



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 845, DE 2017

Acordo Multilateral de Busca e Salvamento, celebrado em 10 de maio de 1973, em Lima, Peru, ao qual o Brasil aderiu em 27 de dezembro de 1985.

Autora: REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA
NO PARLAMENTO DO
MERCOSUL.

Relator: Deputado HUGO LEAL

I - RELATÓRIO

Chega para exame desta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 845, de 2017, de autoria da representação Brasileira no Parlamento do Mercosul. A iniciativa aprova o “Acordo Multilateral de Busca e Salvamento, celebrado em 10 de maio de 1973, em Lima, Peru, ao qual o Brasil aderiu em 27 de dezembro de 1985”.

O “ato internacional foi encaminhado ao Congresso Nacional por meio da Mensagem nº 247, datada de 19 de julho de 2017, instruída com a Exposição de Motivos Interministerial nº EMI 28/2017 MRE MD MTPA, assinada dois meses antes, em 4 de maio de 2017”.

A descrição do acordo, produzida na Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, apresenta os seguintes termos:

O texto normativo é redigido no formato usual para contratos, segundo o padrão estadunidense, organizado em itens e subitens. O texto, composto por sete detalhados itens, é precedido por cinco consideranda, em que os Estados signatários ressaltam:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

(1) a necessidade de uniformização das normas e procedimentos adotados para os serviços de busca e salvamento;

(2) o fato de que os serviços de busca e salvamento da maioria dos Estados são providos conjuntamente por organizações civis e militares do mesmo Estado em benefício da aviação em geral;

(3) a conveniência de a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), estabelecida pela Convenção de Aviação Civil Internacional, convocar uma reunião para proceder à pronta adoção de um Acordo Multilateral de Busca e Salvamento entre os Estados Americanos (conclusão, essa, advinda da VI Conferência de Comandantes em Chefe e Chefes de Estado Maior das Forças Aéreas Americanas, reunida em Lima, há 51 anos, no mês de maio de 1966, ao debater o tema referente ao "Papel das Forças Aéreas Americanas nas Operações de Busca e Salvamento");

(4) o fato de que todos os Estados Americanos são Estados contratantes da Convenção de Aviação Civil Internacional, cujos Artigos 25, 37, 38 e 44 versam sobre aeronaves em perigo;

(5) a necessidade de haver ampla cooperação entre os Estados americanos para o provimento dos Serviços de Busca e Salvamento na América.

O primeiro item do texto normativo propriamente dito denomina-se **Geral**, sendo nele estabelecidos, em três subitens, os preceitos comuns a serem adotados pelos Estados signatários, para realizar as Operações de Busca e Salvamento em seu respectivo território e águas jurisdicionais, incluindo o espaço aéreo, e estabelecer os detalhes para facilitar sua participação na realização de operações combinadas de Busca e Salvamento, na medida do praticável.

Nesse sentido, no subitem 1.2., os Estados participantes comprometem-se:

1. a aplicar as recomendações concernentes aos Serviços de Busca e Salvamento do Plano de Navegação Aérea da OACI, nas partes que correspondem ao seu território e águas jurisdicionais, incluindo o espaço aéreo;

2. a estabelecer planos detalhados para, com eficiência; conduzir as operações de Busca e Salvamento dentro das áreas de Busca e Salvamento (SRR) sob sua jurisdição;

3. a adotar, como padrão mínimo de ação, os procedimentos de Alerta e de Busca e Salvamento,



CÂMARA DOS DEPUTADOS

baseados nos procedimentos contidos nos Anexos 11 e 12 à Convenção de Aviação Civil Internacional; nos procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea, Regulamento do Ar e Serviço de Trânsito Aéreo (Doc. 4444-RAC/501), e nos Procedimentos Suplementares Regionais da OACI (Doc.7030);

4. *a manter atualizados esses procedimentos, de acordo com os Anexos e Documentos da OACI mencionados;*

5. *a manter eventuais acordos bilaterais mais aprimorados que tenham sido firmados, no sentido de manter práticas de busca e salvamento ainda mais aperfeiçoadas, do que as previstas no instrumento procedimental em exame;*

Estipulam, ainda, no subitem 1.3, que, em caso de conflitos de normas, entre os regramentos aplicáveis, métodos recomendados e procedimentos da OACI e os termos deste Acordo, as disposições da OACI prevalecerão, a menos que a totalidade dos Estados signatários “notifique à OACI idênticas diferenças às disposições em questão”.

O segundo item, **Aplicação**, é pertinente à notificação de uma emergência e respectiva ação preparatória, estabelecendo, em dez etapas, o procedimento previsto:

1. *o Estado que estiver fornecendo os serviços de trânsito aéreo, deverá notificar, imediatamente, por meio do Centro de Controle de Área (Area Control Center – ACC) ou Centro de Informação de Voo (Flight Information Center – FIC), situação de emergência de aeronave ao Centro Coordenador de Salvamento (Rescue Control Coordinator – RCC);*

2. *competirá ao Estado que estiver prestando serviço de controle de tráfego aéreo notificar, por meio da Torre de Controle do Aeródromo (Tower – TWR) ou do Escritório de Controle de Aproximação (Airport Proximity Control – APP), da esfera de ação do Centro de Informação de Voo (FIC) ou ao Centro de Controle de Área (Area Control Center - ACC), se for produzido um estado de emergência de qualquer aeronave sob o controle dessa Torre ou do Escritório de Controle de Aproximação.*

3. *compete ao Centro Coordenador de Salvamento (RCC) do Estado em que estiver situada a Área de Busca e Salvamento (Search and Rescue Region – SRR) a responsabilidade pelo início das operações, o que é detalhado em cinco subitens;*



CÂMARA DOS DEPUTADOS

4. se a informação referente à emergência de aeronave na Área de Busca e Salvamento (Search and Rescue Region – SRR) de determinado Estado chegar ao Centro Coordenador de Salvamento (Rescue Coordinator Center - RCC) por meio de outra fonte que não seja o ACC ou FIC, caberá ao RCC avaliar a informação e determinar a fase correspondente da situação de emergência;

5. detalha-se, nesse subitem, a sequência de procedimentos a ser adotada em face da constatação de emergência;

6. são estabelecidos os procedimentos conjuntos cooperativos a serem adotados entre os Estados que desenvolverão as ações de busca e salvamento;

7. define-se que a coordenação das atividades de salvamento competirá ao Estado sob cuja jurisdição tenha ocorrido a emergência;

8. nos casos de emergências que envolvam jurisdições de mais de um Estado, acordam-se as formas de compartilhamento da coordenação de atividades;

9. a decisão em relação à possível colaboração entre Estados para busca e salvamento pelo Estado no qual estiver situado o Centro Coordenador de Salvamento é definida na forma detalhada nesse subitem;

10. o procedimento a ser adotado acerca de situação de alarme em relação a uma aeronave cuja localização e posição seja desconhecida, é feito em três detalhadas alíneas desse subitem.

O terceiro item denomina-se **Assistência** e é composto por dois subitens.

No primeiro subitem, atinente a Pedido de Auxílio, estipula-se, em sete detalhados subitens, o procedimento técnico a ser adotado. Conforme é informado no segundo parágrafo da EMI 28/2017 MRE MD MTPA, houve a aposição de reserva, pelo Brasil, ao item 3.1.7 do Acordo, no qual se determina que:

[...]

3.1.7 Quando a Operação de Busca e Salvamento não é uma empresa combinada, o Estado no qual a aeronave acidentada ou perdida está matriculada poderá, se o estima necessário, designar um observador perante o Centro Coordenador de Salvamento (RCC) responsável ou perante o Subcentro de Salvamento (RSC) subordinado a este Centro Coordenador de Salvamento (RCC), situado em outro Estado ao qual tenha sido delegada a autoridade para conduzir as operações de



Busca e Salvamento.”

No segundo, intitulado Oferecimento de Apoio, delibera-se que cada um dos Estados tem a faculdade de oferecer ao outro as suas facilidades de busca e salvamento (Search and Rescue – SAR). Na hipótese de desejar fazê-lo, deverá enviar mensagem ao RCC com dados relativos à missão intencionada, número e tipo de navios e aeronaves oferecidos, pessoas, combustível e lubrificantes que sejam necessários.

De outro lado, o Estado receptor deverá acusar o recebimento da oferta e, imediatamente, informar ao ofertante a sua decisão a respeito, segundo o passo-a-passo estabelecido pelos signatários.

*O quarto item da avença em pauta denomina-se **Facilitações**. É composto por três minuciosos subitens, intitulados (4.1) Sobrevoo de aeronaves SAR; (4.2); Autorização e (4.3) Informação.*

Também, segundo informa-se na EMI 28/2017 MRE MD MTPA, que instrui a mensagem presidencial, o Brasil, apôs reserva ao item 4.1.3 do Acordo, no qual se determina:

[...]

4.1.3 Quando as brigadas de salvamento de um Estado, em missão SAR em outro Estado, necessitem ingressar e/ou aterrissar no território de um terceiro Estado, parte deste Acordo, geograficamente situado ao longo do padrão natural de voo, os planos de voo indicarão que o voo é uma missão SAR e as autorizações serão concedidas sem demora, pelo terceiro Estado.

[...]

*O quinto item é pertinente à **Logística**, subdividido em dois subitens, em que se especifica o apoio material e técnico para as brigadas de salvamento a ser fornecido pelo Estado receptor que se compromete, ainda, no maior grau possível, a proporcionar apoio técnico e material para a busca e salvamento.*

*O sexto item, intitulado **Comunicações**, compõe-se de dois subitens. Abordam-se as especificidades das comunicações SAR que, durante as buscas, deverão estar à disposição do RCC, assim como da função do oficial de ligação designado para o Centro Coordenador de Salvamento (RCC). 7*

*O sétimo e último item, **Aceitação e Vigência**, contém onze subitens, em que se fixam as cláusulas complementares e finais em acordos congêneres, deliberando-se, inclusive, que podem aderir ao*



CÂMARA DOS DEPUTADOS

instrumento pactuado os Estados membros da Organização de Aviação Civil Internacional, mediante assinatura, com ou sem reservas ou aceitação. Ademais, o acordo ficará aberto a assinaturas em Lima, Peru.

Estipula-se, ainda, que a aceitação será efetuada mediante depósito do instrumento de aceitação junto ao Governo do Peru. Ademais, convencionou-se que a adesão, ratificação ou aprovação do instrumento terão efeito de aceitação.

A adesão brasileira foi efetuada com reservas aos itens 3.1.7. e 4.1.3.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A matéria em questão já foi apreciada pelo relator anterior nesta Comissão, Deputado José Stédile. Não tendo reparos à análise de S.Exa., passo a reproduzi-la, manifestando meu voto ao final.

“Trata-se de acordo internacional a respeito de procedimentos de busca e salvamento relacionados a acidentes e incidentes do transporte aéreo, de caráter multilateral interamericano. O instrumento foi assinado pelo Brasil há trinta e dois anos e, somente agora, é submetido à apreciação do Congresso Nacional.

No que compete a esta Comissão apreciar, é conveniente que países americanos harmonizem sua legislação relativa aos procedimentos de busca e salvamento, oficialmente, pois a possibilidade de que um evento ocorra com a aeronave de um Estado, em outro Estado, é concreta, dado o crescente tráfego aéreo internacional verificado no continente. Um exemplo desse tipo de situação é o acidente ocorrido na Colômbia com a aeronave de nacionalidade boliviana, que transportava a delegação da Chapecoense.

Cumprе mencionar que o Brasil aderiu ao acordo fazendo duas reservas: a primeira, ao item 3.1.7 e, a segunda, ao item 4.1.3. Eis o que dizem:

“3.1.7 Quando a Operação de Busca e Salvamento não é uma empresa combinada, o Estado no qual a aeronave acidentada ou perdida está matriculada poderá, se o estima necessário, designar um observador perante o centro Coordenador de Salvamento (RCC) responsável



CÂMARA DOS DEPUTADOS

ou perante o Subcentro de Salvamento (RSC) subordinado a este Centro Coordenador de Salvamento (RCC), situado em outro Estado ao qual tenha sido delegada a autoridade para conduzir as operações de Busca e Salvamento”.

“4.1.3 . Quando as brigadas de salvamento de um Estado, em missão SAR em outro Estado, necessitem ingressar e/ou aterrissar no território de um terceiro Estado, parte deste Acordo, geograficamente situado ao longo do padrão natural de voo, os planos de voo indicarão que o voo é uma missão SAR e as autorizações serão concedidas sem demora, pelo terceiro Estado”.

Embora não tenham sido explicitadas as razões das reservas, parece evidente que se relacionam com o exercício de soberania, o qual poderia restar comprometido se o País fosse obrigado a aceitar observador internacional no curso de seus trabalhos de busca e salvamento, assim como a autorizar, de imediato, o ingresso ou o pouso, em seu território, de aeronave estrangeira cujo plano de voo indicasse ser uma missão de busca e salvamento”.

Feitas essas considerações, voto pela **aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 845, de 2017.**

Sala da Comissão, em 15 de maio de 2018.

Deputado **HUGO LEAL**

Relator