

## PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 567, 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 Conselho de Ministros da República da Albânia, assinado em Brasília, em 4 de novembro de 2015.*

Relator: Senador **ASTRONAUTA MARCOS PONTES**

### **I – RELATÓRIO**

Vem para análise do Senado Federal o Projeto de Decreto Legislativo nº 567, de 2019, da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CD), que aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos (ASA) entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Conselho de Ministros da República da Albânia, assinado em Brasília, em 4 de novembro de 2015.

Enviado pelo Poder Executivo ao Congresso Nacional mediante a Mensagem nº 794, de 2018, a matéria foi aprovada e encaminhada pela Câmara dos Deputados a esta Casa, e despachada para a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, onde me coube a relatoria.

Este acordo com a Albânia, que conta com vinte e seis (26) artigos e um Anexo, condiciona à nova 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.

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 Albânia, o Ministro de Transportes e Infraestrutura, representando a Autoridade de Aviação Civil; ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas.

Aponta que, por “capacidade”, entende-se quantidade de serviços, medida pelo número de voos ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado ou em uma rota, durante um certo período. A “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 aérea designada” denota uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 do presente Acordo. E “preço” significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo.

O “território” significa, para cada Parte, as áreas terrestres continentais e insulares, as águas interiores, as águas territoriais marítimas e o espaço aéreo sobrejacente (ver artigo 2º da “Convenção de Chicago”).

Ainda, por “tarifa aeronáutica” entende-se 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. Por fim, “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais”, têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da “Convenção”.

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 das rotas especificadas no Quadro de Rotas 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 e revogar ou alterar tal designação, pela via diplomática. Já o Artigo 4 faculta autoridades aeronáuticas de cada Parte a negar, revogar, suspender ou impor condições às 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, e, em trânsito direto, o controle simplificado para passageiros, bagagem, carga e mala postal, e a isenção de taxas alfandegárias ou similares para bagagem e carga.

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 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. 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 encargos sobre importações, incluindo tarifas alfandegárias, impostos indiretos, impostos sobre

valor agregado, outros encargos e taxas pagos na importação, taxas de inspeção e outros encargos semelhantes, desde que tais equipamentos e suprimentos permaneçam a bordo da aeronave até o momento em que são reexportados ou utilizados ou consumidos pela referida aeronave em voos sobre aquele território.

O artigo 11 assegura que o capital representado pelas aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada será tributado unicamente no território da Parte em que está situada a sede da empresa aérea e, ainda, que os lucros resultantes da operação serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte.

O artigo 12 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 13 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 14, obriga 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 15 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 16 garante o direito de as empresas aéreas manterem representações comerciais adequadas no território da outra Parte Contratante.

O artigo 17 determina que haverá fornecimento de informações sobre as autorizações em vigor concedidas às respectivas empresas aéreas designadas para prestar serviços, bem como estatísticas periódicas ou informações similares a respeito do tráfego.

O artigo 18 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.

O artigo 19 considera o Anexo ao tratado como integrante do ASA.

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 eventual controvérsia (consultas, negociação, via diplomática).

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 à presente proposição.

## **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).

O tratado é um Acordo de Serviços Aéreos (ASA), cujo objetivo é um ou mais Estados disciplinarem 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 abertas, 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 Albânia 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 567, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator