

PARECER Nº , DE 2022

Da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 569, de 2019, da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CD), que *aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017.*



Relator: Senador **VENEZIANO VITAL DO RÊGO**

I – RELATÓRIO

Vem para análise do Senado Federal o Projeto de Decreto Legislativo (PDL) nº 569, de 2019, da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CD), que aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017.

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.

Na proposição, além de aprovar o texto, determina a já tradicional cláusula para resguardar os poderes do Congresso Nacional quanto à celebração de tratados:

Art. 1º

Parágrafo único. Parágrafo único. 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.

Este acordo com a Guyana conta com vinte e seis (26) artigos e um Anexo. O artigo 1 define termos a serem utilizados na aplicação do ASA, tais como ao designar a “autoridade aeronáutica” como a autoridade de aviação civil representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), e, no caso da República da Guyana, a Autoridade de Aviação Civil da Guyana; ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas.

Já “Convenção” corresponde à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, celebrada em Chicago, em 1944, abrangendo qualquer emenda ou anexo adotados segundo os artigos 90 e 94 da Convenção e que tenha sido ratificada por ambas as Partes.

Aponta que por “capacidade” implica a quantidade de serviços, medida pelo número de voos ou de assentos, toneladas de carga oferecidas. E “preço” significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo. Ainda, por “tarifa aeronáutica” define como o valor cobrado das empresas aéreas pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso dos aeroportos ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga.

Já 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, as áreas terrestres continentais e consulares, as águas interiores, as águas territoriais marítimas e o espaço aéreo sobrejacente (ver artigo 2º da “Convenção de Chicago”).

O artigo 2 enumera os direitos conferidos às empresas aéreas de 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.

O artigo 3 permite designar por escrito à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados ou alterar tal designação, pela via diplomática. Já o Artigo 4 faculta autoridades aeronáuticas de cada Parte de negar, revogar, suspender ou impor condições as autorizações operacionais nas hipóteses por ele determinadas segundo o art. 3.

O artigo 5 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. Além disso, que o marco regulatório interno relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, tripulantes e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados aos passageiros, tripulantes, carga e mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte enquanto permanecerem no referido território. Isso garantindo o tratamento não discriminatório.

O artigo 6 versa sobre o reconhecimento recíproco de certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças para operar os serviços acordados.

O artigo 7 trata de segurança operacional, aplicada nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Enquanto o Artigo 8 versa sobre a obrigação de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, como o apoderamento ilícito de aeronaves.

Os artigos 9 e 10 cuidam das tarifas aeronáuticas e direitos alfandegários, estipulando que não haverá imposição de tarifas e demais encargos superiores aos cobrados às suas próprias empresas aéreas que que operem serviços aéreos internacionais semelhantes. Além disso, cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção



e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea designada e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa.

O artigo 11 permite que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a serem ofertados, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado. Quanto ao preço, o artigo 12 também admite que os preços para o transporte aéreo sejam estabelecidos pelas empresas aéreas de ambas as Partes com base em considerações comerciais do mercado.

Já o artigo 13, obriga as partes a informar, quando solicitadas, sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, capazes de afetar a operação de serviços de transporte aéreo.

O artigo 14 admite às empresas aéreas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas.

A fim de manter a flexibilizar as operações, o artigo 15 garante o direito de as empresas aéreas manterem representações comerciais adequadas no território da outra Parte Contratante. Além disso, o artigo 17 permite que cada empresa aérea utilize aeronaves próprias ou aeronaves arrendadas, subarrendadas, arrendadas por hora, ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção. Isso com resguardo contratual de responsabilidades, conforme as regras internas e internacionais.

O artigo 16 determina que a empresa aérea designada, ao operar ou oferecer serviços nas rotas especificadas, poderá celebrar acordos comerciais de código compartilhado com outras empresas desde que tenham os direitos apropriados e cumpram os requisitos normalmente aplicados a esses acordos.

como a proteção e informação ao passageiro referente à responsabilidade.

O artigo 18 estabelece que haverá fornecimento mútuo de estatísticas periódicas ou informações similares a respeito do tráfego transportado nos serviços acordados.

O artigo 19 consigna que 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.

Os artigos 20 e 21 preveem a realização de consultas entre as Partes sobre a interpretação, aplicação, implementação ou modificação do ASA e como resolver por meios de solução de controvérsias (consultas, negociação, mediação, arbitragem).

Os demais artigos versam sobre elaboração de emendas ao ASA (artigo 22), adaptação a tratados multilaterais posteriores (artigo 23), denúncia do acordo (artigo 24), registro do acordo na OACI (artigo 25) e vigência (artigo 26).

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 defeitos em relação à sua juridicidade. Não há, por igual, vícios de constitucionalidade sobre a proposição, uma vez que ela observa o disposto no art. 49, I, e no art. 84, VIII, da Constituição Federal (CF).

Sobre o mérito, o tratado é um Acordo de Serviços Aéreos (ASA), cujo objetivo é disciplinar o transporte aéreo de passageiros, de cargas e mala postal, especificando, dentre outros pontos, a designação de empresas, rotas,

tarifas e segurança. Por suas especificidades, já adequadas à nova liberação das conectividades aéreas, ele é considerado um acordo de “céus abertos”. O Brasil tem atualizado seus ASAs para esse modelo com os demais membros da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), sob a liderança da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

A quantidade e a qualidade dos ASAs desde 2010 foram modificadas de modo significativo, com a redução das restrições à oferta de novos serviços, em nome da concorrência, a considerar o quadro de rotas abertos, liberdade tarifária (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), livre determinação de capacidade, múltipla designação de empresas, direitos acessórios de tráfego, código compartilhado (*codeshare*) bilateral e com empresas de terceiros países. Evidentemente, os ASAs não são uniformes porque variam de parte a parte.

Em suma, o tratado em análise corresponde a um moderno ASA de “céus abertos” entre o Brasil e a Guyana e merece ser aprovado.

III – VOTO

Por ser conveniente e oportuno aos interesses nacionais, constitucional, jurídico e regimental, somos pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 569, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator