



PARECER Nº , DE 2018

Da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 28, de 2018 (PDC nº 603, de 2017, na origem), da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, que *aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com Relação a Aruba, assinado em Brasília, em 16 de setembro de 2014.*



SF/18056.99185-46

RELATOR: Senador ANTONIO ANASTASIA

I – RELATÓRIO

Vem para análise desta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo (PDS) nº 28, de 2018, cuja ementa está acima epigrafada.

Por meio da Mensagem Presidencial nº 581, de 20 de outubro de 2016, submeteu-se ao crivo do Congresso Nacional o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com relação a Aruba, assinado em Brasília, em 16 de setembro de 2014.

A exposição de motivos, subscrita pelos Ministros de Estado das Relações Exteriores e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, destaca, de início, que o Ministério das Relações Exteriores negociou o tratado pelo Brasil em conjunto com a então Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

O documento esclarece, ainda, que o Acordo *tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e de Aruba.*



O texto ministerial registra, também, que o referido ato internacional — composto de preâmbulo, 24 artigos e Anexo (Quadro de Rotas) — contribuirá *para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cooperação, entre outras*. O discurso preambular do Acordo, por sua vez, assinala o desejo das Partes de contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional.

O Artigo 1 cuida das definições e estabelece, entre outras, que o termo “Autoridade aeronáutica” significa, no caso do Brasil, a ANAC e, para Aruba, o Departamento de Aviação Civil; ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades referidas.

A concessão de direitos está contemplada no Artigo 2 (p. ex.: direito de sobrevoar seu território sem pousar; o direito de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais), que também determina que nenhum dispositivo do mencionado artigo 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 do território dessa outra Parte.

Na sequência, o Artigo 3 versa sobre designação e autorização. Nesse sentido, cada Parte designa por escrito à outra Parte, por meio dos canais diplomáticos, a(s) empresa(s) aérea(s) para operar os serviços acordados. O dispositivo seguinte trata da negação, revogação e limitação da autorização. O Artigo 5, por sua vez, dispõe sobre a legislação aplicável no tocante à entrada, permanência ou saída da aeronave do território de uma das Partes. O texto estabelece que se empregam as leis e os regulamentos da Parte em cujo território se encontra o avião.

O Artigo 6 cuida do reconhecimento de certificados de aeronavegabilidade e de habilitação, como também de licenças. No ponto que aborda a segurança operacional (Artigo 7), está estipulado que 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. O texto estabelece como padrão mínimo os estabelecidos pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), de 1944.

O Acordo estipula, por igual, sobre segurança de aviação (Artigo



SF/18056.99185-46



8). O dispositivo determina a obrigação mútua de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita. Há, ainda, determinação de que as Partes atuarão em conformidade com as convenções internacionais que elenca (Artigo 8, 1), bem assim com as disposições sobre segurança da aviação e as práticas recomendadas apropriadas, estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Esse artigo prescreve, também, que no caso de não cumprimento por uma Parte de suas disposições sobre segurança, as autoridades aeronáuticas da outra Parte poderão solicitar consultas imediatas e no caso de não se chegar a entendimento satisfatório, a Parte que acionou o mecanismo de consulta poderá negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da(s) empresa(s) aérea(s) designadas pela outra Parte.

O tratado possui dispositivo (Artigo 9) que versa sobre as tarifas aeronáuticas. Os Artigos 10 e 11 ocupam-se, respectivamente, dos direitos alfandegários e da capacidade a ser ofertada pelas empresas aéreas designadas pelas Partes.

Na sequência, o Acordo cuida dos preços cobrados por serviços aéreos, com base em considerações comerciais próprias do mercado e sem sujeição a aprovação (Artigo 12). O Artigo 13, por sua vez, trata da concorrência. Os demais dispositivos aludem à conversão de divisas e remessa de receitas (Artigo 14); às atividades comerciais (Artigo 15); às estatísticas (Artigo 16); à aprovação de honorários (Artigo 17); às consultas (Artigo 18); à solução de controvérsias (Artigo 19); à possibilidade de emendas ao Acordo (Artigo 20); a eventuais acordos multilaterais posteriores (Artigo 21); à possibilidade de denúncia (Artigo 22); ao registro do Acordo na OACI (Artigo 23); e à sua entrada em vigor (Artigo 24).

Aprovado o projeto de decreto legislativo na Câmara dos Deputados, a matéria foi encaminhada para esta Casa e despachada para a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, onde me coube a relatoria.

Não foram recebidas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Compete à Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional opinar sobre proposições referentes aos atos e relações internacionais, conforme o art. 103, I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).





No tocante ao Acordo, inexistem vícios no que diz respeito a sua juridicidade. Não há, por igual, vícios de constitucionalidade sobre a proposição, uma vez que observa o disposto no art. 49, I, e no art. 84, VIII, da Constituição Federal (CF). Ainda em relação ao texto constitucional, o tratado em análise enquadra-se, de tal ou qual maneira, no comando que estabelece que o Brasil rege suas relações internacionais pelo princípio da cooperação entre os povos para o progresso da humanidade (art. 4º, IX).

Considerando esse contexto, o tratado em apreciação visa ampliar a estrutura jurídica atinente aos serviços de transporte aéreo entre as Partes para facilitar a continuação dessa relação mutuamente benéfica. Nesse sentido, é válido registrar que os maiores favorecidos pelo Acordo serão os usuários do transporte público por aeronaves de passageiros, bagagem, carga e mala postal. Essa circunstância há de, por si só, incrementar a economia, o comércio e o turismo entre as Partes.

Por fim, observamos que o texto do ato internacional em apreciação quarta absoluta semelhança com tratados de idêntica natureza que nos vincula a outras soberanias.

III – VOTO

Por ser conveniente e oportuno aos interesses nacionais, constitucional, jurídico e regimental, somos pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 28, de 2018.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

