

## PARECER Nº , DE 2020

De PLENÁRIO, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 76, de 2020 (PDC nº 1161/2018), da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, que *aprova o texto do Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017.*



Relator: Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

### I – RELATÓRIO

Vem para análise deste Plenário o Projeto de Decreto Legislativo nº 76, de 2020 (PDC nº 1161/2018), da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados.

Por meio da Mensagem Presidencial nº 477, de 29 de agosto de 2018, submeteu-se ao crivo do Congresso Nacional o *texto do Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017.*

A exposição de motivos, subscrita pelos Ministros de Estado das Relações Exteriores e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, destaca que o tratado

*tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento do marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Guatemala, e para além desses, que certamente contribuirão para o adensamento das*

*relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação.*

O Acordo conta com preâmbulo, 27 artigos e anexo com o quadro de rotas aéreas para passageiros e cargas, a seguir o padrão desse tipo de acordo.

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.

A proposição, além de aprovar o texto do acordo bilateral, determina no parágrafo único do art. 1º que

*Nos termos do inciso I do caput do art. 49 da Constituição Federal, ficam sujeitos à 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.*

Não foram recebidas, até o momento, emendas.

## II – ANÁLISE

Não há vícios no que diz respeito à sua juridicidade. Inexistem, por igual, vícios de constitucionalidade sobre a proposição, que observa o disposto no art. 49, I, e no art. 84, VIII, da Constituição Federal (CF).

No preâmbulo, consta que ambos os países são Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e desejam contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional, com serviços aéreos eficientes e competitivos, em prol da melhoria do comércio, bem-estar dos usuários e crescimento econômico.

Nesse sentido, observa-se que o texto produzido não destoia em nada dos tratados sobre o tema que já vinculam, no plano bilateral, a República Federativa do Brasil com vários outros Países. Cuida-se, assim, de ato internacional perfeitamente alinhado com as diretrizes da aviação civil internacional.

O Artigo 1 é dedicado às definições dos termos a serem utilizados na aplicação do tratado 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 Guatemala, a Direção Geral de Aeronáutica Civil, ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas por aquelas autoridades. O termo “capacidade” diz respeito à quantidade de serviços fixados, medido em frequência de voos ou de assentos, ou toneladas de carga, em determinado mercado ou rota.

Já “Convenção” corresponde à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, celebrada em Chicago, em 1944, abrangendo qualquer emenda adotada segundo os artigos 90 e 94 da Convenção e que tenha sido ratificada por ambas as Partes ou qualquer anexo adotado de acordo com o artigo 90 da Convenção. O artigo 96 da Convenção define, igualmente, o que são “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais”.

A expressão “empresa aérea designada” denota uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 do presente Acordo.

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 “código compartilhado” (*code share*) aponta para acordo comercial entre empresas aéreas designadas e (ou) de terceiros países, mediante o qual se operará em conjunto uma rota específica, na qual as empresas aéreas envolvidas detenham direitos de tráfego, cada uma com seu código.

O Artigo 2 enumera os direitos concedidos 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 ou mala postal; e os demais direitos especificados no presente Acordo.

O Artigo 3 permite designar por escrito à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados ou alterar tal designação, por nota diplomática. A autorização será dada com o mínimo de demora a cada uma das Partes, desde que a empresa se encontre 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 nos Artigos 7 (Segurança Operacional) e 8 (Segurança da Aviação) do presente Acordo e 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 4 concerne à negativa de concessão, revogação e limitação de autorização prevista no Artigo 3.

O Artigo 5 determina que as leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída 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, bem como aos passageiros, tripulantes e carga, incluindo mala postal. 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 6 versa sobre o reconhecimento recíproco de certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças para operar os serviços acordados, desde que sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a “Convenção”.

Já 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.

Segundo determina o Artigo 8 do presente Acordo, as Partes reafirmam sua obrigação mútua, já consignada em diversos 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 Organização de Aviação Civil Internacional - OACI. O artigo igualmente determina procedimentos de assistência mútua para a prevenção de ilícitos e realização de consultas sobre a segurança da aviação.

Os Artigos 9, 10 e 11 tratam das tarifas aeronáuticas, direitos alfandegários e impostos, estipulando que nenhuma das Partes cobrará das empresas aéreas designadas pela outra Parte tarifas e demais encargos superiores aos cobrados às suas próprias empresas; que os aspectos tributários, incluídos os de conversão de divisas e transferência de fundos, serão regidos pela legislação interna de cada Parte, a incluir os tratados por ela ratificados; e que os lucros derivados da operação das aeronaves de empresa aérea designada, incluindo bens e serviços, serão tributados segundo essa legislação.

Quanto à frequência e à capacidade dos serviços de transporte aéreo, o Artigo 12 aponta que serão regidos por considerações comerciais próprias do mercado, podendo haver limites somente de índole alfandegária, técnica, operacional ou ambiental sob condições uniformes e não discriminatórias.

Quanto aos preços ou tarifas, o Artigo 13 discorre que serão fixados livremente pelas empresas aéreas designadas também com base no mercado, sem discriminação.

De acordo com o Artigo 14, cada parte tem a obrigação de atualizar a outra a respeito da legislação, das políticas e das práticas sobre concorrência que afetem o objeto do presente Acordo.

Já o Artigo 15 dispõe sobre a permissão de conversão de divisas e remessa de receitas para o exterior.

O Artigo 16 admite que as empresas aéreas designadas possam estabelecer escritórios no território da outra Parte Contratante para a promoção e venda de Transporte Aéreo, na moeda de tal território ou em moedas livremente conversíveis. Igualmente possibilita que podem encarregar-se de seus próprios serviços em terra no território da outra Parte Contratante. Ademais, podem celebrar acordos comerciais tais como código compartilhado com empresas aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes e (ou) empresas aéreas de um terceiro país.

A título de cooperação, o Artigo 17 determina que haverá fornecimento mútuo de estatísticas periódicas ou eventuais que sejam razoavelmente requeridas.

Quanto ao Artigo 18, é determinado que a previsão ou modificação 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.

Já o Artigo 19 permite a flexibilidade operacional, com o uso de aeronaves próprias ou arrendadas, subarrendadas, arrendadas por hora ou arrendadas com tripulação, seguros e manutenção.

O Artigo 20 discorre sobre código de conduta para proteger o usuário em sistema de reserva por computador.

Já o Artigo 21 prevê a realização de consultas entre as Partes sobre a implementação, interpretação, aplicação ou emenda do Acordo em questão, 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 por negociação, poderão lançar mão da via diplomática (Artigo 22).



Tratam os dispositivos finais de cláusulas de praxe desse tipo de acordo, como a elaboração de emendas (Artigo 23), adaptação a tratados multilaterais posteriores (Artigo 24), denúncia (Artigo 25), registro do acordo na OACI (Artigo 26) e vigência (Artigo 27).

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

Para além disso, o Acordo é muito bem-vindo na medida em que fortalece os laços de amizade entre os dois países por meio da possibilidade de conexão direta viabilizada por transporte aéreo. Essa perspectiva há de incrementar as trocas comerciais e o trânsito de turistas entre Brasil e Guatemala.

### III – VOTO

Por ser conveniente e oportuno aos interesses nacionais, constitucional, jurídico e regimental, somos pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 76, de 2020.

Sala das Sessões,

, Presidente

, Relator