



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 776-D, DE 2017

(Da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul)

Mensagem nº 458/2016

Aviso nº 535/2016 - C. Civil

Aprova o texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012; tendo parecer: da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, pela aprovação (relator: DEP. CELSO RUSSOMANNO); da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, pela aprovação (relator: DEP. LUCAS VERGILIO); da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. MAURO MARIANI); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. ANTONIO BULHÕES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

V - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012, bem como a reserva apresentada quanto aos direitos de sétima, oitava e nona liberdades do ar, expressas nos itens 4, 5 e 6 da seção 1 do Artigo 2 do Acordo.

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 das Sessões, em 14 de setembro de 2017.

Deputado **CELSO RUSSOMANNO**
Presidente

MENSAGEM N.º 458, DE 2016

(Do Poder Executivo)

Aviso nº 535/2016 - C. Civil

Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012.

DESPACHO:

À REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA NO PARLAMENTO DO MERCOSUL
E ÀS COMISSÕES DE:
RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E
SERVIÇOS;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Mensagem nº 458

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012.

Brasília, 17 de agosto de 2016.

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.

00055.001867/2012-99
A.34

EMI nº 00248/2016 MRE MTPA

	PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA Secretaria-Geral Secretaria de Administração Diretoria de Recursos Logísticos Coordenação de Documentação
	DOCUMENTO ASSINADO ELETRONICAMENTE CONFERE COM O ORIGINAL João Batista Santos Ferreira Brasília-DF 29/07/16 H 11:34

Brasília, 29 de Julho de 2016

Excelentíssimo Senhor Vice-presidente da República, No Exercício do Cargo de Presidente da República,

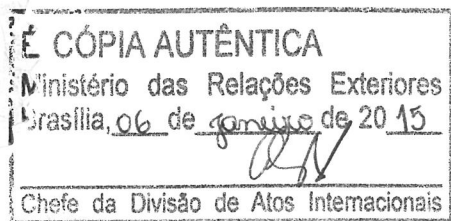
Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo termo de adesão do Governo da República Federativa do Brasil ao Acordo Multilateral de Céus Abertos da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC) assinado em Brasília, em 8 de novembro de 2012, pelo Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República do Brasil, Wagner Bittencourt de Oliveira, e pelo Secretário da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil, Marco Ospina.

2. O Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente este Ministério, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o objetivo de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os países signatários. O estabelecimento de um novo marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e dos países-membros da CLAC certamente contribuirá para o adensamento das relações regionais nas esferas do comércio, do turismo, da cooperação, entre outras.

3. À luz do exposto, e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o Artigo 84, inciso VIII, combinado com o Artigo 49, inciso I, da Constituição Federal, submetemos a Vossa Excelência o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autenticadas do Acordo.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: José Serra, Maurício Quintella Malta Lessa



ATA

Adoção do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latinoamericana de Aviação Civil (CLAC).

Punta Cana, República Dominicana, 2-5 de novembro de 2010.

Os plenipotenciários de Estados Membros da comissão Latinoamericana de Aviação Civil (CLAC) reuniram-se para a celebração da XIX Assembleia Ordinária da CLAC, em Punta Cana, República Dominicana, de 2 a 5 de novembro de 2010, para a assinatura do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da CLAC.

Estiveram representados e apresentaram credenciais e plenos poderes em boa e devida forma, os Governos dos seguintes Estados:

Chile

Republica Dominicana

Uruguay

A XIX Assembleia Ordinária da CLAC adotou o texto do Acordo Multilateral de Céus Aberto.

Em conformidade com o Artigo 38, de tal Acordo fica aberto à assinatura durante a celebração da Assembleia, em lugar e data anteriormente indicados e, posteriormente, na sede da Secretaria da CLAC na cidade de Lima, Perú.

A Assembleia Ordinária da CLAC adotou, por consenso, a seguinte resolução:

RESOLUÇÃO Nº A19-03

ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS MEMBROS DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL

Preâmbulo

Os Governos abaixo assinados, a seguir denominados “Estados Partes” ou “Partes” no presente Acordo;

SENDO PARTES na Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944;

CONSIDERANDO que a celebração de um acordo multilateral sobre transporte aéreo internacional favorecerá a cooperação e o desenvolvimento dos países da região latino-americana;

DESEJANDO facilitar a expansão das oportunidades para os serviços aéreos internacionais dos países da região;

CONVENCIDOS da conveniência de otimizar os recursos aeronáuticos e a infraestrutura da região;

CONSCIENTES da necessidade de desenvolver a indústria aeronáutica e de contemplar os direitos e interesses dos usuários;

EXPRESSANDO sua vontade de coordenar suas políticas aeronáuticas nas relações entre si e com relação a terceiros países e sistemas de integração; e

AFIRMANDO seu compromisso em favor da segurança das aeronaves, dos passageiros, da infraestrutura e de terceiros, bem como da facilitação e da proteção do meio ambiente;

ACORDAM o seguinte:

Artigo 1 Definições

Para efeitos do presente Acordo:

- “Autoridade Aeronáutica” é a entidade governamental designada em cada um dos Estados Partes com poder para regulamentar o transporte aéreo internacional, ou seu órgão ou órgãos sucessores;
- “Acordo” significa este Acordo e emendas correspondentes;

- “Capacidade” é a quantidade de serviços prestados no âmbito do Acordo, normalmente medida pelo número de frequências ou toneladas de carga oferecidas em um mercado, semanalmente ou durante outro período determinado;
- “Convenção” designa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional aberta para assinatura em Chicago em 7 de dezembro de 1944, incluindo os Anexos adotados no âmbito do Artigo 90 daquela Convenção, e as emendas aos Anexos ou à Convenção no âmbito dos Artigos 90 e 94, na medida em que os Anexos e as emendas tenham se tornado aplicáveis aos Estados Partes;
- “Empresa aérea designada” significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 deste Acordo;
- “Tarifas” significa os preços a serem pagos pelo transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições de aplicação destes preços, incluindo os preços e comissões de agências e de outros serviços auxiliares;
- “Território”, em relação a um Estado, designa as áreas terrestres, águas territoriais adjacentes e o espaço aéreo sob a soberania de tal Estado;
- “Serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais” têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção; e
- “CLAC” designa a Comissão Latino-Americana de Aviação Civil.

Artigo 2

Concessão de direitos

1. Cada Parte concede às outras Partes os seguintes direitos para a prestação de serviços de transporte aéreo internacional pelas empresas aéreas das outras Partes:

- o direito de sobrevoar seu território sem pousar;
- o direito de fazer escalas em seu território para fins não comerciais;
- o direito de executar serviços de transporte aéreo internacional regular e não regular de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, de pontos anteriores ao território da Parte que designa a empresa aérea, via o território dessa Parte e pontos intermediários, para qualquer ponto no território da Parte que tenha concedido o direito e além, com plenos direitos de tráfego de terceira, quarta, quinta e sexta liberdades, com o número de frequências e equipamento de voo que julguem convenientes;
- o direito de prestar serviços regulares e não regulares exclusivamente cargueiros, entre o território da Parte que concedeu o direito e qualquer terceiro país, podendo tais serviços não incluir nenhum ponto no território da Parte que designa a empresa

aérea, com plenos direitos de tráfego de até a sétima liberdade, com o número de frequências e equipamento de voo que julguem convenientes;

- o direito de prestar serviços regulares e não regulares combinados, entre o território da Parte que concedeu o direito e qualquer terceiro país, podendo tais serviços não incluir nenhum ponto no território da Parte que designa a empresa aérea, com plenos direitos de tráfego de até a sétima liberdade, com o número de frequências e equipamento de voo que julguem convenientes;
- o direito de prestar serviços regulares e não regulares de transporte aéreo, combinados de passageiros e carga ou exclusivamente cargueiros, entre pontos no território da Parte que concedeu o direito de cabotagem (oitava e nona liberdades); e
- outros direitos especificados neste Acordo.

2. Cada empresa aérea designada poderá, em qualquer ou em todos os seus voos, à sua escolha:

- operar voos em uma ou em ambas as direções;
- combinar diferentes números de voo em uma operação de aeronave;
- operar serviços nas rotas para pontos anteriores, pontos nos territórios das Partes, pontos intermediários e pontos além, em qualquer combinação e em qualquer ordem;
- omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;
- transferir tráfego de qualquer de suas aeronaves para qualquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas;
- operar serviços para pontos anteriores a qualquer ponto em seu território, com ou sem mudança de aeronave ou número de voo, e oferecer e anunciar esses serviços ao público como serviços diretos, adotando em todos os casos as medidas necessárias para assegurar que os consumidores estejam plenamente informados;
- fazer escala em qualquer ponto dentro ou fora do território de qualquer das Partes;
- transportar tráfego em trânsito através do território de qualquer das outras Partes; e
- combinar tráfego na mesma aeronave, independentemente de sua origem; sem restrições geográficas ou de direção e sem perder nenhum direito de transportar tráfego concedido no âmbito do presente Acordo.

Artigo 3 **Designação e autorização**

1. Cada Parte terá o direito de designar tantas empresas aéreas quantas deseje para operar os serviços acordados em conformidade com o presente Acordo, e de revogar ou modificar tais designações. As designações serão comunicadas por escrito por via diplomática às outras Partes e ao Depositário.
2. Ao receber a designação e o pedido da empresa aérea designada, na forma e de acordo com os requisitos prescritos para a autorização de operação, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com o mínimo de demora, desde que:
 - a empresa aérea esteja constituída no território do Estado Parte que a designa e tenha seu escritório principal no referido território;
 - a empresa aérea esteja sob o controle normativo efetivo do Estado Parte que a designa;
 - a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 8 (Segurança Operacional) e no Artigo 9 (Segurança da Aviação); e
 - a empresa aérea designada esteja qualificada para atender aos demais requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados à operação dos serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que examina o(s) pedido(s).
3. Após o recebimento da autorização de operação referida no parágrafo 2, uma empresa aérea designada poderá iniciar a operação dos serviços acordados para os quais tenha sido designada, desde que cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo e as normas exigidas pela Parte que concedeu a autorização.

Artigo 4 **Negação, revogação e limitação da autorização**

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e autorização) deste Acordo a uma empresa aérea designada por qualquer das outras Partes e de revogar e suspender tais autorizações, ou de impor condições às mesmas, temporária ou permanentemente:
 - se considerarem que a empresa aérea não esteja constituída no território do Estado Parte que a designa e não tenha seu escritório principal no referido território;
 - se considerarem que a empresa aérea não esteja sob o controle normativo efetivo do Estado Parte que a designa;
 - se considerarem que a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 8 sobre Segurança Operacional e no Artigo 9 sobre Segurança da Aviação; e

- se considerarem que tal empresa aérea designada não esteja qualificada para satisfazer os demais requisitos previstos em leis e regulamentos normalmente aplicados à operação dos serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

2. A menos que medidas imediatas sejam indispensáveis para impedir a violação das leis e regulamentos mencionados anteriormente, ou a menos que a segurança operacional ou a segurança da aviação requeiram medidas conforme as disposições do Artigo 8 sobre Segurança Operacional ou do Artigo 9 sobre Segurança da Aviação, os direitos enumerados no parágrafo 1 deste Artigo serão exercidos somente depois de realizadas consultas pelas autoridades aeronáuticas de acordo com o Artigo 31 (Consultas) deste Acordo.

Artigo 5 **Aplicação de leis**

As leis e regulamentos de qualquer das Partes, relativos à entrada e saída de seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, ou que regulem a operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicadas às aeronaves das empresas aéreas designadas das demais Partes.

Artigo 6 **Trânsito direto**

Os passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto não estarão sujeitos a mais do que uma inspeção simplificada. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de direitos alfandegários e outros direitos similares.

Artigo 7 **Reconhecimento de certificados**

1. Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de habilitação e as licenças expedidos ou convalidados por qualquer das Partes e em vigor, serão reconhecidos como válidos pelas demais Partes para operar os serviços acordados, desde que as condições sob as quais foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos nos termos da Convenção.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças e certificados mencionados no parágrafo 1 acima, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes para uma pessoa ou para uma empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção e que esta diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), as demais Partes poderão solicitar a realização de consultas entre as autoridades aeronáuticas com vistas a esclarecer a prática em questão.

3. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoos ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos aos seus próprios nacionais pelas demais Partes.

Artigo 8

Segurança operacional

1. Cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pelas demais Partes nos aspectos relacionados com as instalações e serviços aeronáuticos, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, qualquer das Partes concluir que outra Parte não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá então tomar as medidas corretivas para o caso dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de qualquer das Partes, que preste serviço para ou do território das demais Partes poderá, quando se encontrar no território de alguma destas últimas, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados dessa Parte, desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção de Chicago, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma se conformam com as normas estabelecidas à época na Convenção.

4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas de qualquer das demais Partes.

5. Qualquer medida tomada por qualquer das Partes em conformidade com o parágrafo 4 acima será suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

6. Se for constatado que qualquer das Partes continua a não cumprir as normas da OACI depois de transcorrido o prazo acordado, a que se refere o parágrafo 2 anterior, o Secretário Geral da OACI será disto notificado. O mesmo também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

Artigo 9

Segurança da aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais as Partes venham a aderir.
2. As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda 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 e serviços de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.
3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que os operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves que tenham escritório principal ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte notificará às demais Partes de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com as demais Partes sobre tais diferenças.
4. Cada Parte concorda em que se pode exigir dos operadores de aeronaves que observem as disposições sobre a segurança da aviação, mencionadas no parágrafo 3 anterior, para a entrada, saída ou permanência em seu território. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga, e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também considerará de modo favorável toda solicitação de outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.
5. Quando ocorrer um incidente ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronaves civis ou outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações e serviços de navegação aérea, as Partes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.
6. Cada Parte poderá solicitar que suas autoridades aeronáuticas tenham permissão para efetuar uma avaliação no território de outra Parte, das medidas de segurança aplicadas, ou a serem aplicadas, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos

administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos de comum acordo entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita.

7. Quando qualquer das Partes tiver motivos razoáveis para acreditar que outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do começo das consultas isto constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas por outra Parte. Quando justificado por uma emergência, ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

Artigo 10

Segurança dos documentos de viagem

1. Cada Parte concorda em adotar medidas para garantir a segurança de seus passaportes e outros documentos de viagem.
2. A esse respeito, cada Parte concorda em estabelecer controles sobre a criação, emissão, verificação e uso legítimos dos passaportes e outros documentos de viagem e documentos de identidade emitidos por ela ou em seu nome.
3. Cada Parte concorda também em estabelecer ou aperfeiçoar os procedimentos para assegurar que os documentos de viagem emitidos por ela sejam de qualidade tal que não permita serem facilmente objeto de uso indevido e que, além disso, não possam ser facilmente alterados, reproduzidos ou emitidos indevidamente.
4. Em cumprimento aos objetivos acima, cada Parte expedirá seus passaportes e outros documentos de viagem de acordo com as regras e recomendações do Documento vigente da OACI sobre este assunto.
5. Cada Parte concorda, ainda, em trocar informações operacionais relativas a documentos de viagem adulterados ou falsificados e a cooperar com as outras Partes para reforçar a resistência à fraude de documentos de viagem, incluindo sua adulteração ou falsificação, o uso de documentos de viagem adulterados ou falsificados, o uso, por impostores, de documentos de viagem válidos, o uso indevido de documentos de viagem autênticos por titulares legítimos com o objetivo de cometer um delito, o uso de documentos de viagem vencidos ou cassados e o uso de documentos de viagem obtidos de modo fraudulento.

Artigo 11

Passageiros não admissíveis e não documentados e pessoas deportadas

1. As Partes concordam em estabelecer controles fronteiriços eficazes.

2. A esse respeito, cada Parte concorda em aplicar as normas e práticas recomendadas do Anexo 9, Facilitação, da Convenção de Chicago relativas a passageiros não admissíveis e não documentados e a pessoas deportadas, a fim de intensificar a cooperação para combater a imigração ilegal.

Artigo 12

Tarifas aeronáuticas

1. Nenhuma das Partes cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas das demais Partes, tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços internacionais semelhantes.

2. As tarifas aeronáuticas impostas pelos órgãos competentes de cada Parte às empresas aéreas das outras Partes serão justas, razoáveis e não discriminatórias.

3. Cada Parte incentivará a realização de consultas entre seus órgãos competentes e as empresas aéreas que utilizam os serviços e instalações proporcionados por tais órgãos, e os encorajará a intercambiarem as informações necessárias para permitir uma análise aprofundada que determine se as tarifas aeronáuticas são razoáveis.

Artigo 13

Direitos alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma ou mais empresas aéreas designadas de outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, que se apliquem ou incidam sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos não duráveis e peças, incluindo motores, equipamentos normais de aeronave, provisões de bordo e outros itens tais como estoques de bilhetes e conhecimentos aéreos impressos, e qualquer material impresso com o símbolo da empresa e material publicitário comum distribuído gratuitamente por essa empresa aérea designada, destinados à operação ou ao serviço das aeronaves da empresa aérea designada de outra Parte e que opere os serviços acordados.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1:

- introduzidos no território de uma Parte por ou em nome das empresas aéreas designadas de outra Parte;
- mantidos a bordo das aeronaves das empresas aéreas designadas de uma Parte, na chegada ou na saída do território de outra Parte;
- levados a bordo das aeronaves das empresas aéreas designadas de uma Parte ao território de outra Parte e destinados ao uso na operação dos serviços acordados; ou

- sejam tais produtos utilizados ou consumidos, no todo ou em parte, no território da Parte que outorga a isenção, desde que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderão ser descarregados no território de outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

Artigo 14

Impostos

1. Os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, assim como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos, serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte.

2. Quando houver um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação sobre receitas e capital, prevalecerão as disposições do mesmo.

Artigo 15

Concorrência leal

Cada empresa aérea designada terá um tratamento não discriminatório e um ambiente de concorrência saudável e leal para operar rotas no âmbito do presente Acordo, ao abrigo das leis sobre a concorrência das Partes.

Artigo 16

Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada por outra Parte determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

2. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume do tráfego, a frequência ou regularidade dos serviços, nem o tipo ou tipos de aeronaves utilizadas pelas empresas aéreas designadas de qualquer das outras Partes, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes e compatíveis com o Artigo 15 da Convenção.

3. Nenhuma Parte imporá às empresas aéreas designadas de outra Parte um direito de preferência, uma relação de equilíbrio, direitos de não objeção ou qualquer outra exigência

com relação à capacidade, frequência ou tráfego que seja incompatível com os objetivos do presente Acordo.

4. Para fazer cumprir as condições uniformes previstas no parágrafo 2) deste Artigo, nenhuma das Partes exigirá que as empresas aéreas de outra Parte submetam à aprovação seus horários, programas de serviços não regulares ou planos de operações, salvo quando as regras internas assim exijam, sobre base não discriminatória. Quando uma Parte exigir a apresentação desses dados, ela reduzirá na medida do possível os requisitos e procedimentos de apresentação a serem feitos pelas empresas aéreas designadas pela outra Parte.

Artigo 17

Tarifas

Cada empresa aérea designada estabelecerá suas tarifas para o transporte aéreo, baseadas em considerações comerciais de mercado. A intervenção dos Estados Partes se limitará a:

- impedir práticas ou tarifas discriminatórias;
- proteger os consumidores contra tarifas excessivamente altas ou restritivas que se originem do abuso de uma posição dominante;
- proteger as empresas aéreas contra tarifas artificialmente baixas derivadas de uma ajuda ou subsídio governamental direto ou indireto; e
- exigir, se considerado útil, que se registrem junto a suas autoridades aeronáuticas as tarifas que as empresas aéreas das outras Partes se proponham a cobrar de ou para o seu território.

Artigo 18

Leis sobre a concorrência

1. As Partes informar-se-ão mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que possam afetar a operação dos serviços de transporte aéreo no âmbito deste Acordo. Identificarão ainda as autoridades responsáveis por sua aplicação.

2. Na medida em que permitam suas próprias leis e regulamentos, as Partes prestarão assistência às empresas aéreas das demais Partes, indicando-lhes se determinada prática proposta por uma empresa aérea é compatível com suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência.

3. As Partes notificar-se-ão mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo. O procedimento de consulta previsto neste

Acordo será utilizado, se for solicitado por qualquer das Partes, para determinar se existe tal conflito e buscar os meios de resolvê-lo ou reduzi-lo ao mínimo.

4. As Partes notificar-se-ão mutuamente caso pretendam processar judicialmente empresa(s) aérea(s) de outra Parte, ou sobre o início de qualquer ação judicial entre particulares no âmbito de suas leis sobre a concorrência.

5. As Partes envidarão esforços para chegar a um acordo durante as consultas, tendo em devida conta os interesses pertinentes de cada Parte.

6. Caso não se chegue a um acordo, cada Parte, na aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, levará em consideração as opiniões manifestadas pela outra Parte e a cortesia e moderação internacionais.

7. A Parte, sob cujas leis sobre a concorrência tenha sido iniciada uma ação judicial entre particulares, facilitará às demais Partes o acesso ao órgão judicial pertinente e, se for o caso, fornecerá informações a tal órgão. Essas informações poderão incluir seus próprios interesses no âmbito das relações exteriores, os interesses da outra Parte que foi por esta notificada e, se possível, os resultados de qualquer consulta com as demais Partes com relação a tal ação.

8. As Partes autorizarão suas empresas aéreas e seus nacionais, na medida em que permitam suas leis, políticas nacionais e obrigações internacionais, a revelarem às autoridades competentes de qualquer das Partes, informações relativas à ação relacionada com as leis sobre a concorrência, desde que tal cooperação ou revelação não seja contrária a seus interesses nacionais mais importantes.

Artigo 19

Conversão de divisas e remessa de receitas

Cada Parte, em conformidade com sua legislação, permitirá às empresas aéreas designadas de outra Parte, a pedido, converter e remeter para o exterior, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo, e demais atividades conexas diretamente vinculadas, que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa sem restrições ou discriminações, à taxa de câmbio aplicável na data do pedido de conversão e remessa.

Artigo 20

Venda e comercialização de serviços de transporte aéreo

Cada Parte concederá às empresas aéreas designadas de 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, a critério da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer escritórios como empresa operadora ou não operadora.

Artigo 21

Pessoal não nacional e acesso a serviços locais

Cada Parte permitirá às empresas aéreas designadas de outra Parte:

- trazer para seu território e manter funcionários não nacionais que desempenhem funções de direção, comerciais, técnicas, operacionais e outras especializadas que sejam necessários para a operação de serviços de transporte aéreo, de acordo com as leis e regulamentos sobre entrada, residência e emprego do Estado Parte que os recebe; e
- contratar os serviços e funcionários de qualquer organização, companhia ou empresa aérea que opere em seu território e esteja autorizada a prestar tais serviços.

Artigo 22

Quebra de bitola

Uma empresa aérea designada, operando transporte aéreo internacional, pode em qualquer ponto de qualquer trecho das rotas acordadas, alterar sem limitação, o tipo ou número de aeronaves utilizadas, desde que o transporte além de tal ponto seja uma continuação do transporte do território da Parte que designa a empresa aérea e, na direção de retorno, o transporte para o território da Parte que a designa seja uma continuação do transporte desde tal ponto além.

Artigo 23

Serviços de apoio em solo

1. Sujeito às disposições de segurança operacional aplicáveis, incluindo as normas e práticas recomendadas (SARPS) da OACI que constam do Anexo 6, cada Parte autorizará as empresas aéreas designadas das demais Partes, à escolha de cada empresa aérea, a:

- realizar seus próprios serviços de apoio em solo;
- prestar serviços a uma ou mais empresas aéreas;
- associar-se com terceiros para criar uma entidade prestadora de serviços; e
- selecionar dentre prestadores de serviços concorrentes.

2. Quando as normas internas de uma Parte limitarem ou impossibilitarem o exercício dos direitos anteriormente mencionados, cada empresa aérea designada deverá ser tratada de forma não discriminatória no que concerne aos serviços de apoio em solo oferecidos por um prestador ou prestadores devidamente autorizados.

Artigo 24

Compartilhamento de códigos e acordos de cooperação

1. Ao operar ou manter os serviços autorizados nas rotas acordadas, qualquer empresa aérea designada de qualquer das Partes pode realizar acordos de comercialização tais como operações conjuntas, bloqueio de assentos ou acordos de código compartilhado, com:

- uma ou várias empresas aéreas de qualquer das Partes;
- uma ou várias empresas aéreas de um terceiro país; e
- um provedor de transporte de superfície de qualquer país;

desde que todas as empresas aéreas em tais acordos 1) possuam a autorização necessária e 2) atendam aos requisitos normalmente aplicáveis a tais acordos.

2. As partes concordam em adotar as medidas necessárias para assegurar que os consumidores sejam plenamente informados e protegidos no que diz respeito a voos em código compartilhado realizados de ou para seu território e que os passageiros recebam as informações necessárias, no mínimo, das seguintes formas:

- verbalmente e, se possível, por escrito no momento da reserva;
- por escrito, no itinerário que acompanha o bilhete eletrônico, ou em qualquer outro documento que o substitua, como a confirmação por escrito, incluindo a informação das pessoas com as quais poderá comunicar-se se surgirem problemas, e indicando claramente a empresa aérea responsável em caso de danos ou acidentes; e
- verbalmente pelo pessoal de terra da empresa aérea, em todas as etapas da viagem.

Artigo 25

Arrendamento

Sujeito às leis e regulamentos das Partes envolvidas, as empresas aéreas designadas de cada Parte poderão utilizar aeronaves arrendadas de outra empresa, com ou sem tripulação, desde que todas as empresas aéreas participantes em tais acordos tenham a autorização apropriada e cumpram as disposições do Artigos 8 (Segurança Operacional) e 9 (Segurança da Aviação).

Artigo 26

Serviços multimodais

Cada empresa aérea designada poderá utilizar modais de transporte de superfície, sem restrições, conjuntamente com o transporte aéreo internacional de passageiros e carga.

Artigo 27

Sistemas de reserva por computador (SRC)

Cada Parte aplicará em seu território os critérios e princípios do código de conduta da OACI, para a regulamentação e utilização dos sistemas de reserva por computador.

Artigo 28

Proibição de fumo a bordo

1. Cada Parte proibirá ou fará com que suas empresas aéreas proibam o fumo em todos os voos de passageiros operados por suas empresas aéreas entre os territórios das Partes. Esta proibição será aplicada em todos os locais dentro da aeronave e estará em vigor a partir do momento em que comece o embarque dos passageiros até o momento em que se complete seu desembarque.

2. Cada Parte tomará todas as medidas que considere razoáveis para assegurar o cumprimento, por suas empresas aéreas, seus passageiros e membros da tripulação, das disposições deste Artigo, incluindo a imposição de sanções apropriadas pelo seu descumprimento.

Artigo 29

Proteção do meio ambiente

As Partes apoiam a necessidade de proteger o meio ambiente, promovendo o desenvolvimento sustentável da aviação. No que diz respeito às operações entre seus respectivos territórios, as Partes concordam em cumprir as normas e métodos recomendados (SARPS) dos Anexos da Convenção e as políticas e orientações da OACI vigentes sobre a proteção do meio ambiente.

Artigo 30

Estatísticas

A pedido das autoridades aeronáuticas, as Partes proporcionar-se-ão mutuamente estatísticas periódicas ou informações similares relativas ao tráfego transportado nos serviços acordados.

Artigo 31

Consultas

1. Qualquer das Partes poderá, a qualquer momento, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação, emenda ou cumprimento do presente Acordo.

2. Tais consultas terão início dentro do prazo de 30 (trinta) dias a contar da data em que a outra Parte receba um pedido por escrito, a menos que de outra forma acordado entre as Partes.

Artigo 32

Solução de controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, exceto aquelas que possam surgir em relação ao Artigo 8 (Segurança Operacional) e ao Artigo 9 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas buscarão, em primeiro lugar, resolvê-la por meio de consultas e negociações entre elas.
2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de consultas e negociações entre as autoridades aeronáuticas, elas tentarão solucionar a controvérsia pela via diplomática.
3. Se a disputa ou controvérsia subsistir, os Estados Partes poderão recorrer a todos os meios de solução de controvérsias previstos na Carta das Nações Unidas.

Artigo 33

Emendas

Qualquer das Partes poderá propor ao Depositário uma ou mais emendas às disposições deste Acordo. Se for necessário realizar negociações, a Parte que propõe a emenda será a sede das mesmas e o Depositário notificará às Partes o local e a data da reunião, com pelo menos sessenta dias de antecedência. Todas as Partes poderão participar das negociações. A emenda ou emendas entrarão em vigor somente após terem sido aceitas por todas as Partes.

Artigo 34

Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados pelo Depositário na Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 35

Denúncia

1. Qualquer das Partes poderá denunciar o presente Acordo, mediante notificação por escrito da denúncia ao Depositário, que dentro de 10 (dez) dias do recebimento da notificação da denúncia notificará as outras Partes.
2. A denúncia se efetivará 12 (doze) meses após o recebimento da notificação pelo Depositário, a menos que a Parte que tenha feito a denúncia retire sua notificação mediante comunicação por escrito ao Depositário, dentro do período de 12 meses.

Artigo 36 **Depositário**

1. O original do presente Acordo será depositado junto à Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), que será o Depositário do presente Acordo.
2. O Depositário enviará cópias autenticadas do Acordo a todas as Partes no Acordo e a todos os Estados que possam posteriormente aderir ao mesmo, isto é, a todos os Estados da CLAC.
3. Após a entrada em vigor deste Acordo, o Depositário enviará ao Secretário-Geral das Nações Unidas uma cópia autenticada deste Acordo para fins de registro e publicação em conformidade com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas; e ao Secretário-Geral da Organização de Aviação Civil Internacional, em conformidade com o Artigo 83 da Convenção. O Depositário deverá, também, enviar a tais funcionários internacionais cópia autenticada de toda emenda que entrar em vigor.
4. O Depositário deverá disponibilizar às Partes cópia de qualquer decisão ou sentença arbitral emitida nos termos do Artigo 32 (Solução de controvérsias) deste Acordo.

Artigo 37 **Reservas**

O presente Acordo admite reservas.

Artigo 38 **Assinatura e ratificação**

1. O presente Acordo estará aberto à assinatura dos Governos dos Estados da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil.
2. O presente Acordo estará sujeito a ratificação. Os instrumentos de ratificação serão depositados junto ao Depositário.

Artigo 39 **Adesão**

Uma vez que este Acordo entre em vigor, qualquer Estado Membro da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil poderá aderir a este Acordo mediante o depósito de um instrumento de adesão junto ao Depositário.

Artigo 40
Entrada em vigor

1. O presente Acordo entrará em vigor no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data do depósito do terceiro instrumento de ratificação e, posteriormente, para cada Parte no prazo de 30 (trinta) dias após o depósito do seu instrumento de ratificação ou adesão.
2. O Depositário informará a cada Parte sobre a data de entrada em vigor do presente Acordo.

FEITO em Punta Cana, República Dominicana, em 4 de novembro de 2010, nos idiomas espanhol, português e inglês e assinado, na data, pelos seguintes Estados Membros:

ESTADO	ASSINATURA	DATA
Argentina	_____	_____
Aruba	_____	_____
Belize	_____	_____
Bolívia	_____	_____
Brasil	(ASSINADO)	08/nov/2012
Chile	(ASSINADO)	05/nov/2010
Colômbia	(ASSINADO)	28/jul/2011
Costa Rica	_____	_____
Cuba	_____	_____

Equador	_____	_____
El Salvador	_____	_____
Guatemala	(ASSINADO)	25/abr/2011
Honduras	(ASSINADO)	27/mar/2012
Jamaica	_____	_____
México	_____	_____
Nicarágua	_____	_____
Panamá	(ASSINADO)	13/jun/2011
Paraguai	(ASSINADO)	24/mai/2011
Peru	_____	_____
República Dominicana	(ASSINADO)	05/nov/2010
Uruguai	(ASSINADO)	05/nov/2010
Venezuela	_____	_____

RESOLUÇÃO Nº A19-15

CONSIDERANDO o disposto na Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados que admite em seu artigo 25, a possibilidade de aplicação antecipada de um Tratado que tenha sido assinado,

Os Estados signatários decidem aplicar provisoriamente as disposições do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da CLAC.

ESTADO	ASSINATURA	DATA
Argentina	_____	_____
Aruba	_____	_____
Belize	_____	_____
Bolívia	_____	_____
Brasil	_____	_____
Chile	(ASSINADO)	05/nov/2010
Colômbia	_____	_____
Costa Rica	_____	_____
Cuba	_____	_____
Equador	_____	_____

El Salvador	_____	_____
	(ASSINADO)	25/abr/2011
Guatemala	_____	_____
	(ASSINADO)	27/mar/2012
Honduras	_____	_____
Jamaica	_____	_____
México	_____	_____
Nicarágua	_____	_____
	(ASSINADO)	13/jun/2011
Panamá	_____	_____
	(ASSINADO)	24/mai/2011
Paraguai	_____	_____
Peru	_____	_____
República Dominicana	(ASSINADO)	02/fev/2011
	(ASSINADO)	05/nov/2010
Uruguai	_____	_____
Venezuela	_____	_____

NOTAS DE RESERVA

ASSINATURA DA REPÚBLICA DOMINICANA

NA CIDADE DE LIMA, AOS DOIS DIAS DO MÊS DE FEVEREIRO DE DOIS MIL E ONZE, ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATINOAMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA O COMPARECIMENTO DO SR. LUIS RODRÍGUEZ ARIZA, EM SUA QUALIDADE DE

PRESIDENTE DA JUNTA DE AVIAÇÃO CIVIL (JAC) DA REPÚBLICA DOMINICANA, EMBAIXADOR, REPRESENTANTE SUPLENTE ANTE À OACI E À CLAC, COM PODER ESPECIAL OUTORGADO PELO EXCELENTÍSSIMO LEONEL FERNÁNDEZ, PRESIDENTE DA REPÚBLICA, PARA ASSINAR A RESOLUÇÃO A19-15, QUE PERMITE AOS ESTADOS SIGNATÁRIOS APLICAR PROVISORIAMENTE AS DISPOSIÇÕES DO ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS MEMBROS DA CLAC. NA DATA, JUNTAMENTE COM SUA ASSINATURA, TAMBÉM SE REGISTRAM AS SEGUINTE RESERVAS AO ACORDO MENCIONADO:

ARTIGO 2. *“A REPÚBLICA DOMINICANA FAZ RESERVAS AO ARTIGO 2 DO ACORDO, UMA VEZ QUE SUA POLÍTICA AEROCOMERCIAL ATUAL LIMITA A CONCESSÃO DOS DIREITOS DE TRÁFEGO ATÉ A SÉTIMA LIBERDADE DO AR PARA VOOS EXCLUSIVAMENTE CARGUEIROS”*

ARTIGO 12. *“A REPÚBLICA DOMINICANA FAZ RESERVAS AO PARÁGRAFO 2, ESPECIFICAMENTE AOS TERMOS “JUSTOS E RAZOÁVEIS”, POR ENTENDER QUE SE TRATA DE AVALIAÇÕES SUBJETIVAS E AO PARÁGRAFO 3, POR CONSIDERAR QUE SUA APLICAÇÃO INTERFERE COM A AUTORIDADE DO ESTADO DOMINICANO DE IMPOR AS TAXAS E ENCARGOS QUE ESTIME PROCEDENTES”*

O SECRETÁRIO DA CLAC CERTIFICA A RAZÃO ASSINALADA, QUE CONSTA NA COMUNICAÇÃO 192 DE 26 DE JANEIRO DE 2011.

(Carimbo)

(Original assinado por)

MARCO OSPINA

SECRETÁRIO DA CLAC

ESCLARECIMENTO SOBRE RESERVA

NA CIDADE DE LIMA, REPÚBLICA DO PERÚ, AOS VINTE E TRÊS DIAS DO MES DE OUTUBRO DE DOIS MIL E DOZE, O ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATINOAMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA HAVER RECEBIDO EM 27 DE SETEMBRO DE DOIS MIL E DOZE, A NOTA DIPLOMÁTICA Nº DEJ./22866, DO MINISTÉRIO DE RELAÇÕES EXTERIORES DA REPÚBLICA DOMINICANA, ATRAVÉS DA QUAL SE ESCLARECE E SE DEFINE A INTERPRETAÇÃO QUE SE DEVE DAR À RESERVA REALIZADA, COM DATA DE PRIMEIRO DE FEVEREIRO DE DOIS MIL E ONZE, AO ARTIGO 2 DO ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS MEMBROS DA COMISSÃO LATINOAMERICA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC), NO SENTIDO DE QUE A RESERVA ASSINALADA SE APLICA APENAS AOS PARÁGRAFOS ANTEPENÚLTIMO E PENÚLTIMO DO NÚMERAL 1 DO ARTIGO 2 DO ACORDO E NÃO A TODO O ARTIGO 2.

O ESCLARECIMENTO TAMBÉM DEFINE QUE AS RESERVAS SE REFEREM APENAS À CONCESSÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO DE SÉTIMA LIBERDADE

PARA OPERAÇÕES DE PASSAGEIROS E DE OITAVA E NONA LIBERDADES DO AR PARA QUALQUER TIPO DE OPERAÇÃO, EM VIRTUDE DE QUE A POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO DOMINICANA LIMITA A CONCESSÃO DOS DIREITOS DE TRÁFEGO DE ATÉ A SÉTIMA LIBERDADE DO AR PARA VOOS EXCLUSIVAMENTE CARGUEIROS.

(Carimbo)

(Original assinado por)
MARCO OSPINA
SECRETÁRIO DA CLAC

ASSINATURA DA GUATEMALA

NA CIDADE DE GUATEMALA, GUATEMALA, AOS VINTE E CINCO DIAS DO MES DE ABRIL DE DOIS MIL E ONZE, O ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATIOMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA O COMPARECIMENTO DO SR. JUAN JOSÉ CARLOS SUÁREZ, EM SUA QUALIDADE DE DIRETOR, INTERVENTOR DA DIREÇÃO GERAL DE AERONÁUTICA CIVIL (DGAC) DA GUATEMALA, COM PODER ESPECIAL OUTORGADO PELO EXCELENTÍSSIMO SENHOR ÁLVARO COLÓN CABALLERO, PRESIDENTE DA REPÚBLICA, PARA ASSINAR O ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS MEMBROS DA COMISSÃO LATINOAMERICA DE AVIAÇÃO CIVIL, SEGUNDO A RESOLUÇÃO A19-03 E A RESOLUÇÃO A19-15, QUE PERMITE AOS ESTADOS SIGNATÁRIOS, APLICAR PROVISORIAMENTE SUAS DISPOSIÇÕES, NA DATA. JUNTAMENTE COM A ASSINATURA, TAMBÉM SE REGISTRA A SEGUINTE RESERVA:

ARTIGO 2. *“A REPÚBLICA DA GUATEMALA, EM CONSIDERAÇÃO À SUA POLÍTICA AEROCOMERCIAL, FAZ RESERVA ESPECÍFICA DO PARÁGRAFO DO ARTIGO 2 DO ACORDO QUE SE REFERE AO DIREITO DE PRESTAR SERVIÇOS REGULARES E NÃO REGULARES DE TRANSPORTE AÉREO, COMBINADOS DE PASSAGEIROS E CARGA, OU EXCLUSIVAMENTE CARGUEIROS, ENTRE PONTOS DO TERRITÓRIO GUATEMALTECO (DIREITO DE CABOTAGEM)”.*

(Carimbo)

(Original assinado por)
MARCO OSPINA
SECRETÁRIO DA CLAC

ASSINATURA DA REPÚBLICA DO PARAGUAI

NA CIDADE DE ASSUNÇÃO, REPÚBLICA DO PARAGUAI, AOS VINTE E QUATRO DIAS DO MES DE MAIO DE DOIS MIL E ONZE, O ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATIOMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC)

CERTIFICA O COMPARECIMENTO DO SR. ADVOGADO NICANOR CESPEDES CESPEDES, EM SUA QUALIDADE DE PRESIDENTE DA DIREÇÃO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL – DINAC, DA REPÚBLICA DO PARAGUAI, COM PLENOS PODERES OUTORGADOS PELO EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUAN ESTEBAN AGUIRRE, MINISTRO SUBSTITUTO DE RELAÇÕES EXTERIORES DA REPÚBLICA DO PARAGUAI, PARA ASSINAR O ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS MEMBROS DA COMISSÃO LATINOAMERICA DE AVIAÇÃO CIVIL, SEGUNDO A RESOLUÇÃO A19-03 E A RESOLUÇÃO A19-15, QUE PERMITE AOS ESTADOS SIGNATÁRIOS, APLICAR PROVISORIAMENTE SUAS DISPOSIÇÕES, NA DATA. JUNTAMENTE COM A ASSINATURA, TAMBÉM SE REGISTRA A SEGUINTE RESERVA:

ARTIGO 2. *“A REPÚBLICA DO PARAGUAI, EM CONSIDERAÇÃO À SUA POLÍTICA AEROCOMERCIAL, FAZ RESERVA ESPECÍFICA DO PARÁGRAFO DO ARTIGO 2 DO ACORDO QUE SE REFERE AO DIREITO DE PRESTAR SERVIÇOS REGULARES E NÃO REGULARES DE TRANSPORTE AÉREO COMBINADOS DE PASSAGEIROS E CARGA, OU EXCLUSIVAMENTE CARGUEIROS, ENTRE PONTOS DO TERRITÓRIO PARAGUAIO (DIREITO DE CABOTAGEM)”.*

(Carimbo)

(Original assinado por)

MARCO OSPINA

SECRETÁRIO DA CLAC

ASSINATURA DA REPÚBLICA DO PANAMÁ

NA CIDADE DO PANAMÁ, REPÚBLICA DO PANAMÁ, AOS TREZE DIAS DO MES DE JUNHO DE DOIS MIL E ONZE, O ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATINOAMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA O COMPARECIMENTO DO SR. RAFAEL BÁRCENAS CH., EM SUA QUALIDADE DE DIRETOR GERAL DA AUTORIDADE DE AERONÁUTICA CIVIL – AAC, DA REPÚBLICA DO PANAMÁ, COM PLENOS PODERES OUTORGADOS PELO EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUAN CARLOS VARELA R., VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA DO PANAMÁ E MINISTRO DA RELAÇÕES EXTERIORES, PARA ASSINAR O ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS MEMBROS DA COMISSÃO LATINOAMERICA DE AVIAÇÃO CIVIL, SEGUNDO A RESOLUÇÃO A19-03 E A RESOLUÇÃO A19-15, QUE PERMITE AOS ESTADOS SIGNATÁRIOS, APLICAR PROVISORIAMENTE SUAS DISPOSIÇÕES, NA DATA. JUNTAMENTE COM A ASSINATURA, TAMBÉM SE REGISTRAM AS SEGUINTE RESERVAS:

ARTIGO 2. *“A REPÚBLICA DO PANAMÁ, EM CONSIDERAÇÃO ÀS SUAS LEIS E POLÍTICA AEROCOMERCIAL, FAZ RESERVA ESPECÍFICA DOS PARÁGRAFOS DO ARTIGO 2 SOBRE CONCESSÃO DE DIREITOS, NUMERAL 1 DO ACORDO, QUE SE ESPECIFICA A SEGUIR:*

- o direito de prestar serviços regulares e não regulares exclusivamente cargueiros, entre o território da Parte que concedeu o direito e qualquer terceiro país, podendo tais serviços não incluir nenhum ponto no território da Parte que designa a empresa aérea, com plenos direitos de tráfego de até a sétima liberdade, com o número de frequências e equipamento de voo que julguem convenientes;
- o direito de prestar serviços regulares e não regulares combinados, entre o território da Parte que concedeu o direito e qualquer terceiro país, podendo tais serviços não incluir nenhum ponto no território da Parte que designa a empresa aérea, com plenos direitos de tráfego de até a sétima liberdade, com o número de frequências e equipamento de voo que julguem convenientes;
- o direito de prestar serviços regulares e não regulares de transporte aéreo, combinados de passageiros e carga ou exclusivamente cargueiros, entre pontos no território da Parte que concedeu o direito de cabotagem (oitava e nona liberdades)."

ARTIGO 14. "A REPÚBLICA DO PANAMÁ, EM CONSIDERAÇÃO ÀS SUAS LEIS E POLÍTICA AEROCOMERCIAL, FAZ RESERVA ESPECÍFICA DO ARTIGO 14, SOBRE TRIBUTOS, NUMERAL 1 DO ACORDO, QUE SE ESPECIFICA A SEGUIR:

1. Os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, assim como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos, serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte."

ARTIGO 18. "A REPÚBLICA DO PANAMÁ, EM CONSIDERAÇÃO ÀS SUAS LEIS E POLÍTICA AEROCOMERCIAL, FAZ RESERVA ESPECÍFICA DO ARTIGO 18, REFERIDO A LEIS SOBRE A CONCORRÊNCIA, NUMERAIS 2, 3, 4, 5, 6, 7 E 8 DO ACORDO, QUE SE ESPECIFICAM A SEGUIR:

2. Na medida em que permitam suas próprias leis e regulamentos, as Partes prestarão assistência às empresas aéreas das demais Partes, indicando-lhes se determinada prática proposta por uma empresa aérea é compatível com suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência.
3. As Partes notificar-se-ão mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo. O procedimento de consulta previsto neste Acordo será utilizado, se for solicitado por qualquer das Partes, para determinar se existe tal conflito e buscar os meios de resolvê-lo ou reduzi-lo ao mínimo.
4. As Partes notificar-se-ão mutuamente caso pretendam processar judicialmente empresa(s) aérea(s) de outra Parte, ou sobre o início de qualquer ação judicial entre particulares no âmbito de suas leis sobre a concorrência.

5. *As Partes envidarão esforços para chegar a um acordo durante as consultas, tendo em devida conta os interesses pertinentes de cada Parte.*

6. *Caso não se chegue a um acordo, cada Parte, na aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, levará em consideração as opiniões manifestadas pela outra Parte e a cortesia e moderação internacionais.*

7. *A Parte, sob cujas leis sobre a concorrência tenha sido iniciada uma ação judicial entre particulares, facilitará às demais Partes o acesso ao órgão judicial pertinente e, se for o caso, fornecerá informações a tal órgão. Essas informações poderão incluir seus próprios interesses no âmbito das relações exteriores, os interesses da outra Parte que foi por esta notificada e, se possível, os resultados de qualquer consulta com as demais Partes com relação a tal ação.*

8. *As Partes autorizarão suas empresas aéreas e seus nacionais, na medida em que permitam suas leis, políticas nacionais e obrigações internacionais, a revelarem às autoridades competentes de qualquer das Partes, informações relativas à ação relacionada com as leis sobre a concorrência, desde que tal cooperação ou revelação não seja contrária a seus interesses nacionais mais importantes."*

ARTIGO 32. *"A REPÚBLICA DO PANAMÁ, EM CONSIDERAÇÃO ÀS SUAS LEIS E POLÍTICA AEROCOMERCIAL, FAZ RESERVA ESPECÍFICA DO ARTIGO 32, SOBRE SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS, NUMERAIS 2 E 3 DO ACORDO, QUE SE ESPECIFICAM A SEGUIR:*

2. *Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de consultas e negociações entre as autoridades aeronáuticas, elas tentarão solucionar a controvérsia pela via diplomática.*

3. *Se a disputa ou controvérsia subsistir, os Estados Partes poderão recorrer a todos os meios de solução de controvérsias previstos na Carta das Nações Unidas.*

(Carimbo)

(Original assinado por)
MARCO OSPINA
SECRETÁRIO DA CLAC

ASSINATURA DA REPÚBLICA DA COLÔMBIA

NA CIDADE DE CARTAGENA DE INDIAS, REPÚBLICA DA COLÔMBIA, AOS VINTE E OITO DIAS DO MES DE JULHO DE DOIS MIL E ONZE, O ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATIIONAMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA O COMPARECIMENTO DO SR. SANTIAGO CASTRO GÓMEZ., EM SUA QUALIDADE DE DIRETOR GERAL DA UNIDADE ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL DA REPÚBLICA DA

COLÔMBIA, COM PLENOS PODERES OUTORGADOS PELO EXCELENTÍSSIMO PRESIDENTE DA REPÚBLICA NACIONAL, DR. JUAN MANOEL SANTOS E DA SENHORA MINISTRA DE RELAÇÕES EXTERIORES, MARÍA ÁNGELA HOLGUÍN CUELLAR, PARA ASSINAR O ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS MEMBROS DA COMISSÃO LATINOAMERICA DE AVIAÇÃO CIVIL, NA DATA. JUNTAMENTE COM A ASSINATURA, TAMBÉM SE REGISTRAM AS SEGUINTE RESERVAS:

1. Com relação ao parágrafo 3 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo que estabelece:

- “... o direito de realizar serviços regulares e não-regulares de transporte aéreo internacional de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, desde pontos anteriores ao território da Parte que designa a empresa aérea, via o território dessa Parte e pontos intermediários, até qualquer ponto no território da Parte que haja concedido o direito e além, com plenos direitos de tráfego de terceira, quarta, quinta e sexta liberdades, com o número de frequências e tipo de equipamento que julguem convenientes; ...”

A República da Colômbia formula reserva sobre os direitos de tráfego de quinta liberdade do ar.

2. Em relação ao parágrafo 4 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo que assinala:

- “... o direito de realizar serviços regulares e não-regulares exclusivamente cargueiros, entre o território da Parte que concedeu o direito e qualquer terceiro país, podendo tais serviços não compreender nenhum ponto do território da Parte que designa a empresa aérea, com plenos direitos de tráfego até a sétima liberdade, com o número de frequências e tipo de equipamento que julguem convenientes; ...”

A República da Colômbia formula reserva sobre os direitos de tráfego de quinta e sétima liberdades do ar.

3. Em relação ao parágrafo 5 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo que indica:

- “... o direito de realizar serviços regulares e não-regulares mistos, entre o território da Parte que concedeu o direito e qualquer terceiro país, podendo tais serviços não compreender nenhum ponto do território da Parte que designa a empresa aérea, com plenos direitos de tráfego até a sétima liberdade, com o número de frequências e tipo de equipamento que julguem convenientes; ...”

A República da Colômbia formula reserva sobre os direitos de tráfego de quinta e sétima liberdades do ar.

4. Em relação ao parágrafo 6 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo que estabelece:

- “... o direito de realizar serviços regulares e não-regulares de transporte aéreo, mistos de passageiros e carga, ou exclusivamente cargueiros, entre pontos do território da Parte que tenha concedido o direito de cabotagem (oitava e nona liberdades); ...”

A República da Colômbia formula reserva, uma vez que, conforme a legislação e regulamentos internos, a cabotagem é um direito exclusivo das aeronaves colombianas e, conseqüentemente, não está vinculada por esta disposição.

5. Em relação ao Artigo 17 do Acordo que indica:

“... Artigo 17. Tarifas. Cada empresa aérea designada estabelecerá suas tarifas para o transporte aéreo, baseadas em considerações comerciais de mercado. A intervenção dos Estados Partes se limitará a:

- *impedir práticas ou tarifas discriminatórias;*
- *proteger os consumidores contra tarifas excessivamente altas ou restritivas que se originem do abuso de uma posição dominante;*
- *proteger as empresas aéreas contra tarifas artificialmente baixas derivadas de uma ajuda ou subsídio governamental direto ou indireto; e*
- *exigir, se considerado útil, que se registrem junto a suas autoridades aeronáuticas as tarifas que as empresas aéreas das outras Partes se proponham a cobrar de ou para o seu território. ...”*

A República da Colômbia, em conformidade com sua legislação e política aerocomercial, a qual estabelece, em matéria tarifária, um controle dos níveis máximos das tarifas, formula reserva e, em consequência, não se considera vinculada pelo disposto no Artigo 17 citado anteriormente.

(Carimbo)

(Original assinado por)
MARCO OSPINA
SECRETÁRIO DA CLAC

PRIMEIRA EMENDA

NA CIDADE DE LIMA, REPÚBLICA DO PERÚ, AOS VINTE E OITO DIAS DO MÊS DE FEVEREIRO DE DOIS MIL E DOZE, O ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA LEGALMENTE QUE MEDIANTE NOTA DIPLOMÁTICA OFICIAL (DIAJI.GTAJI Nº 70490) DE VINTE DE FEVEREIRO DE DOIS MIL E DOZE, DO MINISTÉRIO DE RELAÇÕES EXTERIORES DA REPÚBLICA DA COLÔMBIA, AASINADA PELA HONORÁVEL SENHORA MÓNICA LANZETTA MUTIS, VICE-MINISTRA DE RELAÇÕES EXTERIORES, ENCARGADA DAS FUNÇÕES DO GABINETE DA MINISTRA, O GOVERNO DA COLÔMBIA COMUNICA À SECRETARIA DA CLAC SUA DECISÃO DE MODIFICAR E RETIRAR AS RESERVAS REGISTRADAS NO

ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS MEMBROS DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL ASSINADO EM VINTE E OITO DE JULHO DE DOIS MIL E ONZE, CONSTANTES NO INSTRUMENTO DE PLENOS PODERES OUTORGADOS AO DIRETOR GERAL DA UNIDADE ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL DA COLÔMBIA, SENHOR SANTIAGO CASTRO GÓMEZ, CONFORME O SEGUINTE TEOR:

1. Em relação à primeira reserva do parágrafo 3 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo, a República da Colômbia procede à sua retirada.

2. Em relação à segunda reserva do parágrafo 4 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo, a República da Colômbia procede à sua modificação e, conseqüentemente, essa reserva se realizará de acordo com o seguinte teor:

“A República da Colômbia formula reserva sobre os direitos de sétima liberdade; circunscritos aos territórios dos Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil – CLAC”.

3. Em relação à terceira reserva do parágrafo 5 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo, a República da Colômbia procede à sua modificação e, conseqüentemente, essa reserva se realizará de acordo com o seguinte teor:

“A República da Colômbia formula reserva sobre os direitos de sétima liberdade; circunscritos aos territórios dos Estados membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil – CLAC”.

4. Em relação à quarta reserva do parágrafo 6 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo, a República da Colômbia mantém a reserva formulada.

5. Em relação à quinta reserva do Artigo 17 do Acordo, a República da Colômbia mantém a reserva formulada.

(Carimbo)

(Original assinado por)
MARCO OSPINA
SECRETÁRIO DA CLAC

SEGUNDA EMENDA

NA CIDADE DE LIMA, REPÚBLICA DO PERÚ, AOS SETE DIAS DO MÊS DE AGOSTO DE DOIS MIL E DOZE, O ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA LEGALMENTE TER RECEBIDO A NOTA DIPLOMÁTICA OFICIAL DIAJLGTAJI Nº 51446 DE TRÊS DE AGOSTO DE DOIS MIL E DOZE DO MINISTÉRIO DE RELAÇÕES EXTERIORES DA REPÚBLICA DA COLÔMBIA ASSINADA PELA HONORÁVEL

SENHORA MÓNICA LANZETTA MUTIS, VICE-MINISTRA DE RELAÇÕES EXTERIORES, ENCARGADA DAS FUNÇÕES DO GABINETE DA MINISTRA, MEDIANTE A QUAL O GOVERNO DA COLÔMBIA COMUNICA À SECRETARIA DA CLAC SUA DECISÃO DE SUBSTITUIR AS RESERVAS E MANIFESTAÇÕES FORMULADAS NA NOTA DIPLOMÁTICA DIAJLGTAJI Nº 70490 DE VINTE DE FEVEREIRO DE DOIS MIL E DOZE, RELATIVA AO ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS MEMBROS DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL ASSINADO EM VINTE E OITO DE JULHO DE DOIS MIL E ONZE, CONSTANTES NO INSTRUMENTO DE PLENOS PODERES OUTORGADOS AO DIRETOR GERAL DA UNIDADE ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL DA COLÔMBIA, SENHOR SANTIAGO CASTRO GÓMEZ, CONFORME O SEGUINTE TEOR:

1. Em relação ao parágrafo 3 do numeral 1 do Artigo 2 do supracitado Acordo:

Reserva: *a República da Colômbia concede direitos de tráfego de quinta liberdade do ar, circunscritos aos territórios dos Estados membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil "CLAC".*

2. Com respeito ao parágrafo 4 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo:

Reserva: *a República da Colômbia concede direitos de tráfego de quinta liberdade do ar, circunscritos aos territórios dos Estados membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil "CLAC" e formula reserva sobre os direitos de tráfego de sétima liberdade do ar.*

3. Quanto ao parágrafo 5 do numeral 1º do Artigo 2 do Acordo:

Reserva: *a República da Colômbia concede direitos de tráfego de quinta liberdade do ar, circunscritos aos territórios dos Estados membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil "CLAC" e formula reserva sobre os direitos de tráfego de sétima liberdade do ar.*

4. Com relação ao parágrafo 6 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo:

Reserva: *a República da Colômbia formula reserva, uma vez que, conforme a legislação e regulamentos internos, a cabotagem é um direito exclusivo das aeronaves colombianas, e consequentemente, não se considera vinculada por esta disposição.*

6. Com respeito ao Artigo 17 do Acordo:

Reserva: *a República da Colômbia, em conformidade com sua política aerocomercial e com sua legislação, a qual estabelece, em matéria tarifária, um controle dos níveis máximos das tarifas, formula reserva e, por isso, não se considera vinculada pelo disposto no supracitado Artigo 17.*

(Carimbo)

(Original assinado por)
MARCO OSPINA
SECRETÁRIO DA CLAC**ASSINATURA DE HONDURAS**

NA CIDADE DE SANTIAGO DO CHILE. AOS VINTE E SETE DIAS DO MES DE MARÇO DE DOIS MIL E DOZE, O ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATIIONAMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA O COMPARECIMENTO DO SR. MANUEL ENRIQUE CÁCERES DÍAZ, EM SUA QUALIDADE DE DIRETOR GERAL DE AERONÁUTICA CIVIL (DGAC) DA REPÚBLICA DE HONDURAS, COM PLENOS PODERES OUTORGADOS PELA EXCELENTÍSSIMA SENHORA ELENA HILSACA DE GARCÍA, SECRETARIA GERAL DA SECRETARIA DE RELAÇÕES EXTERIORES DA REPÚBLICA DE HONDURAS, PARA ASSINAR O ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS MEMBROS DA COMISSÃO LATINOAMERICA DE AVIAÇÃO CIVIL, SEGUNDO A RESOLUÇÃO A19-03 E A RESOLUÇÃO A19-15, QUE PERMITE AOS ESTADOS SIGNATÁRIOS, APLICAR PROVISORIAMENTE SUAS DISPOSIÇÕES, NA DATA. JUNTAMENTE COM A ASSINATURA, TAMBÉM SE REGISTRA A SEGUINTE RESERVA:

ARTIGO 2. *"A REPÚBLICA DE HONDURAS, EM CONSIDERAÇÃO À SUA POLÍTICA AEROCOMERCIAL, FAZ RESERVA ESPECÍFICA DO PARÁGRAFO DO ARTIGO 2 DO ACORDO, QUE SE REFERE AO DIREITO DE PRESTAR SERVIÇOS REGULARES E NÃO REGULARES DE TRANSPORTE AÉREO, COMBINADOS DE PASSAGEIRO E CARGA, OU EXCLUSIVAMENTE CARGUEIRO, ENTRE PONTOS DO TERRITÓRIO HONDURENHO (DIREITO DE CABOTAGEM)".*

ASSINATURA DO BRASIL

NA CIDADE DE BRASÍLIA, AOS OITO DIAS DO MÊS DE NOVEMBRO DE DOIS MIL E DOZE, O ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA, O COMPARECIMENTO DO SR. WAGNER BITTENCOURT DE OLIVEIRA, NA QUALIDADE DE MINISTRO DE ESTADO CHEFE DA SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA DO BRASIL, COM PLENOS PODERES OUTORGADOS PELA EXCELENTÍSSIMA SRA. DILMA ROUSSEFF, PRESIDENTA DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, PARA ASSINAR O ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS MEMBROS DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL, NESTA DATA. JUNTO COM A ASSINATURA, REGISTRAM-SE TAMBÉM AS SEGUINTE RESERVA E DECLARAÇÃO:

ARTIGO 2. *"A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, CONFORME A RESOLUÇÃO CLAC A19-03 E O ARTIGO 37 DO ACORDO, ESTABELECE RESERVA AOS DIREITOS DE SÉTIMA, OITAVA E NONA LIBERDADES DO AR, EXPRESSAS NOS ITENS 4, 5 E 6 DA SEÇÃO 1 DO ARTIGO 2 DO ACORDO.*

INFORMA QUE A APOSIÇÃO DE TAIS RESERVAS ESTÁ AMPARADA PELA POLÍTICA ADOTADA PELO BRASIL PARA A AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL, QUE NÃO CONTEMPLA O EXERCÍCIO DE DIREITOS DE TRÁFEGO DE SÉTIMA LIBERDADE NEM OS CHAMADOS DIREITOS DE CABOTAGEM.

INFORMA TAMBÉM SOBRE A IMPOSSIBILIDADE DE ADOTAR A RESOLUÇÃO CLAC A19-15 PORQUE O BRASIL RATIFICOU A CONVENÇÃO DE VIENA SOBRE O DIREITO DOS TRATADOS, DE 23 DE MAIO DE 1969, COM RESERVA AO ARTIGO 25, QUE VERSA SOBRE A APLICAÇÃO PROVISÓRIA DOS TRATADOS.

DECLARA TER DOIS PRINCIPAIS OBJETIVOS NESTE ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS, EM ESPECIAL QUANTO À PROMOÇÃO DA INTEGRAÇÃO REGIONAL E A ELIMINAÇÃO DE RESTRIÇÕES AO TRANSPORTE AÉREO, O BRASIL ENTENDE QUE O ALCANCE MÍNIMO DAS LIBERDADES RECONHECIDAS ENTRE OS SIGNATÁRIOS DO ACORDO DEVE CONTEMPLAR A LIBERALIZAÇÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO DE ATÉ A SEXTA LIBERDADE DO AR, INSTRUMENTOS SEM OS QUAIS OS OBJETIVOS PRIMORDIAIS DO ACORDO SERIAM PREJUDICADOS. "

(Carimbo)

(Original assinado por)
MARCO OSPINA
SECRETÁRIO DA CLAC

REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA NO PARLAMENTO DO MERCOSUL

I – RELATÓRIO:

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República submete à consideração do Congresso Nacional, por meio da Mensagem nº 458, de 2016, o texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012. A Mensagem nº 458/2016, encontra-se instruída com Exposição de Motivos firmada pelos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores, e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, e foi distribuída inicialmente, pela Mesa da Câmara dos Deputados, à Representação Brasileira no Parlamento do MERCOSUL, por força do disposto no artigo 3º, inciso I e no artigo 5º, inciso I, da Resolução nº 1, de 2011-CN, os quais estabelecem a competência da RBPM para: apreciar e emitir parecer sobre todas as matérias de interesse do Mercosul que venham a ser submetidas ao Congresso Nacional, examinar as matérias quanto ao mérito e oferecer o respectivo projeto de decreto legislativo. Além disso, a matéria, nos termos da distribuição, deverá ser também apreciada na Câmara dos Deputados pelas Comissões de Relações Exteriores e de Defesa Nacional; Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54, II, RICD), sendo a proposição sujeita à apreciação do Plenário, observado o regime prioritário de tramitação, devendo ser posteriormente apreciada pelo Senado Federal.

O Acordo em apreço, objeto da Mensagem nº 458/2016, foi concebido e celebrado com o objetivo de constituir um novo marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios dos países-membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil, CLAC, entre os quais está o Brasil. No âmbito institucional definido pelo Acordo as Partes Contratantes estabelecem, como princípio fundamental, que a celebração de um acordo multilateral sobre transporte aéreo internacional deverá favorecer a cooperação e o desenvolvimento dos países da região latino-americana. Nesse sentido, as Partes reconhecem, também, a necessidade de desenvolver a indústria aeronáutica, contemplando os direitos e interesses dos usuários, bem como seu compromisso em favor da segurança das aeronaves, dos passageiros, da infraestrutura, de terceiros e da proteção do meio ambiente.

O texto estabelece também objetivos mediatos a serem alcançados no setor aeronáutico e nas atividades de prestação de serviços aéreos. Para tanto, os signatários comprometem-se a promover as seguintes políticas: a facilitação e a expansão das oportunidades para o desenvolvimento das atividades relacionadas à prestação de serviços aéreos internacionais nos países da região; a otimização dos recursos aeronáuticos e do funcionamento da infraestrutura aeroportuária; a coordenação das políticas aeronáuticas nas relações entre si e com terceiros países e sistemas de integração.

O instrumento internacional que ora é submetido ao crivo do Congresso Nacional é composto pelas seguintes partes:

- a) Ata da XIX Assembleia Ordinária da Comissão Latino-americana de Aviação Civil, CLAC, que adotou o texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil;
- b) Resolução CLAC Nº A19-03, que contém o texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil;
- c) Resolução CLAC Nº A19-15, que estabelece a faculdade de aplicação antecipada do Acordo em tela pelas Partes Contratantes, em conformidade com o disposto no artigo 25 da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados;
- d) Notas de Reserva, apresentadas pelos países signatários ou aderentes (inclusive pelo Brasil), contendo reservas e demais declarações pertinentes aos compromissos constantes do Acordo.

O texto do Acordo em si contém 40 artigos, nos quais as Partes Signatárias assumem uma série de compromissos quanto às ações e metas relacionadas à liberalização e melhoria dos serviços aéreos na região. Na realidade, a estrutura do acordo corresponde, em linhas gerais, à estrutura própria e característica dos acordos bilaterais sobre serviços aéreos - inclusive os firmados e ratificados pelo Brasil, com nações com as quais nosso país mantém relações diplomáticas. Portanto, o texto reproduz e transporta para o plano multilateral normas

positivadas em acordos e também normas consuetudinárias, consagradas no plano do Direito Internacional Público, normalmente utilizadas nas mencionadas avenças bilaterais, as quais, em última análise, seguem os cânones sobre a matéria estabelecidos no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional, OACI, estando também em conformidade com os termos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944.

O instrumento internacional estabelece, no seu Artigo 2, o compromisso das Partes Signatárias em termos de concessão de direitos relacionados à prestação de serviços aéreos. Com efeito, trata-se das chamadas “Liberdades do Ar”, estabelecidas e regulamentadas pela referida Convenção de Chicago. Seguindo o espírito de liberalização que o acordo busca instituir, o texto estabelece regras que visam à concessão da mais ampla gama de direitos possível quanto à operação de serviços aéreos, permitindo porém, que os países que vierem a aderir ao acordo possam - se desejarem - formular reservas quanto aos direitos elencados, como foi o caso do Brasil e também de outros países que aderiram ao instrumento, de modo a restringir em relação a si o conjunto de direitos ou liberdades aos quais estarão obrigados a reconhecer. Nesta quadra, o acordo prevê a possibilidade de concessão das 9 (nove) Liberdades do Ar, sendo que o Brasil formulou reserva ao firmar o instrumento por meio da qual nosso país se exime de conceder os direitos inerentes à 7ª (sétima), à 8ª (oitava) e à 9ª (nona) Liberdades. O Brasil, como a grande maioria das nações, não admite a concessão de tais liberdades, sendo de praxe o Brasil excluí-las dos acordos bilaterais sobre serviços aéreos que tem firmado com Estados estrangeiros, principalmente em razão da política adotada pelo País para a aviação civil internacional, não concedendo assim, o exercício de direitos de tráfego (7ª liberdade) e nem os chamados direitos de cabotagem, (8ª e 9ª liberdades).

Adiante, o ato internacional multilateral em apreço, seguindo os moldes da estrutura normativa dos hodiernos atos bilaterais sobre a prestação de serviços aéreos internacionais - e em consonância com os princípios e diretrizes da Organização da Aviação Civil Internacional, OACI - disciplina as várias e costumeiras questões que afetam direta ou indiretamente a aviação e o transporte aéreo internacional de passageiros e cargas, quais sejam: **a)** o direito das Partes Signatárias de designar tantas empresas aéreas quantas desejar para operar os serviços aéreos,

bem como de revogar, limitar ou modificar tais autorizações (arts. 3 e 4); **b)** aplicabilidade das leis relativamente à entrada e saída de seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais (art. 5), inclusive o direito de trânsito direto (art. 6); **c)** mútuo reconhecimento dos certificados de aero navegabilidade, de habilitação e das licenças (art. 7); **d)** definição de normas e de mecanismos de troca de informações sobre segurança operacional, aplicáveis em aspectos relacionados às instalações e serviços aeronáuticos, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves (art. 8); **e)** estabelecimento de compromisso para as Partes quanto à obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, com fundamento no Direito Internacional e nos diversos Atos e Convenções internacionais sobre o tema (artigo 9); **f)** adoção de medidas para garantir a segurança de seus passaportes e outros documentos de viagem, bem como normas relativas às pessoas consideradas não admissíveis, não documentadas e deportadas (artigos 10 e 11); **g)** definição de regras sobre a cobrança de tarifas aeronáuticas e de transporte aéreo (arts. 12 e 17); **h)** regulamentação de tratamento fiscal, tributário e dos direitos alfandegários (arts. 13 e 14); **i)** estabelecimento de normas comerciais regulatórias do mercado de transporte aéreo, inclusive quanto à capacidade, frequência de voos, conversão e remessa de valores e tutela da concorrência (arts. 15, 16, 18, 19 e 20); **j)** norma sobre a contratação e o trânsito de funcionários não-nacionais das companhias aéreas (art. 21); **k)** disciplina relativa às atividades de apoio em solo à aviação (art. 23); **l)** norma sobre a operação dos voos, permitindo o compartilhamento de códigos entre as empresas aéreas e, também, a utilização de transporte modal de superfície (arts. 24 e 26); **m)** permissão de arrendamento de aeronave pelas empresas designadas (art.25); **n)** possibilidade de reservas por meio eletrônico (art. 27); **o)** norma sobre a proibição de fumo a bordo (art. 28); **p)** compromisso de proteção ao meio ambiente; **q)** intercâmbio de estatísticas de tráfego; **r)** normas de caráter adjetivo e processual versando sobre a aplicação do acordo, as quais, no caso, preveem a realização de consultas entre as Partes, estabelecem procedimentos para solução de controvérsias e para o emendamento do acordo, rito de denúncia, designação de depositário e registro do ato na OACI, formas de assinatura e ratificação, processo de adesão, forma de entrada em vigor e vigência e, ainda, com destaque, a definição da faculdade das Partes Signatárias quanto à apresentação de reservas em relação a qualquer dispositivo do acordo (arts. 29 a 40).

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR:

O Acordo em epígrafe foi firmado sob os auspícios da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC). Sua celebração interessa diretamente ao MERCOSUL, razão pela qual sua apreciação pelo Congresso Nacional coube inicialmente à Representação Brasileira no Parlamento do MERCOSUL. A implementação dos princípios e normas consagrados pelo presente Acordo Multilateral de Céus Abertos afeta positivamente o MERCOSUL, pois deverá favorecer significativamente o desenvolvimento das condições atuais do transporte aéreo regional de passageiros e cargas. O acordo é benéfico ao MERCOSUL tanto do ponto de vista econômico e comercial como em termos operacionais, sobretudo se considerada a importância da cooperação internacional para a gestão do setor aéreo, haja vista a complexidade das atividades envolvidas na prática da aviação, na administração da infraestrutura aeroportuária, na logística, no transporte de mercadorias e suas importantes repercussões sobre a livre circulação de pessoas e para o comércio internacional na região.

Por outro lado, recorde-se que desde os primórdios da instituição do MERCOSUL, a ênfase no desenvolvimento de uma infraestrutura de transportes e comunicações foi sempre considerada condição essencial para o avanço do processo de integração, sendo um dos pilares para a formação e consolidação do mercado comum, objetivo último do MERCOSUL. A Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), é atualmente a principal organização internacional de cooperação multilateral latino-americana em matéria de aviação civil e transporte aéreo internacional de passageiros e cargas. Conforme dados da Agência Nacional de Aviação Civil, a ANAC, o objetivo da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil, CLAC, é prover às autoridades de aviação civil da região latino-americana uma estrutura adequada para a cooperação e coordenação das atividades relacionadas à aviação civil.

A Comissão busca promover mecanismos de integração em matéria de transporte aéreo regional, que envolvem não apenas a harmonização de normas técnicas, mas também o estabelecimento de acordos de liberalização aérea entre os Estados latino-americanos. Esse trabalho contribui para o aumento da conectividade aérea e dos fluxos comerciais e de pessoas entre os Estados da região. A Comissão Latino-Americana de Aviação Civil foi instituída na Segunda Conferência Latino-

Americana de Autoridades Aeronáuticas, realizada em dezembro 1973, na cidade do México. Na ocasião, 15 Estados latino-americanos assinaram o Estatuto da CLAC e, atualmente, 22 Estados da América Latina e do Caribe são membros da Comissão. O Brasil é formalmente membro da CLAC desde 1976, eis que o Estatuto da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), concluído na Cidade do México, a 14 de dezembro de 1973, foi incorporado ao ordenamento jurídico nacional por meio do Decreto de promulgação nº 77.076, de 23 de janeiro de 1976, após sua aprovação pelo Congresso Nacional, nos termos do Decreto Legislativo nº 86, de 25 de novembro de 1974.

Hoje em dia o Brasil é um dos membros mais ativos da CLAC. Atualmente, nosso País é ponto focal do tema “segurança operacional”, tendo sido responsável por elaborar e propor o Planejamento Estratégico da organização para o período de 2016-2025. O Brasil também coordena o Grupo Permanente de Gestão da Comissão, o qual é formado, além do Brasil, por Argentina, Chile, Colômbia, Cuba, Guatemala, Nicarágua, Peru e República Dominicana.

As normas do acordo caracterizam-se pelo viés liberalizante que buscam imprimir ao mercado aeronáutico do transporte aéreo regional. Ao analisar os dispositivos do acordo pode-se inferir que eles regulamentam os principais aspectos das atividades envolvidas na aviação civil internacional, de sorte a viabilizar o transporte aéreo entre os Partes. Dentre eles, o que nos parece haver sido o foco central dos negociadores das Partes é justamente o relacionado aos aspectos comerciais da atividade em questão. Contudo, pode-se também identificar no texto do acordo adequado e exaustivo tratamento normativo dado a outras questões fundamentais, entre as quais destacam-se os dispositivos sobre designação e autorização de empresas aéreas; segurança operacional e segurança da aviação; direito tributário e normas alfandegárias; trânsito de pessoas e tripulantes, além da promoção do intercâmbio de informações entre as Partes sobre várias questões.

Possivelmente o aspecto mais interessante do acordo, e que merece maior destaque, é representado pela estrutura normativa escolhida pelos negociadores em termos de concessão das Liberdades do Ar, possibilitando às Partes Signatárias definir os próprios limites relativamente à concessão de tais direitos. De um lado, o Artigo 2 estabelece a faculdade das Partes de conceder todas as nove Liberdades do ar. Porém, de outro lado, estabelece no artigo 37 a possibilidade para

as Partes de formular, de modo irrestrito, quaisquer reservas quanto às disposições do texto, inclusive quanto ao Artigo 2, ou partes deste, o que torna possível aos signatários excluir um ou mais direitos quanto à prestação de serviços aéreos (Liberdades do Ar).

Diante disso, os países que até o momento firmaram o instrumento, inclusive o Brasil, apresentaram Reserva aos termos do Artigo 2 do Acordo. No caso do Brasil, a reserva consta do ato de assinatura, nestes termos:

“ARTIGO 2. “a República Federativa Do Brasil, conforme a Resolução CLAC A19-03 e o Artigo 37 do acordo, estabelece reserva aos direitos de sétima, oitava e nona liberdades do ar, expressas nos itens 4, 5 e 6 da seção 1 do Artigo 2 do acordo”.

Em seguida, ao apresentar a reserva, o Governo brasileiro justificou a sua formulação com fundamento no seguinte argumento:

“Informa que a aposição de tais reservas está amparada pela política adotada pelo Brasil para a aviação civil internacional, que não contempla o exercício de direitos de tráfego de sétima liberdade nem os chamados direitos de cabotagem.”

Os direitos de sétima, oitava e nona liberdades do ar raramente são concedidos no sistema internacional da aviação civil, por razões fundamentalmente econômicas, relacionadas à proteção e reserva do mercado doméstico de transporte aéreo, principalmente o de cabotagem. Inclusive nações que adotaram ampla desregulamentação do setor aéreo seguem não admitindo tais direitos. Contudo, os negociadores do acordo houveram por bem incluir tais Liberdades do Ar, de modo a permitir que alguma Parte Signatária possa conceder tais direitos desde logo, se assim desejar. Além disso, abriu-se a possibilidade para as Partes que não desejarem conceder todas as Liberdades do Ar no momento presente (efetuando uma reserva), possam eventualmente vir a concedê-las no futuro, na hipótese de que se alcance um novo patamar de liberalização dos serviços aéreos na região.

Fato é que, na prática, a maioria das Partes Signatárias do acordo não deverá fazê-lo, sendo que todos os países que o assinaram já formularam reservas semelhantes nesse sentido - tal como fez o Governo brasileiro - e inclusive mais restritivas (sobretudo quanto ao direito de cabotagem), como é o caso de República Dominicana, Guatemala, Paraguai, Panamá, Colômbia e Honduras. Uma

evidência de que esta estratégia foi adotada pelos negociadores reside justamente no fato de que o instrumento em apreço preconiza e autoriza às Partes, de um lado, a possibilidade de concessão da mais ampla gama de direitos, as ditas Liberdades do Ar, e ao mesmo tempo, por outro lado, estabelece de forma irrestrita a possibilidade de formulação de reservas - sobre toda e qualquer disposição do acordo, nos termos do Art. 37, cujo teor expressa de forma rasa, direta e inequívoca tal faculdade, na seguinte forma:

“Artigo 37

Reservas

O presente Acordo admite reservas”.

Portanto, quanto a este particular, nos parece acertada a decisão brasileira de formular a reserva facultada, referente aos direitos inerentes à sétima, oitava e nona liberdade do ar, em aplicação aos Artigos 2 e 37 do Acordo.

Além desta reserva, o Governo brasileiro apresentou também uma informação, em função da adoção da Resolução nº A19-15 pela CLAC, a qual contemplou a possibilidade, para as Partes Contratantes, de aplicação antecipada do Acordo, em conformidade com o disposto no artigo 25 da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados. Diante de tal hipótese, o Governo brasileiro houve por bem prestar informação de caráter exclusivamente técnico-jurídico, que diz respeito à impossibilidade, por parte da República Federativa do Brasil, de ratificar e colocar em vigor de forma antecipada e provisória atos internacionais simplesmente assinados por seus representantes plenipotenciários (ou mesmo pelo Chefe do Poder Executivo), em virtude de haver o Brasil ratificado Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, de 23 de maio de 1969, com reserva ao artigo 25, o qual contempla a possibilidade de aplicação provisória dos tratados, nesses termos:

“Informa também sobre a impossibilidade de adotar a Resolução CLAC A19-15 porque o Brasil ratificou a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, de 23 de maio de 1969, com reserva ao artigo 25, que versa sobre a aplicação provisória dos tratados.”

Vale lembrar que também por força do inciso I do artigo 49 da Constituição Federal, a assunção de compromissos internacionais pelo Poder Executivo depende sempre da aprovação do Congresso Nacional o que, segundo nossa interpretação, s.m.j., igualmente inviabiliza e veda sejam assumidas

provisoriamente obrigações inscritas em atos internacionais, em tais condições, prescindindo da anuência legislativa constitucionalmente prevista.

Em relação a esta informação, também não paira dúvida quanto à sua pertinência e oportunidade, assim como sua conformidade com os compromissos internacionalmente assumidos pelo Brasil, com o ordenamento jurídico brasileiro, com a Constituição Federal de 1988 e, também, em consonância com a previsão do artigo 37 do Acordo.

Por fim, o Governo brasileiro emitiu uma Declaração em seu ato de assinatura – declaração a qual não se confunde com uma reserva, e que é, de fato, um ato de caráter eminentemente político, nesses termos:

“Declara ter dois principais objetivos neste acordo multilateral de céus abertos, em especial quanto à promoção da integração regional e a eliminação de restrições ao transporte aéreo, o Brasil entende que o alcance mínimo das liberdades reconhecidas entre os signatários do acordo deve contemplar a liberalização de direitos de tráfego de até a sexta liberdade do ar, instrumentos sem os quais os objetivos primordiais do acordo seriam prejudicados.”

Esta Declaração emitida pelo Governo brasileiro, expressa o cerne dos objetivos do País quanto à sua própria adesão ao Acordo. Em substância, tais objetivos refletem, em última instância, a importância que o Brasil reputa ao acordo na esfera do processo de integração regional e, em especial, para redução das restrições ao transporte aéreo, mediante a incorporação mínima e difusa de pelos menos seis das Liberdades do Ar, considerando tal objetivo condição fundamental para o sucesso do acordo. Cumpre destacar que o Brasil ocupou postura de liderança no processo negocial visando à adoção do instrumento internacional em tela. Nesta condição, nosso País envidou significativos esforços nesse sentido e, por isso, tem conclamado os demais países a implementarem o acordo, o que se evidencia inclusive nos termos da Declaração supratranscrita.

Considerados assim os principais aspectos do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil, resulta claro que este constitui-se num instrumento que incorpora os elementos jurídicos e operacionais essenciais hábeis à consecução dos fins para os quais foi celebrado. Além disso, conforme destacado, o acordo incorpora e unifica princípios e normas consagrados pelos atos internacionais bilaterais do gênero, característica que

lhe confere a condição de arcabouço jurídico maior e abrangente que, com tal, detentor do condão de promover a harmonização do tratamento dado à matéria pelas Partes Signatárias no plano do Direito Internacional Público na esfera regional.

Em tal contexto, o Acordo em análise apresenta amplo potencial para promover avanço relevante das atividades ligadas à aviação civil e ao transporte aéreo regional de passageiros e cargas. Sua entrada em vigor há de estimular a integração regional, para qual deverá trazer importante contribuição, não apenas em termos econômicos - em especial para o comércio internacional e para o turismo - mas também para a integração social e cultural dos povos latino-americanos, para povos dos países do MERCOSUL, em razão do incremento à circulação internacional de pessoas resultante de sua implementação. Nesse sentido, o acordo em apreço destina-se a constituir um marco fundamental da cooperação regional.

Ante o exposto, **VOTO PELA APROVAÇÃO** do texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012, nos termos do projeto de decreto legislativo que acompanha este parecer.

Sala das Reuniões, em de de 2017.

Deputado JOSÉ FOGAÇA
Relator

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2017.
(Da Representação Brasileira no Parlamento do MERCOSUL)

Aprova o texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012, bem como a reserva apresentada quanto aos direitos de sétima, oitava e nona liberdades do ar, expressas nos itens 4,

5 e 6 da seção 1 do Artigo 2 do Acordo.

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 das Reuniões, em de de 2017.

Deputado JOSÉ FOGAÇA
Relator

PARECER DA REPRESENTAÇÃO

A Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, em reunião ordinária realizada hoje, opinou, unanimemente, pela aprovação da Mensagem n.º 458/2016, do Poder Executivo, que dispõe sobre o "*acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012*", nos termos do Projeto de Decreto Legislativo apresentado no Parecer do Relator, Deputado José Fogaça.

Estiveram presentes os Senhores(as):

Senadores(as) Antonio Carlos Valadares, Cidinho Santos, Dário Berger, Fátima Bezerra, Lídice da Mata e Valdir Raupp; e os Deputados(as) Benedita da Silva, Celso Russomanno, Damião Feliciano, Dilceu Sperafico, Eduardo Barbosa, Heráclito Fortes, Jaime Martins, Jean Wyllys, José Fogaça, Jose Stédile, Rocha, Rômulo Gouveia, Ságua Moraes, Takayama, Carlos Gomes, Ronaldo Benedet e Rosangela Gomes.

Sala da Representação, em 5 de setembro de 2017

Deputado **CELSO RUSOMANNO**
Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL Seção de Legislação Citada - SELEC
--

CONSTITUIÇÃO

**DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

**TÍTULO IV
DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES**

**CAPÍTULO I
DO PODER LEGISLATIVO**

.....

**Seção II
Das Atribuições do Congresso Nacional**

Art. 48. Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, não exigida esta para o especificado nos arts. 49, 51 e 52, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre:

- I - sistema tributário, arrecadação e distribuição de rendas;
- II - plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, operações de crédito, dívida pública e emissões de curso forçado;
- III - fixação e modificação do efetivo das Forças Armadas;
- IV - planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento;
- V - limites do território nacional, espaço aéreo e marítimo e bens do domínio da União;
- VI - incorporação, subdivisão ou desmembramento de áreas de Territórios ou Estados, ouvidas as respectivas Assembléias Legislativas;
- VII - transferência temporária da sede do Governo Federal;
- VIII - concessão de anistia;
- IX - organização administrativa, judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública da União e dos Territórios e organização judiciária e do Ministério Público do Distrito Federal; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação\)*](#)
- X - criação, transformação e extinção de cargos, empregos e funções públicas, observado o que estabelece o art. 84, VI, b; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)*](#)
- XI - criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)*](#)
- XII - telecomunicações e radiodifusão;
- XIII - matéria financeira, cambial e monetária, instituições financeiras e suas

operações;

XIV - moeda, seus limites de emissão, e montante da dívida mobiliária federal.

XV - fixação do subsídio dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, observado o que dispõem os arts. 39, § 4º; 150, II; 153, III; e 153, § 2º, I. [\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998 e com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003\)](#)

Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

I - resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional;

II - autorizar o Presidente da República a declarar guerra, a celebrar a paz, a permitir que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente, ressalvados os casos previstos em lei complementar;

III - autorizar o Presidente e o Vice-Presidente da República a se ausentarem do País, quando a ausência exceder a quinze dias;

IV - aprovar o estado de defesa e a intervenção federal, autorizar o estado de sítio, ou suspender qualquer uma dessas medidas;

V - sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa;

VI - mudar temporariamente sua sede;

VII - fixar idêntico subsídio para os Deputados Federais e os Senadores, observado o que dispõem os arts. 37, XI, 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)

VIII - fixar os subsídios do Presidente e do Vice-Presidente da República e dos Ministros de Estado, observado o que dispõem os arts. 37, XI, 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)

IX - julgar anualmente as contas prestadas pelo Presidente da República e apreciar os relatórios sobre a execução dos planos de governo;

X - fiscalizar e controlar, diretamente, ou por qualquer de suas Casas, os atos do Poder Executivo, incluídos os da administração indireta;

XI - zelar pela preservação de sua competência legislativa em face da atribuição normativa dos outros Poderes;

XII - apreciar os atos de concessão e renovação de concessão de emissoras de rádio e televisão;

XIII - escolher dois terços dos membros do Tribunal de Contas da União;

XIV - aprovar iniciativas do Poder Executivo referentes a atividades nucleares;

XV - autorizar referendo e convocar plebiscito;

XVI - autorizar, em terras indígenas, a exploração e o aproveitamento de recursos hídricos e a pesquisa e lavra de riquezas minerais;

XVII - aprovar, previamente, a alienação ou concessão de terras públicas com área superior a dois mil e quinhentos hectares.

Art. 50. A Câmara dos Deputados e o Senado Federal, ou qualquer de suas Comissões, poderão convocar Ministro de Estado ou quaisquer titulares de órgãos diretamente subordinados à Presidência da República para prestarem, pessoalmente, informações sobre assunto previamente determinado, importando crime de responsabilidade a ausência sem justificativa adequada. [\(“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994\)](#)

§ 1º Os Ministros de Estado poderão comparecer ao Senado Federal, à Câmara dos Deputados ou a qualquer de suas comissões, por sua iniciativa e mediante entendimentos com a Mesa respectiva, para expor assunto de relevância de seu Ministério.

§ 2º As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal poderão encaminhar

pedidos escritos de informação a Ministros de Estado ou a qualquer das pessoas referidas no *caput* deste artigo, importando em crime de responsabilidade a recusa, ou o não atendimento, no prazo de trinta dias, bem como a prestação de informações falsas. [\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994\)](#)

.....

.....

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

I – RELATÓRIO:

Por meio da Mensagem nº 458, de 2016, a Presidência da República enviou ao Congresso Nacional o Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012. A Mensagem nº 458/2016, veio acompanhada da Exposição de Motivos firmada pelos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores, e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, e foi distribuída inicialmente, pela Mesa da Câmara dos Deputados, à Representação Brasileira no Parlamento do MERCOSUL, por força do disposto no artigo 3º, inciso I e no artigo 5º, inciso I, da Resolução nº 1, de 2011-CN, a qual, ao aprovar a matéria, apresentou o presente projeto de decreto legislativo.

A proposição, nos termos da distribuição, deverá ser também apreciada na Câmara dos Deputados por esta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional e pelas Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54, II, RICD), sendo a proposição sujeita à apreciação do Plenário, observado o regime prioritário de tramitação, devendo ser posteriormente apreciada pelo Senado Federal.

O Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil em apreço foi concebido com o objetivo de constituir um novo marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios dos países-membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), entre os quais está o Brasil.

Além disso, as Partes Contratantes estabelecem, como princípio fundamental, que a celebração de um acordo multilateral sobre transporte aéreo internacional deverá favorecer a cooperação e o desenvolvimento dos países da região latino-americana. Nesse sentido, as Partes reconhecem, também, a

necessidade de desenvolver a indústria aeronáutica, contemplando os direitos e interesses dos usuários, bem como seu compromisso em favor da segurança das aeronaves, dos passageiros, da infraestrutura, de terceiros e da proteção do meio ambiente.

O texto estabelece também objetivos mediatos a serem alcançados no setor aeronáutico e nas atividades de prestação de serviços aéreos. Para tanto, os signatários comprometem-se a promover as seguintes políticas: a facilitação e a expansão das oportunidades para o desenvolvimento das atividades relacionadas à prestação de serviços aéreos internacionais nos países da região; a otimização dos recursos aeronáuticos e do funcionamento da infraestrutura aeroportuária; a coordenação das políticas aeronáuticas nas relações entre si e com terceiros países e sistemas de integração.

O instrumento internacional em análise é composto pelas seguintes partes:

- a) Ata da XIX Assembleia Ordinária da Comissão Latino-americana de Aviação Civil, CLAC, que adotou o texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil;
- b) Resolução CLAC Nº A19-03, que contém o texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil;
- c) Resolução CLAC Nº A19-15, que estabelece a faculdade de aplicação antecipada do Acordo em tela pelas Partes Contratantes, em conformidade com o disposto no artigo 25 da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados;
- d) Notas de Reserva, apresentadas pelos países signatários ou aderentes (inclusive pelo Brasil), contendo reservas e demais declarações pertinentes aos compromissos constantes do Acordo.

O texto do Acordo em si contém 40 artigos, nos quais as Partes Signatárias assumem uma série de compromissos quanto às ações e metas relacionadas à liberalização e melhoria dos serviços aéreos na região. Na realidade,

a estrutura do acordo corresponde, em linhas gerais, à estrutura própria e característica dos acordos bilaterais sobre serviços aéreos - inclusive os firmados e ratificados pelo Brasil, com nações com as quais nosso país mantém relações diplomáticas. Portanto, o texto reproduz e transporta para o plano multilateral normas positivadas em acordos e também normas consuetudinárias, consagradas no plano do Direito Internacional Público, normalmente utilizadas nas mencionadas avenças bilaterais, as quais, em última análise, seguem os cânones sobre a matéria estabelecidos no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional, OACI, estando também em conformidade com os termos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944.

O instrumento internacional estabelece, no seu Artigo 2, o compromisso das Partes Signatárias em termos de concessão de direitos relacionados à prestação de serviços aéreos. Com efeito, trata-se das chamadas “Liberdades do Ar”, estabelecidas e regulamentadas pela referida Convenção de Chicago. Seguindo o espírito de liberalização que o acordo busca instituir, o texto estabelece regras que visam à concessão da mais ampla gama de direitos possível quanto à operação de serviços aéreos, permitindo, porém, que os países que vierem a aderir ao acordo possam - se desejarem - formular reservas quanto aos direitos elencados, como foi o caso do Brasil e também de outros países que aderiram ao instrumento, de modo a restringir em relação a si o conjunto de direitos ou liberdades aos quais estarão obrigados a reconhecer. Nesta parte, o acordo prevê a possibilidade de concessão das 9 (nove) Liberdades do Ar, sendo que o Brasil formulou reserva ao firmar o instrumento por meio da qual nosso país se exime de conceder os direitos inerentes à 7ª (sétima), à 8ª (oitava) e à 9ª (nona) Liberdades. O Brasil, como a grande maioria das nações, não admite a concessão de tais liberdades, sendo de praxe o Brasil excluí-las dos acordos bilaterais sobre serviços aéreos que tem firmado com Estados estrangeiros, principalmente em razão da política adotada pelo País para a aviação civil internacional, não concedendo assim, o exercício de direitos de tráfego (7ª liberdade) e nem os chamados direitos de cabotagem, (8ª e 9ª liberdades).

Adiante, o ato internacional multilateral em apreço, seguindo os moldes da estrutura normativa dos modernos atos bilaterais sobre a prestação de serviços aéreos internacionais - e em consonância com os princípios e diretivas da Organização da Aviação Civil Internacional, OACI - disciplina as várias e costumeiras

questões que afetam direta ou indiretamente a aviação e o transporte aéreo internacional de passageiros e cargas, quais sejam: **a)** o direito das Partes Signatárias de designar tantas empresas aéreas quantas desejar para operar os serviços aéreos, bem como de revogar, limitar ou modificar tais autorizações (arts. 3 e 4); **b)** aplicabilidade das leis relativamente à entrada e saída de seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais (art. 5), inclusive o direito de trânsito direto (art. 6); **c)** mútuo reconhecimento dos certificados de aero navegabilidade, de habilitação e das licenças (art. 7); **d)** definição de normas e de mecanismos de troca de informações sobre segurança operacional, aplicáveis em aspectos relacionados às instalações e serviços aeronáuticos, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves (art. 8); **e)** estabelecimento de compromisso para as Partes quanto à obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, com fundamento no Direito Internacional e nos diversos Atos e Convenções internacionais sobre o tema (artigo 9); **f)** adoção de medidas para garantir a segurança de seus passaportes e outros documentos de viagem, bem como normas relativas às pessoas consideradas não admissíveis, não documentadas e deportadas (artigos 10 e 11); **g)** definição de regras sobre a cobrança de tarifas aeronáuticas e de transporte aéreo (arts. 12 e 17); **h)** regulamentação de tratamento fiscal, tributário e dos direitos alfandegários (arts. 13 e 14); **i)** estabelecimento de normas comerciais regulatórias do mercado de transporte aéreo, inclusive quanto à capacidade, frequência de voos, conversão e remessa de valores e tutela da concorrência (arts. 15, 16, 18, 19 e 20); **j)** norma sobre a contratação e o trânsito de funcionários não-nacionais das companhias aéreas (art. 21); **k)** disciplina relativa às atividades de apoio em solo à aviação (art. 23); **l)** norma sobre a operação dos voos, permitindo o compartilhamento de códigos entre as empresas aéreas e, também, a utilização de transporte modal de superfície (arts. 24 e 26); **m)** permissão de arrendamento de aeronave pelas empresas designadas (art.25); **n)** possibilidade de reservas por meio eletrônico (art. 27); **o)** norma sobre a proibição de fumo a bordo (art. 28); **p)** compromisso de proteção ao meio ambiente; **q)** intercâmbio de estatísticas de tráfego; **r)** normas de caráter adjetivo e processual versando sobre a aplicação do acordo, as quais, no caso, preveem a realização de consultas entre as Partes, estabelecem procedimentos para solução de controvérsias e para o emendamento do acordo, rito de denúncia, designação de depositário e registro do ato na OACI, formas de assinatura e ratificação, processo de adesão, forma de entrada em vigor e vigência e, ainda, com destaque, a definição da

faculdade das Partes Signatárias quanto à apresentação de reservas em relação a qualquer dispositivo do acordo (arts. 29 a 40).

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR:

Cabe a esta Comissão, especificamente, cuidar dos aspectos do direito internacional, em particular do direito dos tratados, e da defesa nacional envolvidos na matéria.

Registre-se, em primeiro lugar, que a implementação dos princípios e normas consagrados pelo presente Acordo Multilateral de Céus Abertos afeta positivamente o MERCOSUL, pois deverá favorecer significativamente o desenvolvimento das condições atuais do transporte aéreo regional de passageiros e cargas. O acordo é benéfico ao MERCOSUL tanto do ponto de vista econômico e comercial como em termos operacionais, sobretudo se considerada a importância da cooperação internacional para a gestão do setor aéreo, haja vista a complexidade das atividades envolvidas na prática da aviação, na administração da infraestrutura aeroportuária, na logística, no transporte de mercadorias e suas importantes repercussões sobre a livre circulação de pessoas e para o comércio internacional na região.

Desde a fundação do MERCOSUL, a ênfase no desenvolvimento de uma infraestrutura de transportes e comunicações foi sempre considerada condição essencial para o avanço do processo de integração, sendo um dos pilares para a formação e consolidação do mercado comum, objetivo último do MERCOSUL. A Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), é atualmente a principal organização internacional de cooperação multilateral latino-americana em matéria de aviação civil e transporte aéreo internacional de passageiros e cargas. Conforme dados da Agência Nacional de Aviação Civil, a ANAC, o objetivo da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil, CLAC, é prover às autoridades de aviação civil da região latino-americana uma estrutura adequada para a cooperação e coordenação das atividades relacionadas à aviação civil.

A Comissão busca promover mecanismos de integração em matéria de transporte aéreo regional, que envolvem não apenas a harmonização de normas técnicas, mas também o estabelecimento de acordos de liberalização aérea entre os

Estados latino-americanos. Esse trabalho contribui para o aumento da conectividade aérea e dos fluxos comerciais e de pessoas entre os Estados da região.

Hoje em dia o Brasil é um dos membros mais ativos da CLAC. Atualmente, nosso País é ponto focal do tema “segurança operacional”, tendo sido responsável por elaborar e propor o Planejamento Estratégico da organização para o período de 2016-2025. O Brasil também coordena o Grupo Permanente de Gestão da Comissão, o qual é formado, além do Brasil, por Argentina, Chile, Colômbia, Cuba, Guatemala, Nicarágua, Peru e República Dominicana.

Ao analisar os dispositivos do acordo pode-se inferir que eles regulamentam os principais aspectos das atividades envolvidas na aviação civil internacional, de sorte a viabilizar o transporte aéreo entre os Partes. Dentre eles, o foco central dos negociadores das Partes é justamente o relacionado aos aspectos comerciais da atividade em questão. Contudo, pode-se também identificar no texto do acordo adequado e exaustivo tratamento normativo dado a outras questões fundamentais, entre as quais destacam-se os dispositivos sobre designação e autorização de empresas aéreas; segurança operacional e segurança da aviação; direito tributário e normas alfandegárias; trânsito de pessoas e tripulantes, além da promoção do intercâmbio de informações entre as Partes sobre várias questões.

A estrutura normativa escolhida pelos negociadores em termos de concessão das Liberdades do Ar possibilita às Partes Signatárias definir os próprios limites relativamente à concessão de tais direitos. De um lado, o Artigo 2 estabelece a faculdade das Partes de conceder todas as nove Liberdades do ar. Porém, de outro lado, estabelece no artigo 37 a possibilidade para as Partes de formular, de modo irrestrito, quaisquer reservas quanto às disposições do texto, inclusive quanto ao Artigo 2, ou partes deste, o que torna possível aos signatários excluir um ou mais direitos quanto à prestação de serviços aéreos (Liberdades do Ar).

Diante disso, os países que até o momento firmaram o instrumento, inclusive o Brasil, apresentaram Reserva aos termos do Artigo 2 do Acordo. No caso do Brasil, a reserva consta do ato de assinatura, nestes termos:

“ARTIGO 2. "a República Federativa Do Brasil, conforme a Resolução CLAC A19-03 e o Artigo 37 do acordo, estabelece reserva aos direitos de sétima, oitava e nona liberdades do ar, expressas nos itens 4, 5 e 6 da seção 1 do Artigo 2 do acordo”.

Em seguida, ao apresentar a reserva, o Governo brasileiro justificou a sua formulação com fundamento no seguinte argumento:

“Informa que a aposição de tais reservas está amparada pela política adotada pelo Brasil para a aviação civil internacional, que não contempla o exercício de direitos de tráfego de sétima liberdade nem os chamados direitos de cabotagem.”

Os direitos de sétima, oitava e nona liberdades do ar raramente são concedidos no sistema internacional da aviação civil, por razões fundamentalmente econômicas, relacionadas à proteção e reserva do mercado doméstico de transporte aéreo, principalmente o de cabotagem. Inclusive nações que adotaram ampla desregulamentação do setor aéreo seguem não admitindo tais direitos. Contudo, os negociadores do acordo houveram por bem incluir tais Liberdades do Ar, de modo a permitir que alguma Parte Signatária possa conceder tais direitos desde logo, se assim desejar. Além disso, abriu-se a possibilidade para as Partes que não desejarem conceder todas as Liberdades do Ar no momento presente (efetuando uma reserva), possam eventualmente vir a concedê-las no futuro, na hipótese de que se alcance um novo patamar de liberalização dos serviços aéreos na região.

Fato é que, na prática, a maioria das Partes Signatárias do acordo não deverá fazê-lo, sendo que todos os países que o assinaram já formularam reservas semelhantes nesse sentido - tal como fez o Governo brasileiro - e inclusive mais restritivas (sobretudo quanto ao direito de cabotagem), como é o caso de República Dominicana, Guatemala, Paraguai, Panamá, Colômbia e Honduras. Uma evidência de que esta estratégia foi adotada pelos negociadores reside justamente no fato de que o instrumento em apreço preconiza e autoriza às Partes, de um lado, a possibilidade de concessão da mais ampla gama de direitos, as ditas Liberdades do Ar, e ao mesmo tempo, por outro lado, estabelece de forma irrestrita a possibilidade de formulação de reservas - sobre toda e qualquer disposição do acordo, nos termos do Art. 37, cujo teor expressa de forma rasa, direta e inequívoca tal faculdade, na seguinte forma:

“Artigo 37

Reservas

O presente Acordo admite reservas”.

Portanto, quanto a este particular, nos parece acertada a decisão

brasileira de formular a reserva facultada, referente aos direitos inerentes à sétima, oitava e nona liberdade do ar, em aplicação aos Artigos 2 e 37 do Acordo.

Além desta reserva, o Governo brasileiro apresentou também uma informação, em função da adoção da Resolução nº A19-15 pela CLAC, a qual contemplou a possibilidade, para as Partes Contratantes, de aplicação antecipada do Acordo, em conformidade com o disposto no artigo 25 da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados. Diante de tal hipótese, o Governo brasileiro houve por bem prestar informação de caráter exclusivamente técnico-jurídico, que diz respeito à impossibilidade, por parte da República Federativa do Brasil, de ratificar e colocar em vigor de forma antecipada e provisória atos internacionais simplesmente assinados por seus representantes plenipotenciários (ou mesmo pelo Chefe do Poder Executivo), em virtude de haver o Brasil ratificado Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, de 23 de maio de 1969, com reserva ao artigo 25, o qual contempla a possibilidade de aplicação provisória dos tratados, nesses termos:

“Informa também sobre a impossibilidade de adotar a Resolução CLAC A19-15 porque o Brasil ratificou a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, de 23 de maio de 1969, com reserva ao artigo 25, que versa sobre a aplicação provisória dos tratados.”

Vale lembrar que também por força do inciso I do artigo 49 da Constituição Federal, a assunção de compromissos internacionais pelo Poder Executivo depende sempre da aprovação do Congresso Nacional o que, segundo nossa interpretação, s.m.j., igualmente inviabiliza e veda sejam assumidas provisoriamente obrigações inscritas em atos internacionais, em tais condições, prescindindo da anuência legislativa constitucionalmente prevista.

Em relação a esta informação, também não paira dúvida quanto à sua pertinência e oportunidade, assim como sua conformidade com os compromissos internacionalmente assumidos pelo Brasil, com o ordenamento jurídico brasileiro, com a Constituição Federal de 1988 e, também, em consonância com a previsão do artigo 37 do Acordo.

Por fim, o Governo brasileiro emitiu uma Declaração em seu ato de assinatura – declaração a qual não se confunde com uma reserva, e que é, de fato, um ato de caráter eminentemente político, nesses termos:

“Declara ter dois principais objetivos neste acordo multilateral de

céus abertos, em especial quanto à promoção da integração regional e a eliminação de restrições ao transporte aéreo, o Brasil entende que o alcance mínimo das liberdades reconhecidas entre os signatários do acordo deve contemplar a liberalização de direitos de tráfego de até a sexta liberdade do ar, instrumentos sem os quais os objetivos primordiais do acordo seriam prejudicados.”

Esta Declaração emitida pelo Governo brasileiro, expressa o cerne dos objetivos do País quanto à sua própria adesão ao Acordo. Em substância, tais objetivos refletem, em última instância, a importância que o Brasil reputa ao acordo na esfera do processo de integração regional e, em especial, para redução das restrições ao transporte aéreo, mediante a incorporação mínima e difusa de pelos menos seis das Liberdades do Ar, considerando tal objetivo condição fundamental para o sucesso do acordo. Cumpre destacar que o Brasil ocupou postura de liderança no processo negocial visando à adoção do instrumento internacional em tela. Nesta condição, nosso País envidou significativos esforços nesse sentido e, por isso, tem conclamado os demais países a implementarem o acordo, o que se evidencia inclusive nos termos da Declaração supratranscrita.

Considerados assim os principais aspectos políticos e jurídicos do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil, resulta claro que este constitui-se num instrumento que incorpora os elementos jurídicos e operacionais essenciais hábeis à consecução dos fins para os quais foi celebrado. Além disso, conforme destacado, o acordo incorpora e unifica princípios e normas consagrados pelos atos internacionais bilaterais do gênero, característica que lhe confere a condição de arcabouço jurídico maior e abrangente que, com tal, detentor do condão de promover a harmonização do tratamento dado à matéria pelas Partes Signatárias no plano do Direito Internacional Público na esfera regional.

Ante o exposto, tendo em conta a adequação do acordo aos cânones do direito internacional e o considerando conveniente aos interesses nacionais, o **VOTO é PELA APROVAÇÃO** do Projeto de Decreto Legislativo nº 776, de 2017.

Sala das Reuniões, em de de 2017.

Deputado CELSO RUSSOMANNO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 776/17, nos termos do parecer do relator, Deputado Celso Russomanno.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Bruna Furlan - Presidente; Pedro Vilela e Nelson Pellegrino - Vice-Presidentes; Cabuçu Borges, Claudio Cajado, Dimas Fabiano, Eduardo Barbosa, Henrique Fontana, Jean Wyllys, Jefferson Campos, Luiz Sérgio, Marcelo Castro, Miguel Haddad, Milton Monti, Pastor Eurico, Pedro Fernandes, Angelim, Benedita da Silva, Carlos Henrique Gaguim, Celso Russomanno, George Hilton, Marcus Vicente, Nelson Marquezelli, Subtenente Gonzaga, Vanderlei Macris e Walter Ihoshi.

Sala da Comissão, em 31 de outubro de 2017.

Deputada BRUNA FURLAN
Presidente

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

I - RELATÓRIO

O Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012, propõe maior liberdade para voos entre os países signatários. Foi encaminhado a esta Casa por meio da Mensagem nº 458, de 17 de agosto de 2016, do Excelentíssimo Senhor Presidente da República.

O art. 1º trata das definições e o art. 2º trata da concessão de direitos. Cada parte signatária concede às demais diversos direitos, entre eles: sobrevoar seu território sem pousar; fazer escalas em seu território para fins não comerciais; executar serviços de transporte aéreo regular e não regular de passageiros, carga e mala postal; cada empresa aérea designada poderá, em qualquer de seus voos, à sua escolha, operar voos em uma ou em ambas as direções; operar serviços nas rotas para pontos anteriores, pontos nos territórios das Partes, pontos intermediários e pontos além, em qualquer combinação.

Cada Parte poderá designar tantas empresas quantas queira para operar os serviços, e poderá também revogar a designação, em condições estabelecidas. A outra Parte, poderá negar ou recusar a designação, se considerar designação da empresa aérea designada não esteja constituída no território da outra Parte, ou não esteja sob controle normativo efetivo do Estado Parte que a designa, entre outras condições. Esses pontos estão definidos nos arts. 3º e 4º.

O art. 5º estabelece que as leis e regulamentos de qualquer das Partes serão aplicadas às aeronaves das empresas designadas.

O artigo seguinte estabelece que passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto não estarão sujeitos a mais do que uma inspeção simplificada, e a bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de direitos alfandegários e de outros similares.

As partes reconhecerão os certificados de aeronavegabilidade, de habilitação e as licenças expedidas por outra Parte.

O art. 8º define procedimentos para assegurar a segurança operacional. No art. seguinte, as Partes reafirmam sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil, e prestarão assistência mútua necessária à garantia da segurança.

Tarifas aeroportuárias superiores àquelas cobradas de suas aeronaves não poderão ser cobradas de aeronaves de outra Parte, conforme rege o art. 12.

Os dois artigos seguintes tratam dos direitos alfandegários e dos impostos, buscando assegurar equidade. A concorrência deverá ser leal e as empresas designadas não receberão tratamento discriminatório.

O art. 16 assegura às empresas liberdade de definir a capacidade, entendida como a frequência e a lotação das aeronaves, conforme entendam, com base em critérios de mercado. Da mesma forma, as empresas terão liberdade de determinar suas tarifas, como diz o art. 17. O art. 18 trata das condições de concorrência, e da aplicabilidade das suas normas, e de critérios de troca de informações mutuamente, sobre eventuais alterações legais, assim como eventuais processos judiciais que afetem as relações e condições estabelecidas no acordo em tela.

Outros pontos relevantes acordados incluem a liberdade de remessa de divisas, a venda e a comercialização de serviços de transporte aéreo, ao pessoal não nacional e acesso a serviços locais, à permissão de residência para pessoal contratado pela empresa designada, etc.

Já o art. 24 esclarece que serão permitidos os acordos de compartilhamento de códigos e voos.

Os demais artigos do Acordo seguem tratando de aspectos relevantes, sempre com a intenção de assegurar liberdade de operação e gestão, mantidos os direitos e poderes das Partes quanto à normatização e fiscalização da atividade. Questões como os códigos de computador, a proteção ao meio ambiente, a proibição de fumo a bordo das aeronaves, a geração de estatísticas. As controvérsias serão solucionadas, preferencialmente, por consultas e negociações entre as Partes envolvidas e, caso persistam, utilizar-se-ão os meios previstos na Carta das Nações Unidas.

O Acordo entrará em vigor, como prevê o art. 40, trinta dias após o depósito do terceiro instrumento de ratificação e, posteriormente, para cada Parte, trinta dias após o depósito do seu instrumento de ratificação.

O Brasil, quando assinou o Acordo aqui analisado, estabeleceu reserva com relação a alguns pontos. Nomeadamente: aos direitos de sétima, oitava e nona liberdade do ar, expressas nos itens 4, 5 e 6 da seção 1 do artigo 2 do Acordo. As reservas são aos direitos de sétima, oitava e nona Liberdades do Ar, expressas nos itens 4, 5 e 6 da seção 1 do artigo 2 do Acordo. Isso, em razão da política adotada pelo Brasil para a aviação civil internacional, que não contempla o exercício de direitos de tráfego de sétima Liberdade nem os chamados direitos de cabotagem.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012, propõe maior liberdade para voos entre os países signatários. Como se diz na assinatura aposta pelo Brasil ao Acordo, os objetivos do nosso País ao firmá-lo são, basicamente, promover a integração com as nações vizinhas, assim

como a eliminação de restrições ao transporte aéreo.

O Acordo pode trazer diversos benefícios à população brasileira, na medida em que a maior liberdade nele proposta induza as empresas a oferecer serviços de melhor qualidade e menor preço. Afinal, é isso que se espera da regulação em geral, inclusive a do transporte aéreo.

Importa registrar que o Brasil após reservas com relação a normas propostas no texto do Acordo que vão além daquelas abrigadas pela política nacional relativa ao transporte aéreo. A política nacional para a aviação civil não contempla as Sétima, Oitava e Nona Liberdades do Ar, quais sejam:

- Sétima Liberdade do ar: o direito de transportar tráfego de um Estado para um terceiro sem passar pelo território do Estado de bandeira da aeronave;
- Oitava Liberdade do Ar: o direito de transportar tráfego entre dois pontos do território de um Estado diferente do da bandeira da aeronave;
- Nona Liberdade do Ar: o direito de transportar tráfego inteiramente dentro de um terceiro Estado.

Essa atitude brasileira não foi tomada isoladamente, uma vez que diversos países signatários também se manifestaram no mesmo sentido que o nosso País.

Entendo que, caso essas Liberdades fossem incorporadas, então sim veríamos a implantação de uma verdadeira política de “céus abertos”. E não, como vem a ser o caso, uma política de céus meio abertos, ou de céus abertos mas nem tanto! Assim, nós os consumidores dos serviços de transporte aéreo teríamos os benefícios da plena liberdade de as empresas concorrerem para prestar serviços de qualidade e a preços moderados. Este é o grande objetivo de todos os brasileiros.

Não obstante essa observação, entendemos que já temos um avanço no texto tal qual está mesmo considerando essa mencionada reserva. Além disso, diversos outros signatários também estabeleceram reservas quanto aos mesmos pontos.

Assim, conclamo os nobres pares a votar favoravelmente e
**VOTAMOS PELA APROVAÇÃO DO PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº
776, DE 2017.**

Sala da Comissão, em 31 de outubro de 2017.

Deputado LUCAS VERGILIO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 776/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Lucas Vergilio.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Lucas Vergilio - Presidente, Vinicius Carvalho - Vice-Presidente, Augusto Coutinho, Cesar Souza, Helder Salomão, Jorge Côrte Real, José Fogaça, Marcos Reategui, Vaidon Oliveira, Walter Ihoshi, Covatti Filho, Enio Verri, Goulart, Herculano Passos, Sergio Vidigal, Vitor Lippi e Yeda Crusius.

Sala da Comissão, em 8 de novembro de 2017.

Deputado LUCAS VERGILIO
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 776, de 2017, que “Aprova o texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012”. A iniciativa é de autoria da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, que aprovou a Mensagem nº 458, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

O Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC) tem o seguinte conteúdo,

conforme descrição produzida na Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul:

“O Acordo em apreço, objeto da Mensagem nº 458/2016, foi concebido e celebrado com o objetivo de constituir um novo marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios dos países-membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil, CLAC, entre os quais está o Brasil. No âmbito institucional definido pelo Acordo as Partes Contratantes estabelecem, como princípio fundamental, que a celebração de um acordo multilateral sobre transporte aéreo internacional deverá favorecer a cooperação e o desenvolvimento dos países da região latino-americana. Nesse sentido, as Partes reconhecem, também, a necessidade de desenvolver a indústria aeronáutica, contemplando os direitos e interesses dos usuários, bem como seu compromisso em favor da segurança das aeronaves, dos passageiros, da infraestrutura, de terceiros e da proteção do meio ambiente.

O texto estabelece também objetivos mediatos a serem alcançados no setor aeronáutico e nas atividades de prestação de serviços aéreos. Para tanto, os signatários comprometem-se a promover as seguintes políticas: a facilitação e a expansão das oportunidades para o desenvolvimento das atividades relacionadas à prestação de serviços aéreos internacionais nos países da região; a otimização dos recursos aeronáuticos e do funcionamento da infraestrutura aeroportuária; a coordenação das políticas aeronáuticas nas relações entre si e com terceiros países e sistemas de integração.

O instrumento internacional que ora é submetido ao crivo do Congresso Nacional é composto pelas seguintes partes:

a) Ata da XIX Assembleia Ordinária da Comissão Latino-americana de Aviação Civil, CLAC, que adotou o texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil;

b) Resolução CLAC Nº A19-03, que contém o texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil;

c) Resolução CLAC Nº A19-15, que estabelece a faculdade de aplicação antecipada do Acordo em tela pelas Partes Contratantes, em conformidade com o disposto no artigo 25 da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados;

d) Notas de Reserva, apresentadas pelos países signatários ou aderentes (inclusive pelo Brasil), contendo reservas e demais declarações pertinentes aos compromissos constantes do Acordo.

O texto do Acordo em si contém 40 artigos, nos quais as Partes Signatárias assumem uma série de compromissos quanto às ações e metas relacionadas à liberalização e melhoria dos serviços aéreos na região. Na realidade, a estrutura do acordo corresponde, em linhas gerais, à estrutura própria e característica dos acordos bilaterais sobre serviços aéreos - inclusive os firmados e ratificados pelo Brasil, com nações com as quais nosso país mantém relações diplomáticas. Portanto, o texto reproduz e transporta para o plano multilateral normas positivadas em acordos e também normas consuetudinárias, consagradas no plano do Direito Internacional Público, normalmente utilizadas nas mencionadas avenças bilaterais, as quais, em última análise, seguem os cânones sobre a matéria estabelecidos no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional, OACI, estando também em

conformidade com os termos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944.

O instrumento internacional estabelece, no seu Artigo 2, o compromisso das Partes Signatárias em termos de concessão de direitos relacionados à prestação de serviços aéreos. Com efeito, trata-se das chamadas “Liberdades do Ar”, estabelecidas e regulamentadas pela referida Convenção de Chicago. Seguindo o espírito de liberalização que o acordo busca instituir, o texto estabelece regras que visam à concessão da mais ampla gama de direitos possível quanto à operação de serviços aéreos, permitindo porém, que os países que vierem a aderir ao acordo possam - se desejarem - formular reservas quanto aos direitos elencados, como foi o caso do Brasil e também de outros países que aderiram ao instrumento, de modo a restringir em relação a si o conjunto de direitos ou liberdades aos quais estarão obrigados a reconhecer. Nesta quadra, o acordo prevê a possibilidade de concessão das 9 (nove) Liberdades do Ar, sendo que o Brasil formulou reserva ao firmar o instrumento por meio da qual nosso país se exime de conceder os direitos inerentes à 7ª (sétima), à 8ª (oitava) e à 9ª (nona) Liberdades. O Brasil, como a grande maioria das nações, não admite a concessão de tais liberdades, sendo de praxe o Brasil excluí-las dos acordos bilaterais sobre serviços aéreos que tem firmado com Estados estrangeiros, principalmente em razão da política adotada pelo País para a aviação civil internacional, não concedendo assim, o exercício de direitos de tráfego (7ª liberdade) e nem os chamados direitos de cabotagem, (8ª e 9ª liberdades).

Adiante, o ato internacional multilateral em apreço, seguindo os moldes da estrutura normativa dos hodiernos atos bilaterais sobre a prestação de serviços aéreos internacionais - e em consonância com os princípios e diretivas da Organização da Aviação Civil Internacional, OACI - disciplina as várias e costumeiras questões que afetam direta ou indiretamente a aviação e o transporte aéreo internacional de passageiros e cargas, quais sejam: **a)** o direito das Partes Signatárias de designar tantas empresas aéreas quantas desejar para operar os serviços aéreos, bem como de revogar, limitar ou modificar tais autorizações (arts. 3 e 4); **b)** aplicabilidade das leis relativamente à entrada e saída de seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais (art. 5), inclusive o direito de trânsito direto (art. 6); **c)** mútuo reconhecimento dos certificados de aero navegabilidade, de habilitação e das licenças (art. 7); **d)** definição de normas e de mecanismos de troca de informações sobre segurança operacional, aplicáveis em aspectos relacionados às instalações e serviços aeronáuticos, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves (art. 8); **e)** estabelecimento de compromisso para as Partes quanto à obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, com fundamento no Direito Internacional e nos diversos Atos e Convenções internacionais sobre o tema (artigo 9); **f)** adoção de medidas para garantir a segurança de seus passaportes e outros documentos de viagem, bem como normas relativas às pessoas consideradas não admissíveis, não documentadas e deportadas (artigos 10 e 11); **g)** definição de regras sobre a cobrança de tarifas aeronáuticas e de transporte aéreo (arts. 12 e 17); **h)** regulamentação de tratamento fiscal, tributário e dos direitos alfandegários (arts. 13 e 14); **i)** estabelecimento de normas comerciais regulatórias do mercado de transporte aéreo, inclusive quanto à capacidade, frequência de voos, conversão e remessa de valores e tutela da concorrência (arts. 15, 16, 18, 19 e 20); **j)** norma sobre a contratação e o trânsito de funcionários não-nacionais das companhias aéreas (art. 21); **k)** disciplina relativa às atividades de apoio em solo à aviação

(art. 23); **l)** norma sobre a operação dos voos, permitindo o compartilhamento de códigos entre as empresas aéreas e, também, a utilização de transporte modal de superfície (arts. 24 e 26); **m)** permissão de arrendamento de aeronave pelas empresas designadas (art.25); **n)** possibilidade de reservas por meio eletrônico (art. 27); **o)** norma sobre a proibição de fumo a bordo (art. 28); **p)** compromisso de proteção ao meio ambiente; **q)** intercâmbio de estatísticas de tráfego; **r)** normas de caráter adjetivo e processual versando sobre a aplicação do acordo, as quais, no caso, preveem a realização de consultas entre as Partes, estabelecem procedimentos para solução de controvérsias e para o emendamento do acordo, rito de denúncia, designação de depositário e registro do ato na OACI, formas de assinatura e ratificação, processo de adesão, forma de entrada em vigor e vigência e, ainda, com destaque, a definição da faculdade das Partes Signatárias quanto à apresentação de reservas em relação a qualquer dispositivo do acordo (arts. 29 a 40)".

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe-me apreciar o Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 2012, e aprovado pela Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, na forma do Projeto de Decreto Legislativo nº 776, de 2017.

Trata-se de iniciativa que completa cinco anos, tendo ficado por longo período sob a guarda do Poder Executivo, antes de ser encaminhada ao exame do Congresso Nacional, nos termos dos arts. 49 e 84 da Constituição. Sem outras conjecturas, é de se supor que a política de céus abertos, molde do presente acordo, tenha sido colocada em xeque pelo governo anterior, talvez receoso de as empresas nacionais não serem capazes de enfrentar um ambiente de maior concorrência. Não por acaso, vários acordos de natureza semelhante só recentemente chegaram a esta Casa.

A despeito daquele temor, o que tem sido demonstrado a partir da experiência de países e blocos que adotaram acordos de céus abertos é a concentração de transportadores, seja na forma de fusões seja na de alianças, ou, ainda, na da formação de *joint ventures*, tornadas possíveis de tempos para cá mediante a assinatura de acordos com imunidade antitruste. Nessa hipótese, "o objetivo é integrar as operações internacionais das empresas envolvidas sem a necessidade de promover mudanças no capital das empresas, na medida em que as participações societárias sofrem restrições na legislação de cada país."¹

No Brasil, embora os acordos de céus abertos ainda aguardem implementação, já houve movimentos no sentido de aproximar transportadores

¹ http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/publicacoes/b-estudos/nt-imunidade-antitruste.pdf/view

nacionais das práticas associativas citadas há pouco. O exemplo mais visível foi a constituição da LATAM.

Em geral, espera-se que o grau de eficiência atingido por meio da concentração compense custos relacionados ao poder de mercado de novos e grandes grupos empresariais. Demais disso, a própria ampliação do escopo dos acordos de céus abertos, tornando-os o padrão adotado pela comunidade internacional, tende a facilitar o ingresso de entrantes nas rotas mais lucrativas, o que pode mitigar o poder dos maiores incumbentes. Por fim, em grande parte dos acordos de céus abertos em vigor, inclusive nos assinados pelo Brasil, não se permite ainda a exploração da cabotagem (oitava e nona liberdades do ar), fato que contribui para a permanência de empresas de âmbito nacional.

Por sinal, a restrição feita por nosso País à adoção da sétima liberdade (o direito de transportar passageiros e carga entre o território do outro Estado e o território de um terceiro Estado sem realizar um serviço aéreo entre o Estado de origem da aeronave e o terceiro Estado), da oitava liberdade (o direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território do outro Estado, desde que na realização de um serviço aéreo proveniente do Estado de origem da aeronave (é conhecida como cabotagem, ou *consecutive cabotage*)) e da nona liberdade (o direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território de outro Estado, sem qualquer vínculo com um serviço aéreo originado no Estado de origem da aeronave (é conhecida como cabotagem pura, ou *standalone cabotage*)), no âmbito do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil, dá a medida da preocupação do governo brasileiro com a questão do ritmo e do grau de abertura do mercado interno de aviação, haja vista a existência de custos, vinculados à atuação empresarial no País, que afetam diretamente o desempenho econômico-financeiro de companhias brasileiras, mas os quais, num cenário de ampla liberdade, poderiam ser evitados por empresas aéreas do exterior que aqui viessem prestar serviço.

De todo modo, é fato que a experiência de abertura e integração de mercados no transporte aéreo não pode ser rechaçada pelo Brasil, sob pena, aí sim, de se caminhar para a atrofia das empresas brasileiras, impedidas de atuar com mais liberdade para ganhar passageiros e para promover parcerias com congêneres internacionais.

Na esfera de influência do presente acordo, a América Latina, a posição do Brasil é privilegiada, sob qualquer aspecto. Poderemos nos beneficiar largamente do acesso desimpedido a mercados regionais, fortalecendo os laços de

integração do continente por intermédio de empresas brasileiras e, ao mesmo tempo, ampliando o rol de escolhas para o consumidor nacional.

Feitas essas considerações, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 776, de 2017.

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2017.

Deputado MAURO MARIANI

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 776/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Mariani.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Marinha Raupp e Marcelo Squassoni - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Christiane de Souza Yared, Hélio Leite, Hugo Leal, Laudívio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Milton Monti, Paulo Feijó, Renzo Braz, Roberto Britto, Wilson Beserra, Xuxu Dal Molin, Afonso Hamm, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Delegado Edson Moreira, Irajá Abreu, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Leopoldo Meyer, Marcelo Álvaro Antônio, Marcelo Delaroli, Marcelo Matos, Mário Negromonte Jr., Miguel Lombardi e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 13 de dezembro de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ

Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

Em exame o Projeto de Decreto Legislativo nº 776, de 2017, que aprova o texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), encaminhado a esta Casa pelo Presidente da República por meio da Mensagem nº 458, de 17 de agosto de 2016,

em conformidade com o art. 84, VIII, combinado com o art. 49, I, da Constituição Federal.

A Mensagem presidencial foi inicialmente apreciada pela Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul em reunião ordinária realizada em 5 de setembro de 2017, que, ao aprová-la, apresentou o presente Projeto de Decreto Legislativo.

Em seguida, a proposição foi distribuída às Comissões de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN), de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços (CDEICS), e de Viação e Transportes (CVT) e a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC).

O projeto tramita em regime de urgência (RICD; art. 151, I, 'j') e está sujeito à apreciação do Plenário.

A Exposição de Motivos que acompanha a Mensagem presidencial, firmada pelos Ministros de Estado das Relações Exteriores e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, informa o objetivo do Acordo:

“O Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente este Ministério, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o objetivo de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os países signatários. O estabelecimento de um novo marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e dos países-membros da CLAC certamente contribuirá para o adensamento das relações regionais nas esferas do comércio, do turismo, da cooperação, entre outras”.

Em relação ao conteúdo, consta do parecer aprovado na Comissão de Viação e Transportes (CVT), reproduzindo descrição produzida pela Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, as seguintes informações:

O instrumento internacional que ora é submetido ao crivo do Congresso Nacional é composto pelas seguintes partes:

a) Ata da XIX Assembleia Ordinária da Comissão Latino-americana de Aviação Civil, CLAC, que adotou o texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil;

b) Resolução CLAC Nº A19-03, que contém o texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil;

c) Resolução CLAC Nº A19-15, que estabelece a faculdade de aplicação antecipada do Acordo em tela pelas Partes Contratantes, em conformidade com o disposto no artigo 25 da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados;

d) Notas de Reserva, apresentadas pelos países signatários ou aderentes (inclusive pelo Brasil), contendo reservas e demais declarações pertinentes aos compromissos constantes do Acordo.

O texto do Acordo em si contém 40 artigos, nos quais as Partes Signatárias assumem uma série de compromissos quanto às ações e metas relacionadas à liberalização e melhoria dos serviços aéreos na região. Na realidade, a estrutura do acordo corresponde, em linhas gerais, à estrutura própria e característica dos acordos bilaterais sobre serviços aéreos - inclusive os firmados e ratificados pelo Brasil, com nações com as quais nosso país mantém relações diplomáticas. Portanto, o texto reproduz e transporta para o plano multilateral normas positivadas em acordos e também normas consuetudinárias, consagradas no plano do Direito Internacional Público, normalmente utilizadas nas mencionadas avenças bilaterais, as quais, em última análise, seguem os cânones sobre a matéria estabelecidos no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional, OACI, estando também em conformidade com os termos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944.

O instrumento internacional estabelece, no seu Artigo 2, o compromisso das Partes Signatárias em termos de concessão de direitos relacionados à prestação de serviços aéreos. Com efeito, trata-se das chamadas “Liberdades do Ar”, estabelecidas e regulamentadas pela referida Convenção de Chicago. Seguindo o espírito de liberalização que o acordo busca instituir, o texto estabelece regras que visam à concessão da mais ampla gama de direitos possível quanto à operação de serviços aéreos, permitindo porém, que os países que vierem a aderir ao acordo possam - se desejarem - formular reservas quanto aos direitos elencados, como foi o caso do Brasil e também de outros países que aderiram ao instrumento, de modo a restringir em relação a si o conjunto de direitos ou liberdades aos quais estarão obrigados a reconhecer. Nesta quadra, o acordo prevê a possibilidade de concessão das 9 (nove) Liberdades do Ar, sendo que o Brasil formulou reserva ao firmar o instrumento por meio da qual nosso país se exime de conceder os direitos inerentes à 7ª (sétima), à 8ª (oitava) e à 9ª (nona) Liberdades.

O Brasil, como a grande maioria das nações, não admite a concessão de tais liberdades, sendo de praxe o Brasil excluí-las dos acordos bilaterais sobre serviços aéreos que tem firmado com Estados estrangeiros, principalmente em razão da política adotada pelo País para a aviação civil internacional, não concedendo assim, o exercício de direitos de tráfego (7ª liberdade) e nem os chamados direitos de cabotagem, (8ª e 9ª liberdades).

Adiante, o ato internacional multilateral em apreço, seguindo os moldes da estrutura normativa dos hodiernos atos bilaterais sobre a prestação de serviços aéreos internacionais - e em consonância com os princípios e diretivas da Organização da Aviação Civil Internacional, OACI - disciplina as várias e costumeiras questões que afetam direta ou indiretamente a aviação e o transporte aéreo internacional de passageiros e cargas, quais sejam: a) o direito das Partes Signatárias de designar tantas empresas aéreas quantas desejar para operar os serviços aéreos, bem como de revogar, limitar ou modificar tais autorizações (arts. 3 e 4); b) aplicabilidade das leis relativamente à entrada e saída de seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais (art. 5), inclusive o direito de trânsito direto (art. 6); c) mútuo reconhecimento dos certificados de aero navegabilidade, de habilitação e das licenças (art. 7); d) definição de normas e de mecanismos de troca de informações sobre segurança operacional, aplicáveis em aspectos relacionados às instalações e serviços aeronáuticos, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves (art. 8); e) estabelecimento de compromisso para as Partes quanto à obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, com fundamento no Direito Internacional e nos diversos Atos e Convenções internacionais sobre o tema (artigo 9); f) adoção de medidas para garantir a segurança de seus passaportes e outros documentos de viagem, bem como normas relativas às pessoas consideradas não admissíveis, não documentadas e deportadas (artigos 10 e 11); g) definição de regras sobre a cobrança de tarifas aeronáuticas e de transporte aéreo (arts. 12 e 17); h) regulamentação de tratamento fiscal, tributário e dos direitos alfandegários (arts. 13 e 14); i) estabelecimento de normas comerciais regulatórias do mercado de transporte aéreo, inclusive quanto à capacidade, frequência de voos, conversão e remessa de valores e tutela da concorrência (arts. 15, 16, 18, 19 e 20); j) norma sobre a contratação e o trânsito de funcionários não-nacionais das companhias aéreas (art. 21); k) disciplina relativa às atividades de apoio em solo à aviação (art. 23); l) norma sobre a operação dos voos, permitindo o compartilhamento de códigos entre as empresas aéreas e, também, a utilização de transporte modal de superfície (arts. 24 e 26); m) permissão de arrendamento de aeronave pelas empresas designadas (art.25); n) possibilidade de reservas por meio eletrônico

(art. 27); o) norma sobre a proibição de fumo a bordo (art. 28); p) compromisso de proteção ao meio ambiente; q) intercâmbio de estatísticas de tráfego; r) normas de caráter adjetivo e processual versando sobre a aplicação do acordo, as quais, no caso, preveem a realização de consultas entre as Partes, estabelecem procedimentos para solução de controvérsias e para o emendamento do acordo, rito de denúncia, designação de depositário e registro do ato na OACI, formas de assinatura e ratificação, processo de adesão, forma de entrada em vigor e vigência e, ainda, com destaque, a definição da faculdade das Partes Signatárias quanto à apresentação de reservas em relação a qualquer dispositivo do acordo (arts. 29 a 40).

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme determina o art. 32, IV, a, combinado com o art. 139, II, c, do Regimento Interno desta Casa, compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se manifestar sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 776, de 2017.

O art. 84, VIII, da Constituição Federal, outorga competência ao Presidente da República para celebrar tratados, convenções e atos internacionais, ressalvando o referendo do Congresso Nacional. Já o art. 49, I, do mesmo diploma atribui competência exclusiva ao Congresso Nacional para resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais.

Nesse sentido, é da competência do Poder Executivo assinar o presente Protocolo, bem como compete ao Congresso Nacional sobre ele decidir, sendo o projeto de decreto legislativo a proposição adequada.

Nenhum óbice foi encontrado na proposição legislativa e no texto do Protocolo em análise. Ambos se encontram em consonância com as disposições constitucionais vigentes, especialmente com os princípios que regem as relações internacionais da República Federativa do Brasil, disciplinados no art. 4º da Constituição Federal, cujo parágrafo único estabelece:

A República Federativa do Brasil buscará a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando à formação de uma comunidade latino-americana de nações.

Quanto ao conteúdo, ainda que o foco esteja nos aspectos comerciais ligados ao transporte aéreo internacional, o fundamento do Acordo reside justamente em favorecer a cooperação e o desenvolvimento dos países da região latino-americana.

Ressalte-se, ainda, que o Acordo em exame admite reservas, tendo o Governo brasileiro exercido esse direito no tocante a cláusulas relacionadas à proteção do mercado doméstico.

No que toca à técnica legislativa, temos o projeto por bem escrito e cônsono com as normas de elaboração legislativa.

Assim, nosso voto é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 776, de 2017.

Sala da Comissão, em 04 de abril de 2018.

Deputado ANTÔNIO BULHÕES

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 776/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Antonio Bulhões.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Daniel Vilela - Presidente, Alceu Moreira, Alessandro Molon, Andre Moura, Antonio Bulhões, Betinho Gomes, Carlos Gomes, Clarissa Garotinho, Covatti Filho, Cristiane Brasil, Danilo Forte, Delegado Edson Moreira, Edio Lopes, Elmar Nascimento, Evandro Roman, Expedito Netto, Fábio Sousa, Fábio Trad, Fausto Pinato, Félix Mendonça Júnior, Francisco Floriano, Hildo Rocha, Janete Capiberibe, João Campos, Jorginho Mello, José Carlos Aleluia, Jutahy Junior, Marco Maia, Maria do Rosário, Paulo Magalhães, Paulo Teixeira, Rocha, Rodrigo de Castro, Rubens Bueno, Rubens Pereira Júnior, Silvio Torres, Tadeu Alencar, Thiago Peixoto, Valmir Prascidelli, Victor Mendes, Wadih Damous, Alex Manente, Capitão Augusto, Celso Maldaner, Delegado Éder Mauro, Efraim Filho, Felipe Bornier, Felipe Maia, Flaviano Melo, Gorete Pereira, Irajá Abreu, João Gualberto, Lincoln Portela, Marcos Rogério, Nelson Marquezelli, Pastor Eurico, Pauderney Avelino, Ricardo Izar, Roberto Balestra, Rodrigo Pacheco, Rogério Peninha Mendonça, Sergio Souza, Shéridan e Subtenente Gonzaga.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 2018.

Deputado DANIEL VILELA

Presidente

FIM DO DOCUMENTO
