



PARECER Nº , DE 2018

Da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de Decreto Legislativo do Senado nº 27, de 2018 (Projeto de Decreto Legislativo da Câmara nº 574/2016, 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 o Reino dos Países Baixos, com Relação a Curaçao, Referente a Transporte Aéreo entre Brasil e Curaçao, celebrado em Brasília, em 3 de dezembro de 2013.*



SF/18309.43509-34

Relator: Senador ANTONIO ANASTASIA

I – RELATÓRIO

É submetido ao exame desta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo do Senado (PDS) nº 27, de 2018, decorrente de Mensagem Presidencial nº 575, de 19 de outubro de 2016, que propõe aprovar o texto do *Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com Relação a Curaçao, Referente a Transporte Aéreo entre Brasil e Curaçao, celebrado em Brasília, em 3 de dezembro de 2013.*

Após ser aprovada no Plenário da Câmara dos Deputados em 22 de março de 2018, a matéria seguiu para esta Casa e foi encaminhada à Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, na qual me coube a relatoria.

De acordo com os termos da exposição de motivos, assinada pelo Ministro de Estado das Relações Exteriores e pelo Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o tratado, ao estimular a aviação civil entre Brasil e Curaçao (pertencente aos Países Baixos), *tem o fito de*



incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cooperação, entre outras.

Assim, o PDS nº 27, de 2018, aprova o referido tratado, que conta com vinte e três artigos e um Anexo, porém condiciona à nova aprovação do Congresso Nacional “quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional”.

No âmbito desta Comissão, não foram oferecidas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 103, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, cabe à Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional emitir parecer sobre proposições referentes aos atos e relações internacionais.

A proposição não apresenta vício de constitucionalidade. Ela está de acordo com o art. 49, I, e o art. 84, VIII, ambos da Constituição Federal.

Além disso, não constatamos vícios quanto a sua juridicidade.

Passemos ao mérito.

O Artigo 1 é dedicado às definições dos termos a serem utilizados na aplicação do ato internacional em questão. Por ele, o termo “autoridades aeronáuticas” significa, no caso da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da República de Curaçao, o Ministério de Tráfego, Transporte e Planejamento Urbano de Curaçao, ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas por aquelas autoridades. O termo “capacidade” diz respeito, segundo estipula o Acordo, à quantidade de serviços oferecidos. É ela medida pelo número de voos (frequências), ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado ou em uma rota, durante determinado





período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente.

Já “Convenção” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago em 1944, incluindo qualquer emenda adotada de Acordo com o Artigo 94(a) da Convenção e que tenha sido ratificada por ambas as Partes e qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção.

A expressão “empresa aérea designada” significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 4 do presente Acordo. “Preço” diz respeito aos preços e encargos que deverão ser pagos para o transporte aéreo de passageiros e carga e as condições segundo as quais se aplicam estes preços.

O “território” significa, para cada Parte, as áreas terrestres, águas internas e mar territorial, conforme determinados pelo direito internacional, incluindo o espaço aéreo sobrejacente a essas áreas.

A expressão “tarifa aeronáutica” significa o valor cobrado às empresas aéreas pelas autoridades competentes pelo uso do aeroporto, de suas instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea ou de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados.

O Artigo 2 enumera os direitos conferidos pelas Partes às empresas aéreas por elas designadas para operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas, a saber: sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; fazer escalas nos pontos especificados no Quadro de rotas para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal; e os demais direitos especificados no presente Acordo.

Nos termos do Artigo 3, as empresas aéreas poderão trocar de aeronaves no território da outra Parte ou em qualquer ponto das rotas especificadas, desde que programadas para coincidirem horários e forem de tamanhos equivalentes.

O Artigo 4 permite designar por escrito à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados ou alterar tal designação, pela via diplomática. A autorização será dada com o mínimo de



SF/18309.43509-34



demora a cada uma das Partes, desde que a empresa seja estabelecida no território da Parte que a designa; o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa; a Parte que a designa cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação) do presente Acordo e desde que a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

O Artigo 5, sem prejuízo do disposto sobre segurança da aviação (Artigo 8) e da prévia realização de consultas recíprocas, faculta a cada Parte revogar, suspender ou limitar as autorizações operacionais nas hipótese por ele determinadas.

O Artigo 6 determina que as leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada, permanência e saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou à operação e navegação de tais aeronaves, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte, enquanto em seu território. Na aplicação de tais regulamentos, entretanto, nenhuma das Partes dará preferência às suas próprias empresas aéreas em relação às empresas aéreas da outra Parte.

O Artigo 7 trata da segurança operacional, estabelecendo procedimento de realização de consultas entre as Partes sobre normas de segurança operacional, aplicadas nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Se, depois de realizadas as consultas, uma das Partes estima que a outra Parte não mantém de maneira efetiva os requisitos de segurança, esta deverá tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado. Se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas, o Secretário-Geral da OACI (Organização da Aviação Civil Internacional) será notificado.

Segundo determina o Artigo 8 do presente Acordo, as Partes reafirmam sua obrigação mútua, já consignada em inúmeros instrumentos do Direito Internacional, de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, como o apoderamento ilícito de aeronaves, e agirão segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de apoderamento





ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, 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, de maneira a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

O artigo 9 versa sobre oportunidades comerciais a serem bilateralmente facilitadas, permitindo estabelecimento de escritórios, presença de representantes e de pessoal da empresa da outra Parte, bem como poder esta se consorciar com outras empresas estabelecidas, dentre outros incentivos.

Os Artigos 10 e 14 tratam das tarifas aeronáuticas e direitos alfandegários, estipulando que nenhuma das Partes cobrará das empresas aéreas designadas pela outra Parte tarifas e demais encargos superiores aos cobrados às suas próprias empresas; e que cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada pela outra Parte, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos, taxas de inspeção, provisões de bordo, combustíveis e outras, observada a legislação nacional. Quanto aos impostos a serem pagos pelas empresas aéreas designadas pelas Partes, estes deverão ser pagos de acordo com a respectiva legislação nacional, e tributados unicamente no território da Parte em que está situada a sede da empresa aérea (Artigo 15).

No que diz respeito à concorrência, o Artigo 11 estipula que as Partes deverão informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência ou modificações respectivas, identificando as autoridades responsáveis pela sua aplicação. O Acordo proíbe as práticas que distorçam, impeçam ou restrinjam a concorrência. Também os preços serão fixados por cada empresa aérea baseando-se em considerações do mercado (Artigo 13).

O Artigo 12 permite que cada Parte signatária determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, com base em considerações próprias do mercado. Como auxílio para esse ou outro fim do acordo, poderão as autoridades aeronáuticas do País requererem estatísticas às empresas (Artigo 16).

À luz do que prevê o Artigo 17, a previsão de horários de voos de uma empresa aérea designada deverá ser submetida à aprovação das



SF/18309.43509-34



autoridades aeronáuticas da outra Parte, em um prazo de pelo menos 45 (quarenta e cinco) dias antes do início da operação dos serviços acordados.

O Artigo 18 prevê a realização de consultas entre as Partes sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda do Acordo em exame, e em caso de surgimento de controvérsia as autoridades aeronáuticas buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por consultas e negociação. E se não chegarem a um acordo a controvérsia será solucionada pela via diplomática, ressalvadas as peculiaridades dos temas da segurança operacional e da aviação (art. 19).

Tratam os dispositivos finais das cláusulas de praxe, como prevalência de tratados posteriores, registro do acordo na OACI, vigência e denúncia.

Por fim, consta Anexo contendo *Quadro de rotas* a serem operadas pelas empresas aéreas designadas por cada uma das Partes.

Portanto, o tratado em análise segue os padrões de tratados congêneres, e possui a virtude de intensificar relações turísticas e comerciais, bem como garantir a segurança necessária aos serviços aéreos internacionais.

III – VOTO

Por ser conveniente e oportuno aos interesses nacionais, constitucional, jurídico e regimental, somos pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 27, de 2018.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/18309.43509-34