



PARECER Nº , DE 2023

De PLENÁRIO, em substituição à COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 83, de 2023, da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CD), que *aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.*

Relator: Senador **RENAN CALHEIROS**

I – RELATÓRIO

Vem a exame do Plenário do Senado Federal, em substituição à COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, o Projeto de Decreto Legislativo (PDL) nº 83, de 2023, que *aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.*

Encaminhado por meio da Mensagem Presidencial nº 392, de 19 de julho de 2022, o Acordo em apreço foi aprovado pela Câmara dos Deputados em 18 de março de 2023 e encaminhado a esta Casa, cabendo-nos a relatoria em Plenário.

Acompanham a Mensagem a Exposição de Motivos Interministerial (EMI) nº 0203/2021 MRE MINFRA, de 27 de dezembro de 2021, subscrita pelos Ministros de Estado das Relações Exteriores e da Infraestrutura, bem como o texto do Tratado.





Destaca a EMI:

O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério da Infraestrutura e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), 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 do Brasil e de Portugal, e para além desses, o que certamente contribuirá para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação. O Acordo está em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil, estabelecida pelo Decreto nº 6780, de 18 de fevereiro de 2009.

Estruturado em 26 artigos, identificaremos o Acordo doravante como ASA (*Acordo de Serviços Aéreos*).

Observamos que o artigo 1º 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 de Portugal, a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC); 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.

Já a expressão “empresa de transporte aéreo 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 insulares, as águas interiores, as águas territoriais marítimas e o espaço aéreo sobrejacente (conforme o artigo 2º da “Convenção de Chicago”).





O artigo 2º 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 3º 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 4º faculta autoridades aeronáuticas de cada Parte de negar, revogar, suspender ou impor condições às autorizações operacionais nas hipóteses por ele determinadas segundo o art. 3º.

O artigo 5º 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. Ademais, estabelece que será aplicado às empresas de ambas as Partes o marco regulatório interno relativo 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 6º versa sobre o reconhecimento recíproco de certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças para operar os serviços acordados.

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

Os artigos 9º e 10º tratam 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.

O artigo 11º permite que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado. Quanto ao preço, o artigo 12º 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.

Obriga o artigo 13º as Partes a informar-se, 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 14º 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 flexibilizar as operações, o artigo 15º dispõe que cada Parte concederá às empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte o direito de vender e comercializar no seu território serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários à escolha da empresa de transporte aéreo designada. Já o 16º artigo garante o direito de as empresas aéreas manterem representações comerciais adequadas no território da outra Parte Contratante.

O artigo 17º determina que haverá fornecimento mútuo de estatísticas periódicas ou informações similares a respeito do tráfego transportado nos serviços acordados.





O artigo 18º 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 de antecedência em relação à data prevista para a sua aplicação.

Os artigos 19º e 20º 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 21º), adaptação a tratados multilaterais posteriores (artigo 22º), vigência e denúncia do acordo (artigo 23º), revogação (artigo 24º), registro do acordo na OACI (artigo 25º) e entrada em vigor (artigo 26º).

Não foram recebidas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Ao analisarmos o PDL, não identificamos defeitos quanto à juridicidade do tratado em exame. Não encontramos, igualmente, 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 Acordo em análise encontra-se em conformidade com o no art. 4º, IX, da Carta Magna, segundo a qual o Brasil rege suas relações internacionais pelo princípio da cooperação entre os povos para o progresso da humanidade.

Verificamos, ademais, que o texto negociado guarda semelhança com tratados de idêntica natureza que já nos vinculam a outras soberanias, seguindo as boas práticas internacionais relacionadas a acordos de serviços aéreos.

No mérito, entendemos ser o Acordo importante instrumento de





cooperação entre o Brasil e Portugal, trazendo benefícios diretos a empresas que operam nos dois países e aos milhões de usuários desses serviços nos dois continentes. Nossos laços tradicionais mostram-se ainda mais estreitos com tratados como o que estamos a avaliar.

III – VOTO

Por ser conveniente e oportuno aos interesses nacionais, constitucional, jurídico e regimental, somos pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 83, de 2023.

Sala das Sessões,

, Presidente

, Relator

