



PARECER Nº 21, DE 2018 -PLEN-SF

De Plenário, em substituição à COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 5, de 2018 (PDC nº 424, de 2016, na origem), da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, que *aprova o texto do Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, assinado em Brasília, em 19 de março de 2011.*

RELATOR: Senador ANTONIO ANASTASIA

I – RELATÓRIO

Vem para análise desta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo (PDS) nº 5, de 2018, cuja ementa está acima epigrafada.

Por meio da Mensagem Presidencial nº 338, de 20 de junho de 2016, submeteu-se ao crivo do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, assinado em Brasília, em 19 de março de 2011.

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



SF/18275.78176-68



incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Estados Unidos.

O texto ministerial registra, também, que o referido ato internacional — composto de preâmbulo e 18 artigos — contribuirá *para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cooperação, entre outras.*

O discurso preambular do Acordo, por sua vez, assinala o desejo das Partes de promover sistema de aviação internacional baseado na livre competição e com o mínimo de interferência e regulação governamental; aponta o anseio de tornar possível para as empresas aéreas oferecer ao público variedade de opções de serviço com encorajamento ao setor competente para desenvolver e implementar preços inovadores e competitivos; consigna o propósito de garantir o mais alto nível de segurança tanto operacional quanto da aviação no transporte aéreo internacional; e lembra que ambos os países são Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, feita em Chicago, no ano de 1944 (Convenção de Chicago).

O Artigo 1 cuida das definições e estabelece, entre outras, que o termo “Autoridade aeronáutica” significa, para o Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, para os Estados Unidos, o Departamento de Transportes; ou qualquer outra pessoa ou agência brasileira ou norte-americana autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades referidas. O dispositivo prescreve, por igual, que a expressão “transporte aéreo” *significa o transporte público por aeronaves de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, regular ou não regular, por remuneração ou aluguel.*

A concessão de direitos está contemplada no Artigo 2 (p. ex.: direito de sobrevoar seu território sem pousar; o direito de fazer escalas no seu território para fins não comerciais), que também determina que nenhum dispositivo do mencionado artigo será considerado como concessão a uma empresa aérea de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga ou mala postal mediante remuneração e destinados a outro ponto do território dessa outra Parte. O dispositivo cuida, ainda, das chamadas operações não regulares (*charter*).





Na sequência, os Artigos 3 e 4 versam, respectivamente, sobre autorização de operação e sua revogação. O Artigo 5, por sua vez, dispõe sobre a legislação aplicável no tocante à entrada, permanência ou saída da aeronave do território de uma das Partes. O texto estabelece que se empregam as leis e os regulamentos da Parte em cujo território se encontra o avião.

No ponto que aborda a segurança operacional (Artigo 6), está estipulado que as Partes reconhecerão como válidos os certificados de aeronavegabilidade e de habilitação, bem como licenças, todos emitidos ou convalidados pela outra Parte e ainda em vigor. O texto estabelece como padrão mínimo os estabelecidos pela Convenção de Chicago. O preceito determina, ainda, que as Partes podem solicitar consultas relativas aos padrões de segurança mantidos pela outra Parte (instalações aeronáuticas, tripulações, aeronaves e operações de empresas).

O Acordo estipula, por igual, sobre segurança de aviação (Artigo 7). O dispositivo determina a obrigação mútua de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita. Há, ainda, determinação de que as Partes atuarão em conformidade com as convenções internacionais que elenca (Artigo 7, 1), bem assim com as disposições sobre segurança da aviação e as práticas recomendadas apropriadas, estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Esse artigo prescreve, por igual, que no caso de não cumprimento por uma Parte de suas disposições sobre segurança, as autoridades aeronáuticas da outra Parte poderão solicitar consultas imediatas e no caso de não se chegar a entendimento satisfatório, a Parte que acionou o mecanismo de consulta poderá negar, revogar, suspender, limitar ou impor condições sobre as autorizações operacionais e permissões técnicas da(s) empresa(s) aérea(s) daquela Parte.

O tratado possui dispositivo (Artigo 8) que versa sobre oportunidades comerciais e cuida dos representantes de empresas aéreas; dos serviços de apoio em solo; da conversão de divisas e remessas de receitas; do código compartilhado e dos serviços intermodais. Os Artigos 9 e 10 ocupam-se, respectivamente, das taxas e encargos alfandegários e das tarifas aeronáuticas.

Na sequência, o Acordo cuida da concorrência (Artigo 11) e fixa que as Partes concederão oportunidade justa e igualitária às empresas aéreas de ambas as Partes para competir na prestação do transporte aéreo internacional regido pelo Acordo.

Os demais dispositivos aludem aos preços (Artigo 12); às consultas





(Artigo 13); às eventuais emendas (Artigo 14); à solução de controvérsias (Artigo 15); à possibilidade de denúncia (Artigo 16); ao registro do Acordo na OACI; e à sua entrada em vigor (Artigo 18). O derradeiro artigo dá notícia de que o Acordo substituirá o Acordo, como emendado, entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América sobre Transporte Aéreo, assinado em Brasília, em 21 de março de 1989

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.

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 vícios no que diz respeito a 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 maneira, 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).

Sobre o ato internacional objeto de nossa análise, é válido destacar que ele está em conformidade com a fecunda e histórica tradição de cooperação bilateral no domínio dos transportes aéreos entre os dois países. Com efeito, e para ficar em tempos mais recentes, as Partes se beneficiaram reciprocamente do Acordo de 1989, bem como das emendas ao seu texto.

Tendo em conta esse quadro, o tratado em apreciação visa ampliar a estrutura jurídica atinente aos serviços de transporte aéreo entre as Partes para facilitar a continuação dessa relação mutuamente benéfica. Nesse sentido, convém destacar, também, que os maiores favorecidos do Acordo serão os usuários do transporte público por aeronaves de passageiros, bagagem, carga e mala postal. Essa circunstância há de, por si só, incrementar a economia, o comércio e o turismo entre as Partes.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ANTONIO ANASTASIA

III – VOTO

Por ser conveniente e oportuno aos interesses nacionais, constitucional, jurídico e regimental, somos pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 5, de 2018.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/18275.78176-68