

PARECER Nº , DE 2020

De PLENÁRIO, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 77, de 2020, 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 a República Dominicana, assinado em Brasília, em 14 de maio de 2018.*

RELATOR: Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

I – RELATÓRIO

Vem para análise deste Plenário o Projeto de Decreto Legislativo (PDL) nº 77, de 2020, cuja ementa está acima epigrafada.

Por meio da Mensagem Presidencial nº 582, de 15 de outubro de 2018, submeteu-se ao crivo do Congresso Nacional o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Dominicana, assinado em Brasília, em 14 de maio de 2018.

A exposição de motivos, subscrita pelos então Ministros de Estado das Relações Exteriores e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, destaca, de início, que os mencionados Ministérios negociaram o tratado pelo Brasil em conjunto com 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 da existência de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e República Dominicana.* O texto ministerial registra, também, que o referido ato internacional — composto de preâmbulo, 28 artigos e dois anexos [Anexo I (Quadro de Rotas) e Anexo II (Voos



SF/20358.51136-75

não Regulares ou *Charter*)] — é condizente com a Política Nacional de Aviação Civil, estabelecida pelo Decreto nº 6.780, de 2009.

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, no da República Dominicana, a Junta de Aviação Civil; ou, em ambos os casos, qualquer órgão ou pessoa autorizada a executar as funções atualmente atribuídas às referidas autoridades.

A concessão de direitos (p. ex.: sobrevoo sem pouso; fazer escalas no território da outra Parte para fins não comerciais) está contemplada no Artigo 2, que também determina que nenhum de seus dispositivos 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 no território dessa outra Parte.

Na sequência, o Artigo 3 versa sobre designação e autorização. Nesse sentido, cada signatário terá o direito de designar por escrito, via canais diplomáticos, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados, bem como de revogar ou alterar tal designação. O dispositivo seguinte versa sobre negação, revogação e limitação de autorização. O Artigo 5, por sua vez, dispõe sobre aplicação de leis relativas à entrada, permanência e saída, de um território, de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território.

O Artigo 6 cuida do reconhecimento de certificados de aeronavegabilidade, de habilitação e de licenças. Da segurança operacional se ocupa o Artigo 7, que aponta a Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), de 1944, celebrada no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), como parâmetro na matéria. Esse dispositivo estabelece, ainda, possibilidade de realização de consultas sobre normas de segurança operacional.

Já sobre segurança da aviação versa o Artigo 8; nele, as Partes reafirmam sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e informam que atuarão em conformidade com o direito internacional e, de modo específico, com as convenções internacionais que

elencas (Artigo 14, 1), bem assim com as disposições sobre segurança da aviação e as práticas recomendadas apropriadas, estabelecidas pela OACI.

Em continuação, o Artigo 9 trata das tarifas aeronáuticas pagas pelas empresas aéreas designadas, que não poderão ser superiores às aquelas cobradas de outras empresas que operem serviços internacionais semelhantes. No ponto em que aborda os direitos alfandegários (Artigo 10), o Acordo estabelece que cada Parte, com base na reciprocidade de tratamento, isentará de impostos, taxas e outros gravames, uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional. O Artigo 11 cuida dos impostos e recomenda que as Partes negociem acordo para evitar dupla tributação.

O Acordo estipula, por igual, sobre capacidade dos serviços — tráfego, frequência e regularidade — a ser ofertada (Artigo 12) e preços cobrados, a ser livremente estabelecido pelas empresas, sem necessidade de aprovação (Artigo 13). A concorrência está disciplinada no Artigo 14. O Artigo 15 dispõe sobre conversão de divisas e remessa de receitas. Já os Artigos 16 e 17 tratam, respectivamente, das atividades comerciais e dos serviços de apoio em solo.

Na sequência, o Acordo cuida do chamado código compartilhado [*codeshare* (Artigo 18)]; das estatísticas (Artigo 19); da aprovação de horários (Artigo 20); e da proteção do meio ambiente (Artigo 21).

Os demais dispositivos aludem à possibilidade de consultas entre as Partes (artigo 22); à solução de controvérsias (Artigo 23); à perspectiva de eventual emenda ao pactuado, cumpridos os procedimentos internos necessários para tanto (Artigo 24); à possibilidade de acordos multilaterais posteriores (Artigo 25); à possibilidade de denúncia, que operará efeitos um ano após a data do recebimento da notificação (Artigo 26); ao registro junto à OACI (Artigo 27); e à sua entrada em vigor (Artigo 28).

Aprovado o projeto de decreto legislativo na Câmara dos Deputados, a matéria foi encaminhada para esta Casa, onde me coube a relatoria.

Não foram recebidas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

No tocante ao tratado, inexistem defeitos quanto à 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 modo, 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).

No mérito, o Acordo busca aperfeiçoar a estrutura jurídica atinente aos serviços de transporte aéreo entre Brasil e República Dominicana. Nesse sentido, convém observar que os maiores favorecidos serão os usuários do transporte por aeronaves de passageiros, bagagem, carga e mala postal. Esse contexto há de incrementar a economia, o comércio e o turismo bilateral em prol de ambos os países. Nessa ordem de ideias, não custa lembrar que Punta Cana é um destino cada vez mais procurado pelos brasileiros.

Por fim, verifica-se que o texto do Acordo em apreciação tem absoluta semelhança com tratados de idêntica natureza que nos vinculam a outras tantas soberanias e está em conformidade com as melhores práticas preconizadas pela OACI.

III – VOTO

Por ser conveniente e oportuno aos interesses nacionais, constitucional, jurídico e regimental, somos pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 77, de 2020.

Sala das Sessões,

, Presidente

, Relator