo, devendo tal ato ser comunicado à Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 24).

Tanto o Acordo como suas emendas deverão ser registrados na Organização da Aviação Civil Internacional – OACI (Artigo 25).

O Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática, após o cumprimento das respectivas formalidades internas (Artigo 26).

II – ANÁLISE

O Acordo em tela, ao promover um melhor ordenamento dos serviços de transporte aéreo entre os dois países, favorece um maior intercâmbio e estreita nossos laços bilaterais. O objetivo de acordos desse tipo tem sido, em múltiplas frentes, ordenar os serviços de transportes aéreos, de forma a trazer efeitos benéficos nos campos do comércio e turismo. A conclusão do Acordo, segundo o Itamaraty, deverá contribuir para a intensificação dos fluxos comerciais de cargas e passageiros entre o Brasil e México. É sabido o interesse que o Brasil tem em incrementar a integração e o intercâmbio da América Latina.





As relações entre Brasil e México são marcadas por um relevante intercâmbio comercial, com corrente de comércio atual perto dos US\$ 10 bilhões, e por um fluxo dinâmico de investimentos entre as partes, que, a propósito, será em breve favorecido por um acordo de facilitação de investimentos celebrado pelas partes em 2015, sendo ainda digno de menção o fato de que os dois países têm atuação conjunta em importantes temas regionais e assumem posições consonantes em assuntos da agenda global.

O Acordo de Serviços Aéreos Brasil-México que ora apreciamos segue o paradigma do acordo-modelo de serviços aéreos da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e de diversos outros instrumentos de mesma natureza que o Brasil tem concluído nos últimos anos, seja atualizando acordos vigentes, seja estabelecendo um regime convencional com Estados ainda não contemplados por enlacs bilaterais. De maneira geral, esses acordos disciplinam os serviços aéreos internacionais entre os territórios das Partes, estabelecendo uma série de provisões operacionais.

Nas tratativas foi possível lograr a inclusão de dispositivos de particular interesse para o país, à luz da política aerocomercial exterior traçada pelas autoridades aeronáuticas ao longo dos últimos anos.

Em linha com a modernização e a busca por eficiência e economicidade no setor, os acordos de serviços aéreos das últimas décadas têm conferido, em regime de reciprocidade e conforme o princípio do tratamento nacional (não discriminação), maior abertura às empresas aéreas no estabelecimento de rotas e frequências de voos, dentro de um quadro de rotas e liberdades de tráfego predefinidos pelas autoridades aeronáuticas dos Estados contratantes, bem como na liberdade tarifária e de definição de códigos compartilhados, ao mesmo tempo em que incorporam maiores exigências no campo da segurança operacional e segurança da aviação.

No Brasil, os Acordos de Serviços Aéreos e Memorandos de Entendimento relacionados são negociados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) em coordenação com o Ministério das Relações Exteriores e com o Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil. Atualmente, estão em vigor entendimentos bilaterais em matéria de aviação civil com mais de noventa países. No âmbito regional, o Brasil é signatário do Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais e do Acordo Multilateral



SF/18393.99645-19



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

O Acordo Brasil-México alinha-se com a modalidade de acordo de serviços aéreos do tipo “céus abertos”, com a previsão de liberdade tarifária e flexibilidade na definição do número e trajeto de voos semanais para as empresas aéreas contempladas, dentro de um Quadro de Rotas, que deve ser definido pela ANAC e pela autoridade aeronáutica mexicana.

O Acordo permitirá que as empresas aéreas efetivamente estabelecidas em uma das Partes, ao cumprirem um conjunto de exigências de ordem técnico-operacional e jurídica, sejam designadas por uma Parte e autorizadas pela Outra, passando a operar rotas de serviços aéreos regulares para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação. Nesse serviço aéreo e tendo por referência o território das Partes Contratantes, poderão partir de pontos aquém (sem embarque), passando por pontos em uma Parte, via quaisquer pontos intermediários, para pontos na outra Parte, podendo ir para qualquer ponto além. As empresas designadas de ambas as Partes poderão exercer direitos plenos de tráfego de 3ª, 4ª e 5ª liberdades em quaisquer pontos do Quadro de Rotas, com flexibilidade na determinação da capacidade, liberdade tarifária, possibilidade de múltipla designação e código compartilhado.

Cumprir informar que o Acordo, em seu artigo 2, faculta a modulação dessas liberdades e rotas por meio de alterações do “Quadro de Rotas” acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

No campo da segurança operacional e da segurança da aviação, o Acordo estipula como piso os requisitos mínimos estabelecidos pela OACI, definindo um conjunto de procedimentos de consultas mútuas e inspeções de avaliação, de modo a garantir o cumprimento efetivo dos protocolos de segurança aplicáveis e das normas internacionais nesse domínio.

Não obstante a previsão da múltipla designação de empresas áreas, as Partes não se olvidaram de assegurar igualdade de oportunidade e justiça para que as empresas aéreas designadas operem seus serviços nas rotas especificadas em igualdade de condições.



SF/18393.99645-19



Por derradeiro, no que concerne às isenções alfandegárias (artigo 10, do Acordo) sobre materiais destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada, consideramos tratar-se de necessário dispositivo-padrão, que remonta às medidas para facilitar a navegação aérea da Convenção de Chicago, de 1944 (art. 24, da Convenção sobre Aviação Civil Internacional), aplicando-se com base na reciprocidade entre as Partes.

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

É de se salientar que o presente Acordo pode contribuir para maior integração com o leste da África e multiplicar o intercâmbio comercial e de passageiros entre Brasil e México e terceiros países, o que, ao cabo, favorece nossos interesses de maior liberdade de fluxo de turistas para o Brasil e de cidadãos e bens brasileiros para o exterior.

O Acordo está vazado em 26 Artigos e um Anexo sobre Quadro de Rotas, que apresentam boa solução técnica, dentro dos cânones do direito internacional, além de ser constitucional e conveniente aos interesses nacionais.

III – VOTO

Por todo o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 26, de 2018.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/18393.99645-19