



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaques Wagner

PARECER N° , DE 2022

SF/22888.61040-15

Da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES
E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de
Decreto Legislativo nº 256, de 2021, da Comissão
de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CD),
que *aprova o texto do Acordo Relativo ao Trânsito
dos Serviços Aéreos Internacionais, assinado em
Chicago, Estados Unidos da América, em 7 de
dezembro de 1944.*

Relator: Senador **JAQUES WAGNER**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional o Projeto de Decreto Legislativo (PDL) nº 256, de 2021, que aprova o texto do Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais, assinado em Chicago, Estados Unidos da América, em 7 de dezembro de 1944.

O texto desse Acordo foi remetido ao Congresso Nacional pela Mensagem Presidencial nº 555, de 6 de novembro de 2019, a qual se fez acompanhar da Exposição de Motivos Interministerial (EMI) nº 119, de 10 de setembro de 2019, dos Ministérios das Relações Exteriores, Defesa e Infraestrutura.

Segundo a exposição de motivos, cento e trinta e três Estados partes estão hoje vinculados ao Acordo, o qual foi concluído no mesmo dia da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de que o Brasil é parte.

O Secretário-Geral da Organização Internacional de Aviação Civil (OACI) recomendou, em 10 de julho de 2015, a adesão do Brasil ao

Acordo, seguindo orientação da Resolução A38-14/2013 da Assembleia da Organização.

Diante disso e ainda nos termos da EMI, em 2017, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) solicitou ao Ministério das Relações Exteriores que coordenasse os procedimentos necessários à adesão. O texto do Acordo foi também submetido à apreciação do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa e do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

O Acordo conta com seis artigos.

O Artigo I compõe-se de cinco seções. A primeira delas determina que o Estado contratante confere aos demais as duas liberdades do ar relativas a serviços aéreos internacionais regulares, a saber: i) o privilégio para sobrevoar seu território sem a realização de pouso e ii) o privilégio de pousar para fins não comerciais, que pode consistir em parada técnica de reabastecimento ou manutenção, sem embarque ou desembarque de passageiros, bagagem, carga ou correspondência.

Esses direitos não se aplicam a aeroportos usados com fins militares, com exclusão do serviço aéreo internacional regular e, além disso, ficam condicionados à aprovação de autoridades militares no caso de voo em zonas de hostilidades, de ocupação militar ou tempo de guerra.

Ademais, a Seção 2 determina que o exercício desses direitos deve estar em conformidade com a Convenção da Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), de 7 de dezembro de 1944.

A Seção 3, confere ao Estado contratante que garantir a outro o privilégio para pouso não comercial o direito de solicitar que as empresas aéreas ofereçam serviço comercial razoável nos pontos em que os pouso sejam realizados, sem discriminação entre empresas que usem a mesma rota e sem prejuízo às operações normais de serviço aéreo internacional.

A Seção 4 prevê que cada Estado contratante possa designar as rotas para os serviços aéreos internacionais e aeroportos onde os serviços poderão ser executados. Além disso, poderá impor ou permitir a cobrança de taxas justas e razoáveis sobre esses serviços.

A Seção 5 estabelece a possibilidade de negar ou revogar um certificado ou permissão a uma empresa de transporte aéreo quando

SF/22888.61040-15

considerar que a propriedade substancial e o controle efetivo da empresa não sejam de um nacional de um Estado contratante ou quando a empresa não cumprir as leis do Estado de sobrevoo ou as disposições do Acordo.

O Artigo II dispõe sobre eventuais disputas entre Estados. A demanda poderá ser levada ao Conselho da OACI, ao qual compete investigar a situação e chamar as partes envolvidas para consultas. Não havendo êxito, o Conselho poderá recomendar à Assembleia da Organização a suspensão, por maioria de dois terços, dos direitos e privilégios conferidos pelo Acordo ao Estado até que adote medidas retificadoras. As controvérsias sobre a interpretação ou aplicação do Acordo que não forem solucionadas por negociação serão submetidas ao procedimento previsto na Convenção de Chicago, em seu capítulo XVIII, o qual prevê a decisão pelo Conselho da OACI, com recurso a um tribunal arbitral *ad hoc* ou à Corte Internacional de Justiça.

O Artigo III estipula o prazo de vigência do Acordo, que dependerá da vigência da Convenção de Chicago, com possibilidade de denúncia, que produzirá efeitos em um ano.

O Artigo IV é cláusula transitória para o período anterior ao início da vigência da Convenção de Chicago, o que ocorreu em 1947.

O Artigo V estabelece que o termo “território” deve ser definido como o que dispõe o Artigo 2 da Convenção de Chicago (áreas terrestres e as águas territoriais adjacentes a elas que se encontrem sob a soberania, domínio, proteção ou mandato de um dado Estado contratante).

Por fim, o Artigo VI dispõe sobre a expressão de vontade definitiva aos termos do Acordo, bem como sobre a produção de seus efeitos a partir da data de notificação aos Estados Unidos da América.

Aprovado na Câmara dos Deputados, o projeto de decreto legislativo seguiu para exame do Senado Federal, tendo sido despachado para esta Comissão, onde me coube relatá-lo,

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

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).

Não verificamos vícios de constitucionalidade, de juridicidade ou de regimentalidade na proposição em exame.

Cumpre-nos destacar que o Brasil mantém uma série de Acordos de Serviços Aéreos que disciplinam esses serviços entre nosso território e o de um ou mais Estados. Esses acordos regulam provisões operacionais como número de frequências, designação de empresas, quadro de rotas, direitos de tráfego, política tarifária e código compartilhado. Além disso, cuidam de obrigações relativas à segurança de voo e à segurança contra atos de interferência ilícita.

São inúmeros os acordos bilaterais dessa natureza, os quais constituíram a principal opção estratégica adotada pelo Brasil até o momento para regular essas liberdades de voo em detrimento da vinculação a acordo multilateral como o que ora apreciamos. Somam-se a esses instrumentos bilaterais o Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República da Bolívia, da República do Chile, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, celebrado em Fortaleza, em 17 de dezembro de 1996, promulgado por meio do Decreto nº 3.045, de 5 de maio de 1999; e o Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil, firmado pela República Federativa do Brasil, em Punta Cana, em 4 de novembro de 2010, promulgado pelo Decreto nº 9.995, de 6 de agosto de 2019.

É desejável que o Brasil, como importante ator no mercado de aviação civil mundial, estenda a abrangência dessas liberdades de voo concedidas no campo bilateral e regional, mediante a ratificação do presente instrumento multilateral, o qual, como dito, já conta com cento e trinta e três Estados partes.

Diante do exposto, estamos certos de que a ratificação do Acordo em exame contribuirá para melhor conformação das regras nacionais do setor aéreo às necessidades do mercado internacional de aviação civil.

SF/22888.61040-15

III – VOTO

Por ser conveniente e oportuno aos interesses nacionais, constitucional, jurídico e regimental, somos pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 256, de 2021.

Sala da Comissão, 22 de março de 2022.

Senadora **KÁTIA ABREU**,
Presidente

Senador **JAQUES WAGNER**,
Relator