

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 634, de 2019 (PDC nº 949/2018), da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CD), que *aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Conselho Federal Suíço Relativo a Serviços Aéreos Regulares, assinado em Brasília, em 8 de julho de 2013.*

Relator: Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

I – RELATÓRIO

É submetido ao exame desta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 634, de 2019 (PDC nº 949/2018), da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CD), que *aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Conselho Federal Suíço Relativo a Serviços Aéreos Regulares, assinado em Brasília, em 8 de julho de 2013.*

Após ser aprovada no Plenário da Câmara dos Deputados, a matéria seguiu para esta Casa no dia 17 de setembro de 2019 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 *tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um novo marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Suíça, e para além desses, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cooperação, entre outras.*

Assim, o PDS nº 634, de 2019, aprova o referido tratado, que conta com vinte e quatro (24) 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 Suíça, o Escritório Federal de Aviação Civil, ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas por aquelas autoridades. O termo “serviços acordados” diz respeito, segundo estipula o Acordo, aos serviços aéreos nas rotas especificadas para transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação.

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 90 e 94 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. “Tarifa” diz respeito aos preços, tarifas ou encargos que deverão ser pagos para o transporte aéreo de passageiros, incluindo bagagem e carga, bem como outro modal em conexão com aquele, e excluindo mala postal.

O “território” significa, para cada Parte, *a extensão terrestre e as águas territoriais adjacentes, sob a soberania, jurisdição, proteção ou mandato do citado Estado* (artigo 2º da “Convenção”).

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 Anexo para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga e mala postal destinados ou provenientes de pontos no território da outra Parte Contratante; e os demais direitos especificados no presente Acordo.

Nos termos do Artigo 3, as empresas aéreas gozarão de tratamento não discriminatório no fornecimento de serviços acordados, permitindo com base no mercado a determinação de frequência e capacidade do transporte aéreo internacional. Somente razões alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, com bases uniformes, justificaram imposição de limites unilaterais desses serviços.

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 demora a cada uma das Partes, desde que a empresa seja estabelecida no território da Parte que a designa e possua o Certificado de Operador Aéreo válido; 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 8 (Segurança Operacional) e no Artigo 9 (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 faculta a cada Parte revogar ou suspender as autorizações operacionais nas hipóteses por ele determinadas, que especificam contrariedades ao Artigo 4.

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 versa sobre o reconhecimento recíproco de certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças para operar os serviços acordados, desde que os sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a “Convenção”.

Já o Artigo 8 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.

Segundo determina o Artigo 9 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.

Os Artigos 10, 11 e 12 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 direitos e impostos sobre combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, motores e equipamento de uso normal dessas aeronaves.

Ademais, sempre seguindo a legislação local, após a conversão com a taxa oficial do câmbio do dia e o pagamento de eventuais taxas ou impostos, as empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante terão o direito remeter para o exterior todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas (Artigo 13).

O Artigo 14 aponta o direito de as empresas aéreas de manter representações comerciais adequadas no território da outra Parte Contratante. Para tanto, com base na reciprocidade, serão garantidas as facilidades migratórias. Além disso, permite que as empresas aéreas celebrem acordos de comercialização, tais como bloqueio de assentos e compartilhamento de código.

Já o Artigo 15 impede o uso de aeronaves arrendadas para os serviços previstos se estiverem em desacordo com as regras de segurança operacional e de segurança da aviação.

A título de cooperação, o Artigo 16 determina que haverá fornecimento mútuo de estatísticas periódicas ou informações similares a respeito do tráfego transportado nos serviços acordados.

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 autoridades aeronáuticas da outra Parte, em um prazo de pelo menos 30 (trinta) 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 modificação 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 pela via diplomática, poderão lançar mão da mediação ou da arbitragem (art. 19).

Tratam os dispositivos finais das cláusulas de praxe, como a elaboração de emendas, adaptação a tratados multilaterais 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 634, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

