

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 33, DE 2013. (Do Poder Executivo)

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Moçambique, assinado em Brasília, em 17 de junho de 2010.

Autor: PODER EXECUTIVO.

Relator: Deputado LUIZ ALBERTO.

I – RELATÓRIO

A Excelentíssima Senhora Presidenta da República submete à consideração do Congresso Nacional, por meio da Mensagem nº 33, de 2013, instruída com Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado, interino, das Relações Exteriores, e do Senhor Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, o texto Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Moçambique, assinado em Brasília, em 17 de junho de 2010.

O acordo que ora consideramos tem por objetivo estabelecer e regulamentar a exploração de serviços aéreos regulares em rotas entre os territórios do Brasil e de Moçambique e também para além dos seus respectivos territórios. Com tal avença as Partes contratantes pretendem também, de forma mediata, incrementar os laços de amizade e entendimento entre os dois países e ainda, também por meio da vigência de serviços aéreos regulares, promover o

adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cooperação, entre outros campos.

Consideradas as disposições do acordo, destacamos a seguir os elementos basilares da roupagem jurídica que servirá de base ao desenvolvimento dos serviços aéreos internacionais estipulados.

Logo no Artigo 2º são estabelecidos os principais direitos concedidos por ambas as Partes, reciprocamente, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas em um Quadro de Rotas. Dentre esses direitos destacam-se: o de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação. Além disso, o mesmo dispositivo estabelece que outras empresas aéreas de cada Parte, mesmo aquelas que não sejam designadas com base no Artigo 3º do acordo gozarão igualmente dos direitos de sobrevoo sobre o território da outra Parte sem pousar e, também, de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais. Contudo, o dispositivo em questão veda as empresas aéreas designadas de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração, que sejam destinados a outro ponto no território dessa outra Parte.

Quanto à designação e autorização de empresas aéreas, o Artigo 3º estabelece que cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte, através dos canais diplomáticos, uma ou mais empresas para operar os serviços acordados, bem como de revogar ou alterar tal designação. Recebido o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, cada Parte deverá conceder a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, observados determinados requisitos, tais como: que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa e que o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa. Com efeito, ao receber a autorização de operação, a empresa aérea designada poderá, a qualquer tempo, começar a operar os serviços acordados (Art. 3º, item 3).

Contudo, segundo o Artigo 4º, as autoridades aeronáuticas de cada Parte poderão negar as autorizações às empresas aéreas designadas pela outra Parte e, também, revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente com base nos critérios especificados no mencionado dispositivo.

O Artigo 5º estabelece o princípio da *Lex loci*, de sorte que as leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou à saída de seu território de aeronave utilizada em serviços aéreos internacionais (bem como aqueles relacionados à operação e à navegação de tal aeronave, enquanto permanecer em seu território) serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte. Tal princípio também será aplicável aos passageiros, tripulantes e carga, incluindo mala postal, inclusive as normas relativas à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena.

O acordo regulamenta também as questões relativas à segurança operacional e à segurança da aviação. O Artigo 7º define o princípio básico, nesse âmbito, segundo o qual, cada Parte poderá solicitar, a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados às instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves.

As questões envolvendo a segurança da aviação são disciplinadas no Artigo 8º, segundo o qual as Partes assumem a obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, em conformidade com as inúmeras convenções internacionais que tratam da matéria, bem como de acordo com as normas da OACI. Nesse sentido, as Partes comprometem-se a prestar a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea e, também, qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil. Ainda segundo este dispositivo, cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento.

O Artigo 9º estabelece o princípio da isonomia de tratamento no que se refere à cobrança de tarifas aeronáuticas, de modo que nenhuma Parte cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores àquelas cobradas das suas próprias empresas aéreas, desde que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

O acordo também estabelece isenções de direitos alfandegários e de outros encargos nos termos do Artigo 10. Nesse sentido, com regra geral, 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, outras taxas e outros encargos nacionais que não se baseiam 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, material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

Quando à capacidade passageiros e cargas, o Artigo 12 define que a capacidade total a ser oferecida pelas empresas aéreas designadas das Partes nos serviços acordados será estabelecida entre suas autoridades aeronáuticas antes do começo das operações e, posteriormente, em função das exigências do tráfego previsto. Por outro lado, quanto à definição dos preços para os serviços de transporte aéreo, o acordo adota política liberal, com base no mútuo reconhecimento, determinando que os preços estarão sujeitos às regras do país de origem do tráfego, conforme prevê o Artigo 13. Contudo o texto atenta também à proteção da concorrência, regulamentando este aspecto no Artigo 14, segundo o qual as Partes deverão informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que poderiam afetar a operação de serviços de transporte aéreo e, dispõe ainda, que nada do disposto no acordo deverá: requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas ou práticas combinadas que impeçam ou

distorçam a concorrência; reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas combinadas; ou delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

O exercício das atividades comerciais por parte das empresas designadas é regulamentado pelo Artigo 16 do acordo, segundo o qual cada Parte deverá conceder às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território serviços de transporte aéreo internacional, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora. Quanto aos horários dos voos, as empresas aéreas designadas deverão submeter à previsão de horários de voo que pretendem operar à aprovação das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes pelo menos 45 (quarenta e cinco) dias antes de operação dos serviços acordados, conforme disposto no artigo 19 do acordo.

O texto não olvidou, ainda, dos aspectos ambientais, estabelecendo em seu artigo 20 o compromisso das Partes de proteger o meio ambiente fomentando o desenvolvimento sustentável da aviação e, também, de cumprir as normas e práticas recomendadas pelo Anexo 16 da OACI (SARPs) e as políticas e orientações da OACI vigentes sobre proteção do meio ambiente.

Por último, cumpre destacar que o acordo considerado, assim como as eventuais emendas que esse venha a sofrer, deverão ser objeto de registro junto à Organização da Aviação Civil Internacional, OACI.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O texto do acordo é bastante abrangente e trata, à exaustão, dos diversos aspectos envolvidos na instituição e funcionamento de serviços aéreos regulares internacionais entre Brasil e Moçambique, em consonância com as normas expressas na Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, bem como com as demais normas da Organização da Aviação Civil Internacional, OACI.

Em seus 27 artigos, o texto do acordo - cuja elaboração contou com a atuação conjunta do Ministério das Relações Exteriores e da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) - regulamenta as questões relativas ao tráfego aéreo regular, e o transporte de passageiros e cargas, entre os territórios dos dois países, dentre as quais se destacam: concessão de direitos, designação e autorização de companhias, leis aplicáveis, reconhecimento de certificados e licenças, segurança operacional, segurança da aviação, tarifas aeronáuticas, direitos alfandegários, preços, concorrência entre as companhias, atividades comerciais, aprovação de horários e até normas de proteção ambiental. Percebe-se, portanto, que as normas previstas pelo acordo em epígrafe seguem os moldes dos acordos do gênero que nosso País mantém com as demais nações amigas, relativamente ao funcionamento de serviços aéreos internacionais.

Vale notar que as normas que regerão as operações dos serviços aéreos pelas companhias designadas pelas Partes Contratantes - desde a concessão de autorizações até as condições e restrições de funcionamento - são modernas e adequadas à realidade atual do setor, observando, sob o ponto de vista comercial e mercadológico, a já consolidada tendência de desregulamentação verificada no setor aéreo mundial ao longo da última década, tendência esta imposta pela necessidade de redução de custos. São assim outorgadas pelo acordo a maioria das denominadas liberdades do ar, tal como são concebidas e disciplinadas no sistema da OACI.

Da mesma forma, acompanhando as transformações do panorama global da aviação, o acordo estabelece normas e procedimentos relacionados à segurança, tanto em termos de segurança aeronáutica como em termos de prevenção e repressão à criminalidade que ocorre no âmbito da aviação civil, tais como o sequestro de aeronaves e os crimes de terrorismo.

A análise do instrumento internacional em apreço nos permite concluir que este contém todos os elementos necessários ao alcance dos fins para os quais foi concebido. O estabelecimento de serviços aéreos regulares entre o Brasil e Moçambique, além de viabilizar o maior intercâmbio sociocultural entre nossos povos e de permitir o desenvolvimento do comércio e demais relações econômicas entre os dois países. É mister considerar que a aproximação com Moçambique adquire contornos de relevância suplementar, por tratar-se de uma nação cuja população fala português, que integra a Comunidade dos Países

de Língua Portuguesa e com a qual o Brasil vem buscando aproximar-se, no contexto da nova política externa brasileira voltada para o continente africano. O estreitamento dos laços do Brasil com Moçambique representa o reconhecimento da importância potencialmente crescente desta nova fronteira. Mais, representa a possibilidade de viabilização de uma rota alternativa em direção aos países da Ásia.

Ante o exposto, **VOTO PELA APROVAÇÃO** do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Moçambique, assinado em Brasília, em 17 de junho de 2010, nos termos do projeto de decreto legislativo que apresentamos anexo a este parecer.

Sala das Reuniões, em 24 de abril de 2013.

Deputado LUIZ ALBERTO
Relator

**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA
NACIONAL**

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2013.
(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

*Aprova do texto do Acordo sobre
Serviços Aéreos entre o Governo da
República Federativa do Brasil e o Governo
da República de Moçambique, assinado em
Brasília, em 17 de junho de 2010.*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Moçambique, assinado em Brasília, em 17 de junho de 2010.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à consideração do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do artigo 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 24 de abril de 2013.

Deputado LUIZ ALBERTO
Relator