



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 845-C, DE 2017

(Da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul)

Mensagem nº 247/2017
Aviso nº 294/2017 - C. Civil

Acordo Multilateral de Busca e Salvamento, celebrado em 10 de maio de 1973, em Lima, Peru, ao qual o Brasil aderiu em 27 de dezembro de 1985; tendo parecer: da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, pela aprovação (relator: DEP. CELSO RUSSOMANNO); da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. HUGO LEAL); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. FÁBIO SOUSA).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL
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 Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

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

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto do Acordo Multilateral de Busca e Salvamento, celebrado em 10 de maio de 1973, em Lima, Peru, nos termos da adesão da República Federativa do Brasil, formalizada em 27 de dezembro de 1985, com as reservas apostas aos itens 3.1.7 e 4.1.3.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam acarretar alteração ou revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que 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 10 de novembro de 2017.

Deputado **CELSO RUSSOMANNO**

Presidente

MENSAGEM N.º 247, DE 2017

(Do Poder Executivo)

Aviso nº 294/2017 - C. Civil

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

DESPACHO:

À REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA NO PARLAMENTO DO MERCOSUL; E

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL E CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à apreciação do Plenário

Mensagem nº 247

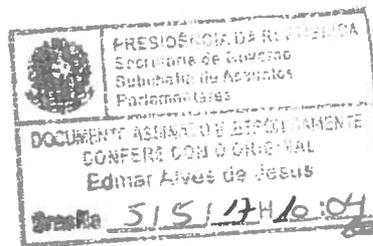
Senhores Membros do Congresso Nacional.

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, da Defesa e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o texto do Acordo Multilateral de Busca e Salvamento, celebrado em 10 de maio de 1973, em Lima, Peru, ao qual o Brasil aderiu em 27 de dezembro de 1985.

Brasília, 19 de julho de 2017.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

EMI nº 00028/2017 MRE MD MTPA



Brasília, 4 de Maio de 2017

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha o Acordo Multilateral de Busca e Salvamento, celebrado em 10 de maio de 1973, em Lima, Peru, ao qual o Brasil aderiu em 27 de dezembro de 1985.

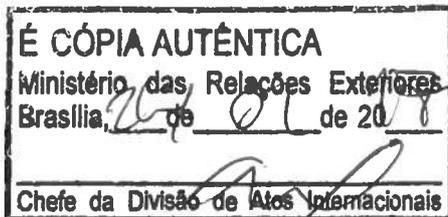
2. O referido Acordo tem o fito de estabelecer os parâmetros jurídicos para cooperação entre os países americanos em operações de busca e salvamento. São signatários do Acordo onze Estados americanos, a saber: Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Costa Rica, Guatemala, Nicarágua, Paraguai, Peru, República Dominicana e Uruguai. Informo que a adesão do Brasil ao Acordo foi realizada após análise conjunta do texto pelo Ministério das Relações Exteriores e pelo então Ministério da Aeronáutica. Ademais, ressalto que a adesão foi registrada com reservas aos artigos 3.1.7 e 4.1.3 do Acordo em apreço.

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

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Aloysio Nunes Ferreira Filho, Raul Belens Jungmann Pinto,

Maurício Quintella Malta Lessa



ACORDO MULTILATERAL DE BUSCA E SALVAMENTO

PREÂMBULO

CONSIDERANDO que certas situações que ocorreram no passado e que podem ocorrer no futuro da aviação tornaram evidente a necessidade de inclinar-se a uma maior unificação das normas e dos procedimentos adotados em cada um dos Estados Americanos para o provimento de serviços de Busca e Salvamento;

CONSIDERANDO que os Serviços de Busca e Salvamento da maioria dos Estados Americanos são conjuntamente providos por organizações civis e militares do mesmo Estado, em benefício da aviação em general sem distinções;

CONSIDERANDO que a VI Conferência de Comandantes em Chefe e Chefes de Estado Maior das Forças Aéreas Americanas, reunida em Lima no mês de Maio de 1966, ao debater o tema referente ao “Papel das Forças Aéreas Americanas nas Operações de Busca e Salvamento”, concluiu que era altamente desejável que a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), estabelecida pela Convenção de Aviação Civil Internacional, convoque uma reunião para proceder à pronta adoção de um Acordo Multilateral de Busca e Salvamento entre os Estados Americanos;

CONSIDERANDO que todos os Estados Americanos são Estados Contratantes da Convenção de Aviação Civil Internacional, cujos Artigos 25, 37, 38 e 44 versam sobre aeronaves em perigo;

CONSIDERANDO que deve haver ampla cooperação entre os Estados Americanos para o provimento dos Serviços de Busca e Salvamento na América e que esta cooperação, quer seja oferecida ou solicitada, deve ser realizada em conformidade com as disposições pertinentes aos Anexos 9,11 e 12 ao Convênio de Aviação Civil Internacional e dos procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea – Regulamento do Ar e Serviços de Trânsito Aéreo (Doc. 4444-RAC/501) e dos Procedimentos Suplementares Regionais da OACI (Doc. 7030);

OS ESTADOS AMERICANOS, TODOS MEMBROS DA ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL, QUE ASSINAM E ACEITAM ESSE ACORDO RELATIVO AOS SERVIÇOS DE BUSCA E SALVAMENTO, ACORDAM O SEGUINTE:

1. GERAL

1.1 Cada Estado Parte deste Acordo deverá tomar as medidas necessárias para realizar as Operações de Busca e Salvamento em seu respectivo território e águas jurisdicionais, incluindo o espaço aéreo, e estabelecer os detalhes para facilitar sua participação na realização de operações combinadas de Busca e Salvamento, na medida do praticável.

1.2 Cada Estado Parte deste Acordo se compromete a:

- a) Aplicar as recomendações concernentes aos Serviços de Busca e Salvamento do Plano de Navegação Aérea da OACI, nas partes que correspondem ao seu território e águas jurisdicionais, incluindo o espaço aéreo;
- b) Estabelecer os planos detalhados para conduzir as operações eficientes de Busca e Salvamento dentro das áreas de Busca e Salvamento (SRR) sob sua jurisdição;
- c) Aplicar, como mínimo, os procedimentos de Alerta e de Busca e Salvamento baseados sobre os procedimentos contidos nos Anexos 11 e 12 à Convenção de Aviação Civil Internacional; nos procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea Regulamento do Ar e Serviço de Trânsito Aéreo (Doc. 4444-RAC/501), e nos Procedimentos Suplementares Regionais da OACI (Doc. 7030);
- d) Colocar em dia os ditos procedimentos conforme se atualizem qualquer um dos Anexos e Documentos da OACI mencionados neste Acordo;
- e) Continuar com os acordos bilaterais que permitem uma melhor aplicação deste Acordo Multilateral.

1.3 Sempre que surgir um conflito entre as normas, métodos recomendados e procedimentos da OACI e os termos deste Acordo, as disposições da OACI prevalecerão a menos que a totalidade dos Estados, partes do Acordo, notifique à OACI idênticas diferenças às disposições em questão.

2. APLICAÇÃO

2.1 Notificação de uma Emergência e Ação Preparatória

2.1.1 Dentro dos termos deste Acordo e em conformidade com as disposições pertinentes do Anexo 11 à Convenção de Aviação Civil Internacional, será responsabilidade do Estado que esteja fornecendo os serviços de trânsito aéreo, notificar imediatamente, pelo correspondente Centro de Controle de Área (ACC) ou Centro de Informação de Voo (FIC), ao Centro Coordenador de Salvamento (RCC) apropriado, sobre qualquer aeronave que, operando dentro da Região de Informação de Voo sob sua jurisdição, seja considerada em estado de emergência.

2.1.2 Com este fim e de acordo com as disposições pertinentes do Anexo 11, será responsabilidade do Estado que esteja prestando serviço de controle do aeródromo ou serviço de controle de aproximação, notificar, através da Torre de Controle do Aeródromo (TWR) ou do Escritório de Controle de Aproximação (APP) concernente ao

Centro de Informação de Voo (FIC) ou ao Centro de Controle de Área (ACC), se for produzido um estado de emergência de qualquer aeronave sob o controle desta Torre de Controle do Aeródromo (TWR) ou do Escritório de Controle de Aproximação (APP).

2.1.3 Será então responsabilidade do Estado em que está situado o Centro Coordenador de Salvamento (RCC) da Área de Busca e Salvamento (SRR), dentro da qual se encontra, ou se possa encontrar, a aeronave em emergência, iniciar, através deste Centro Coordenador de Salvamento (RCC) qualquer ação que considere necessária para notificar aos Centros Coordenadores de Salvamento (RCC) dos Estados Adjacentes, partes deste Acordo, da existência de tal emergência.

2.1.3.1 Quando na Área de Busca e Salvamento (SRR) de responsabilidade de um Centro Coordenador de Salvamento (RCC) estejam estabelecidos Subcentros de Salvamento (RSC) localizados em outros Estados, será também responsabilidade do Estado onde esteja situado o Centro Coordenador de Salvamento (RCC) desta Área de Busca e Salvamento (SRR) dentro da qual se encontre, ou possa se encontrar a aeronave em emergência, iniciar, através deste Centro Coordenador de Salvamento (RCC), qualquer ação que considere necessária para notificar aos Subcentros de Salvamento (RSC) de sua Área de Busca e Salvamento (SRR) localizados em outros Estados Partes deste Acordo, da existência de tal emergência.

2.1.4 Se um Centro Coordenador de Salvamento (RCC) recebe informação sobre uma aeronave em estado de emergência dentro da Área de Busca e Salvamento (SRR) de sua responsabilidade, por outro meio que não seja o Centro de Controle de Área (ACC) ou o Centro de Informação de Voo (FIC) correspondente, será responsabilidade do mencionado Centro Coordenador de Salvamento (RCC) avaliar a informação e determinar a que fase corresponde a situação de emergência.

2.1.5 Ao receber a informação prevista pelo centro Coordenador de Salvamento (RCC) responsável pela Área de Busca e Salvamento (SRR), dentro da qual uma aeronave se encontra ou pode se encontrar em estado de emergência e de acordo com o grau de emergência, será responsabilidade de cada Centro Coordenador de Salvamento (RCC) dos Estados Adjacentes, partes deste Acordo notificados e de cada Subcentro de Salvamento (RSC) também notificado de acordo com 2.1.3.1, tomar a ação que se considere necessária para preparar suas brigadas de salvamento a fim de prestar a assistência requerida pelo Centro Coordenador de Salvamento (RCC) responsável pela iniciação das operações de Busca e Salvamento e também notificar a esse Centro de Busca e Salvamento (RCC), o mais rápido possível, das facilidades de Busca e Salvamento disponíveis.

2.1.6 Cada Estado, para o propósito deste Acordo, prestará toda a assistência possível para Busca e Salvamento ao Estado que o requeira e da mesma forma colocará suas brigadas de Salvamento a Serviço do Centro Coordenador de Salvamento (RCC) interessado para o propósito de Busca e Salvamento.

2.1.6.1 Quando, durante o desenvolvimento das Operações de Busca e Salvamento, o Centro Coordenador de Salvamento (RCC) decidir delegar autoridade a um Subcentro de Salvamento (RSC) a ele subordinado, situado dentro da Área de Busca e Salvamento (SRR) deste Centro Coordenador de Salvamento (RCC), mas em outro Estado, cada Estado, parte deste Acordo, prestará toda a assistência possível para a Busca e

Salvamento ao Estado responsável pelo referido Subcentro de Salvamento (RSC) e colocará suas brigadas de Salvamento ao serviço deste Subcentro de Salvamento (RSC), para o propósito de Busca e Salvamento.

2.1.7 Quando em uma Área de Busca e Salvamento (SRR) que abarque o território ou águas de um só Estado se produza uma emergência, é de responsabilidade deste Estado Parte deste Acordo dirigir todas as Operações de Busca e Salvamento.

2.1.8 Quando em uma Área de Busca e Salvamento (SRR) que abarque o território ou águas de mais de um Estado se produzir uma emergência, a responsabilidade da direção de operações na totalidade desta Área de Busca e Salvamento (SRR) poderá ser atribuída ao Estado onde esteja situado o Centro Coordenador de Salvamento (RCC) da área ou bem dividida entre os referidos Estados na forma e extensão que seja fixada pelos Estados interessados, nos acordos combinados para o estabelecimento do plano detalhado de operação para a Área de Busca e Salvamento (SRR). Nesse caso, cada um dos Estados responsáveis pela direção das operações nessa Área de Busca e Salvamento (SRR), deverá proceder de acordo com o plano detalhado de operação para a área quando assim solicitar o Centro Coordenador de Salvamento (RCC) da área.

2.1.9 A necessidade de ajuda para o desenvolvimento das Operações de Busca e Salvamento será decidida pelo Estado no qual está localizado o Centro Coordenador de Salvamento (RCC) responsável.

2.1.9.1 Quando o Centro Coordenador de Salvamento (RCC) decidir delegar a autoridade de conduzir as Operações de Busca e Salvamento a um Subcentro de Salvamento (RSC) a ele subordinado, mas situado em outro Estado cujo território esteja dentro de sua Área de Busca e Salvamento (SRR), a necessidade de ajuda para o desenvolvimento das Operações de Busca e Salvamento será decidida pelo Estado no qual esteja localizado este Subcentro de Salvamento (RSC).

2.1.10 No caso em que se declare uma fase de alarme a respeito de uma aeronave cuja posição se desconhece, será aplicável o seguinte:

a) Quando o Centro Coordenador de Salvamento (RCC) é notificado de que existe uma fase de alarme e não sabe se outros Centros tomaram as medidas apropriadas, assumirá a responsabilidade de iniciar as medidas adequadas a essa fase e de consultar com os outros Centros Coordenadores de Salvamento (RCC) vizinhos, com o objetivo de designar um Centro Coordenador de Salvamento (RCC) que assumirá imediatamente depois a responsabilidade.

b) A menos que se decida outra coisa de comum acordo entre os Centros Coordenadores de Salvamento (RCC) interessados, o Centro Coordenador de Salvamento (RCC) que se designe será o Centro responsável pela:

- Área de Busca e Salvamento (SRR) na qual estava a aeronave segundo sua última posição notificada;

- Área de Busca e Salvamento (SRR) à qual se dirigia a aeronave, se a última posição notificada estava no limite de duas Áreas de Busca e Salvamento (SRR);

- Área de Busca e Salvamento (SRR) do ponto de destino da aeronave, se esta não estivesse equipada para comunicar por rádio em ambos os sentidos ou não tivesse a obrigação de manter comunicação por rádio.

c) Depois de declarada a fase de perigo, o Centro Coordenador de Salvamento (RCC) que coordene as atividades de Busca e Salvamento informará a todos os Centros Coordenadores de Salvamento (RCC) correspondentes à rota planejada da aeronave, assim como àqueles cujas áreas fiquem dentro do raio de ação da aeronave, determinado desde sua última posição conhecida, de todas as circunstâncias da emergência e acontecimentos subsequentes. Igualmente todos os centros Coordenadores de Salvamento (RCC) correspondentes à rota planejada da aeronave assim como aqueles cujas áreas estejam dentro do raio de ação da aeronave, determinado desde sua última posição conhecida, notificarão ao Centro Coordenador de Salvamento (RCC) que coordene as atividades de Busca e Salvamento, toda a informação relativa ao incidente que chegue a seu conhecimento.

3. ASSISTÊNCIA

3.1 Pedido de Auxílio

3.1.1 Cada um dos Estados tem a faculdade de solicitar a cooperação de outro Estado para utilizar as facilidades SAR desse Estado quando, em sua opinião, elas são requeridas.

3.1.2 O Centro Coordenador de Salvamento (RCC) que solicita o apoio ou, em seu lugar, o Subcentro de Salvamento (RSC) subordinado a este Centro Coordenador de Salvamento (RCC), mas situado em outro Estado e que, por delegação de autoridade, esteja conduzindo as operações de Busca e Salvamento, deverá enviar uma mensagem ao Centro Coordenador de Salvamento (RCC) apropriado, detalhando os dados relativos à missão, número e tipo de aeronaves e navios desejados.

3.1.3 A resposta ao pedido de apoio deverá ser encaminhada o mais rápido possível.

3.1.4 Para assegurar uma coordenação apropriada e efetiva, assim como uma maior cooperação, durante o desenvolvimento de qualquer operação de Busca e Salvamento, o Estado cujo Centro Coordenador (RCC) tem responsabilidade de controlar as operações SAR e/ou o Estado a cujo Subcentro de Salvamento (RSC) foi delegada autoridade para conduzir as operações de Busca e Salvamento dentro de uma área determinada, deverá aceitar a designação de um Oficial de Ligação de todo Estado que participe da operação.

3.1.5 O Oficial de Ligação de um Estado que participe da operação terá a decisão final sobre as missões atribuídas às suas brigadas de Salvamento ou outros meios SAR pelo Centro Coordenador de Salvamento (RCC) responsável, ou pelo Subcentro de Salvamento (RSC) subordinado, ao qual foi delegada autorização para conduzir as Operações de Busca e Salvamento sempre que, em sua opinião, representem ou possam representar um perigo para a vida e/ou material e equipe das brigadas de salvamento ou outros meios SAR envolvidos.

3.1.6 Quando um Oficial de Ligação se recusa a realizar uma missão atribuída pelo Centro Coordenador de Salvamento (RCC) ou pelo Subcentro de Salvamento (RSC)

concernente de acordo com o estipulado no parágrafo 3.1.5, ele declarará por escrito, o mais rápido possível, as razões pelas quais não procedeu à missão.

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

3.2 Oferecimento de Apoio

3.2.1 Cada um dos Estados tem a faculdade de oferecer a utilização de suas facilidades SAR a outro Estado, quando, em sua opinião, estas facilidades possam ajudar na Operação de Busca e Salvamento.

3.2.2 Quando um Estado desejar apoiar outro Estado nas Operações de Busca e Salvamento, enviará uma mensagem ao Centro Coordenador de Salvamento (RCC) responsável, contendo os dados relativos à missão, número e tipo de aeronaves e navios oferecidos, quantidade de pessoas necessárias, combustível e lubrificantes que se requeiram.

3.2.3 O Estado que recebe um oferecimento de apoio (como mencionado em 3.2.2) acusará de imediato recibo do oferecimento e quanto antes possível dará conhecimento ao Estado ofertante da decisão tomada a respeito, indicando, caso seja necessário, o tipo de apoio que se requer. No caso de que o Centro Coordenador de Salvamento (RCC) do Estado que recebe o oferecimento tenha delegado autoridade para conduzir as Operações de Busca e Salvamento a um Subcentro de Salvamento (RSC), a ele subordinado, mas situado em outro Estado, esse Subcentro de Salvamento (RSC), será consultado sobre tal oferecimento antes de dar conhecimento ao Estado ofertante da decisão tomada em conjunto a respeito.

4. FACILITAÇÕES

4.1 Sobrevoos de aeronaves SAR

4.1.1 No caso de pedidos de apoio em conformidade com o parágrafo 3.1.1 acima, se considerará que o Estado que solicita apoio tenha outorgado, pelo mesmo pedido, a autorização para que as brigadas de salvamento ingressem e aterrissem em seu território.

4.1.2 No caso de oferecimento de apoio, em conformidade com o parágrafo 3.2.1 acima, a autorização para que as brigadas de salvamento ingressem e aterrissem no território do Estado que aceita o oferecimento será considerada como concedida por tal Estado, assim que o oferecimento for aceito.

4.1.3 Quando as brigadas de salvamento de um Estado, em missão SAR em outro Estado, necessitem ingressar e/ou aterrisar no território de um terceiro Estado, parte deste Acordo, geograficamente situado ao longo do padrão natural de voo, os planos de

voo indicarão que o voo é uma missão SAR e as autorizações serão concedidas sem demora, pelo terceiro Estado.

4.1.4 Para indicar uma “Missão SAR” será suficiente incluir a informação pertinente no formulário de plano de voo OACI, de acordo com as instruções vigentes para completar tal formulário.

4.2 Autorização

4.2.1 Cada Estado concorda em facilitar o ingresso temporário em seu território, de barcos, aeronaves, equipe e provisões pertencentes a qualquer outro Estado que esteja colaborando com a operação SAR. Estes artigos deverão ser temporariamente admitidos livres de direitos de aterrissagem, de direitos aduaneiros e outras taxas ou encargos. Fica entendido que essa disposição não impede que se apliquem as medidas sanitárias e regulamentação veterinária e fitossanitária e de cumprimento da regulamentação aduaneira, se for necessário.

4.2.2 Cada Estado também concorda em facilitar o ingresso temporário do pessoal de cada um dos Estados que colaborem nas operações SAR e que seja requisitado para a busca de aeronaves em perigo ou para resgatar sobreviventes de acidentes de aeronaves. Este pessoal será admitido com o mínimo de formalidades sanitárias, de imigração e polícia. A esse respeito, cada Estado concorda que os únicos documentos que o pessoal SAR precisa apresentar para a admissão temporária são a correspondente autorização e ordem da missão SAR, assim como cartões de identificação e saúde, emitidos pelo Estado concernente. O pessoal SAR estará isento de direitos aduaneiros e outras taxas ou impostos.

4.3 Informação

4.3.1 Cada Estado deverá publicar toda a informação necessária concernente a suas autoridades que controlam a entrada em seu território e as medidas de controle que elas exerçam.

5. LOGÍSTICA

5.1 O Estado que solicitar ajuda proporcionará, na medida de suas possibilidades e sem nenhum encargo, o apoio material e técnico de que as brigadas de salvamento dos Estados que prestam ajuda possam necessitar para a Operação de Busca e Salvamento. Esse apoio material e técnico inclui combustível, lubrificantes, manutenção, alojamento, alimento, transporte e assistência médica. As provisões serão fornecidas sempre que seja possível sob a condição de que sejam substituídas ou reembolsadas.

5.2 Quando um Estado aceita o oferecimento de ajuda de outro Estado para apoiar uma missão SAR em seu território, proporcionará no maior grau possível o apoio técnico e material de que as brigadas de salvamento de outro Estado possam necessitar para a Busca e Salvamento. Este apoio técnico e material que deverá ser fornecido em forma de substituição ou reembolso inclui combustível, lubrificantes, provisões, manutenção,

alojamento e alimentação. O transporte dentro de seu território e a assistência médica serão fornecidos sem encargo.

6. COMUNICAÇÕES

6.1 É acordado que, durante as operações SAR, deverão ser colocados à disposição do Centro Coordenador de Salvamento (RCC) controlador, as comunicações especializadas SAR e, no maior grau possível, todos os meios de comunicação disponíveis, incluindo as comunicações dos serviços de trânsito aéreo e o Serviço Fixo Aeronáutico/Rede de Telecomunicações Fixas Aeronáuticas, assim como qualquer meio de comunicação militar pertinente.

6.2 O Oficial de Ligação designado para o Centro Coordenador de Salvamento (RCC) terá facilidades para enviar às autoridades de seu país mensagens e informações necessárias referentes à missão SAR, através do serviço fixo aeronáutico, livre de pagamento.

7. ACEITAÇÃO E VIGÊNCIA

7.1 Os Estados membros da Organização de Aviação Civil Internacional podem ser Partes deste Acordo, mediante:

- a) assinatura, sem reserva de aceitação, ou
- b) assinatura, sob reserva de aceitação, seguida de aceitação, ou
- c) aceitação.

7.2 Este Acordo ficará aberto para assinatura em Lima, Peru.

7.3 A aceitação será efetuada mediante o depósito de um instrumento de aceitação junto ao Governo do Peru.

7.4 A adesão a este Acordo ou sua ratificação ou aprovação são consideradas aceitação do mesmo.

7.5 Este Acordo entrará em vigor no nonagésimo dia depois que dois Estados, de acordo com as disposições dos parágrafos 7.1, 7.2, 7.3 e 7.4 acima, tenham-no assinado sem reserva de aceitação ou o tenham aceitado.

7.6 No tocante a qualquer outro Estado que seja posteriormente Parte deste Acordo, em conformidade com os parágrafos 7.1, 7.2, 7.3 e 7.4 acima, o Acordo entrará em vigor no nonagésimo dia depois da assinatura sem reserva de aceitação ou aceitação.

7.7 Este acordo poderá ser emendado por proposta de qualquer Estado participante sempre e quando a emenda proposta não entre em conflito com as normas, métodos

recomendados e procedimentos da Organização de Aviação Civil Internacional. A proposta de emenda será submetida ao Governo do Peru, o qual em consulta com o Secretário Geral da Organização de Aviação Civil Internacional determinará que a emenda proposta não está em conflito com as normas, métodos recomendados e procedimentos desta Organização e a fará circular entre todos os Estados participantes. As emendas aprovadas por escrito por dois terços dos Estados participantes entrarão em vigência para todos os Estados, exceto para aqueles Estados que tenham notificado sua desaprovação por escrito ao Governo do Peru. O Governo do Peru comunicará a todos os Estados participantes a data de vigência da emenda assim como a relação dos Estados que não a aplicarão.

7.8 Tão logo este Acordo entre em vigor, será registrado nas Nações Unidas e na Organização de Aviação Civil Internacional pelo Governo do Peru.

7.9 Qualquer Estado participante poderá denunciar este Acordo por meio de notificação escrita dirigida ao Governo do Peru, que imediatamente informará sobre isso cada um dos Estados participantes. A denúncia surtirá efeito noventa dias após a data de recebimento da notificação pelo Governo do Peru e só se aplicará ao Estado que tenha feito a denúncia.

7.10 O Governo do Peru comunicará a todos os Estados participantes:

- a) toda assinatura deste Acordo e a data da mesma, indicando se a assinatura se faz sem reserva ou sob reserva de aceitação;
- b) o depósito de qualquer instrumento de aceitação e data do mesmo;
- c) a data em que este Acordo entrar em vigor de acordo com as disposições dos parágrafos 7.5 e 7.6 acima.
- d) a denúncia do Acordo e a data do recebimento.

7.11 Este Acordo, redigido nos idiomas espanhol e inglês, tendo cada texto igual autenticidade, será depositado nos arquivos do Governo do Peru, o qual transmitirá cópias devidamente certificadas do mesmo aos Governos dos Estados Americanos.

Em testemunho do qual, os plenipotenciários abaixo signatários, devidamente autorizados, assinaram o presente Acordo, nas datas indicadas.

Lima, 10 de Maio de 1973

REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA NO PARLAMENTO DO MERCOSUL

I - RELATÓRIO

Há trinta e dois anos, em 27 de dezembro de 1985, nosso país aderiu ao **Acordo Multilateral de Busca e Salvamento**, celebrado doze anos antes da adesão brasileira, em 10 de maio de 1973, em Lima, Peru.

Esse ato internacional foi encaminhado ao Congresso Nacional por meio da Mensagem nº 247, datada de 19 de julho de 2017, instruída com a Exposição de Motivos Interministerial nº EMI 28/2017 MRE MD MTPA, assinada dois meses antes, em 4 de maio de 2017¹.

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

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

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

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

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

¹ Acesso em: 31 out.17 Disponível em: http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra.jsessionid=67B496D0EBB48649C39F27E328DAF941.proposicoesWeb2?codteor=1583066&filename=MSC+247/2017

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

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

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

1. a aplicar as recomendações concernentes aos Serviços de Busca e Salvamento do Plano de Navegação Aérea da OACI, nas partes que correspondem ao seu território e águas jurisdicionais, incluindo o espaço aéreo;
2. a estabelecer planos detalhados para, com eficiência; conduzir as operações de Busca e Salvamento dentro das áreas de Busca e Salvamento (SRR) sob sua jurisdição;
3. a adotar, como padrão mínimo de ação, os procedimentos de Alerta e de Busca e Salvamento, baseados nos procedimentos contidos nos Anexos 11 e 12 à Convenção de Aviação Civil Internacional; nos procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea, Regulamento do Ar e Serviço de Trânsito Aéreo (Doc. 4444-RAC/501), e nos Procedimentos Suplementares Regionais da OACI (Doc.7030);
4. a manter atualizados esses procedimentos, de acordo com os Anexos e Documentos da OACI mencionados;
5. a manter eventuais acordos bilaterais mais aprimorados que tenham sido firmados, no sentido de manter práticas de busca e salvamento ainda mais aperfeiçoadas, do que as previstas no instrumento procedimental em exame;

Estipulam, ainda, no subitem 1.3, que, em caso de conflitos de normas, entre os regramentos aplicáveis, métodos recomendados e procedimentos da OACI e os termos deste Acordo, as disposições da OACI prevalecerão, a menos que a totalidade dos Estados signatários, “*notifique à OACI idênticas diferenças às disposições em questão*”.²

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

1. o Estado que estiver fornecendo os serviços de trânsito aéreo, deverá notificar, imediatamente, por meio do Centro de Controle de Área (*Area Control Center – ACC*) ou Centro de Informação de Voo (*Flight Information Center – FIC*), situação de emergência de aeronave ao Centro Coordenador de Salvamento (*Rescue Control Coordinator – RCC*);
2. competirá ao Estado que estiver prestando serviço de controle de tráfego aéreo notificar, por meio da Torre de Controle do Aeródromo (*Tower – TWR*) ou do Escritório de Controle de Aproximação (*Airport Proximity Control – APP*), da esfera de ação do Centro de Informação de Voo (*FIC*) ou ao Centro de Controle de Área (*Area Control Center - ACC*), se for produzido um estado de emergência de qualquer aeronave sob o controle dessa Torre ou do Escritório de Controle de Aproximação.
3. compete ao Centro Coordenador de Salvamento (*RCC*) do Estado em que estiver situada a Área de Busca e Salvamento (*Search and Rescue Region – SRR*) a responsabilidade pelo início das operações, o que é detalhado em cinco subitens;
4. se a informação referente à emergência de aeronave na Área de Busca e Salvamento (*Search and Rescue Region – SRR*) de determinado Estado chegar ao Centro Coordenador de Salvamento (*Rescue Coordinator Center - RCC*) por meio de outra fonte que não seja o ACC ou FIC, caberá ao RCC avaliar

²² Id, *ibidem*.

- a informação e determinar a fase correspondente da situação de emergência;
5. detalha-se, nesse subitem, a sequência de procedimentos a ser adotada em face da constatação de emergência;
 6. são estabelecidos os procedimentos conjuntos cooperativos a serem adotados entre os Estados que desenvolverão as ações de busca e salvamento;
 7. define-se que a coordenação das atividades de salvamento competirá ao Estado sob cuja jurisdição tenha ocorrido a emergência;
 8. nos casos de emergências que envolvam jurisdições de mais de um Estado, acordam-se as formas de compartilhamento da coordenação de atividades;
 9. a decisão em relação à possível colaboração entre Estados para busca e salvamento pelo Estado no qual estiver situado o Centro Coordenador de Salvamento é definida na forma detalhada nesse subitem;
 10. o procedimento a ser adotado acerca de situação de alarme em relação a uma aeronave cujo localização e posição seja desconhecida, é feito em três detalhadas alíneas desse subitem.

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

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

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

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

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

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

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

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

[...]

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

[...]

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

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

O sétimo e último item, **Aceitação e Vigência**, contém onze subitens, em que se fixam as cláusulas complementares e finais em acordos

congêneres, deliberando-se, inclusive, que podem aderir ao instrumento pactuado os Estados membros da Organização de Aviação Civil Internacional, mediante assinatura, com ou sem reservas ou aceitação. Ademais, o acordo ficará aberto a assinaturas em Lima, Peru.

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

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

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Preliminarmente à análise do ato internacional ora submetido a esta Representação, algumas considerações de caráter geral são oportunas em relação ao marco normativo internacional no qual está inserida a aviação civil internacional, principal foco da investigação e prevenção de acidentes de navegação aérea.

Para Francisco Rezek (2016), em seu *Curso de Direito Internacional Público*, em matéria de aviação civil,

“...três tratados multilaterais dignos de nota precederam as negociações de Chicago, ao final da segunda grande guerra:

- 1. a Convenção de Paris, de 1919;*
- 2. a Convenção de Havana, de 1928 – ratificada por apenas onze países americanos e logo denunciada por cinco deles – e*
- 3. a Convenção de Varsóvia, de 1929. Essa última cuida de um aspecto singular da matéria: a responsabilidade do transportador em caso de acidente ou outra forma de descumprimento do contrato de transporte. Vigê até nossos dias, tendo sido diversas vezes reformulada mediante protocolos adicionais.³*

Surgiram, então, lembra Rezek, as Convenções de Chicago de 1944, *“três convenções principais e doze textos ancilares, que regem em todos os aspectos que não a responsabilidade, versada na Convenção de Varsóvia, o tema da aviação civil internacional, havendo substituído a Convenção de Paris, de 1919, cujos*

³ REZEK, Francisco. *Curso de Direito Internacional Público*, 16e., p. 395-6. São Paulo: Saraiva, 2016.

princípios maiores preservaram, e a que trouxeram vultoso acréscimo quantitativo”.

Ademais:

Vigentes desde 1947, as Convenções de Chicago instituíram a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), que tem sede em Montreal e cujo principal propósito é uniformizar as regras sobre tráfego aéreo. Organização internacional autêntica, com personalidade jurídica de direito das gentes, a OACI não deve ser confundida com a IATA – uma associação internacional privada de empresas aéreas, que coordena a política de tarifas e serviços de suas associadas.⁴

Nesse contexto normativo, no quadro da navegação aérea civil, surgiram os atos internacionais pertinentes à segurança da aviação:

1. *a Convenção de Tóquio, de 1963, sobre infrações praticadas a bordo de aeronave,*
2. *a Convenção de Haia, de 1970, para repressão do apoderamento ilícito de aeronaves e*
3. *a Convenção de Montreal, de 1971, para a repressão dos atos ilícitos contra a aviação civil.*

Enfatiza ainda o autor que, na esteira das Convenções de Chicago de 1944, “*esses textos mais recentes contam com a participação virtualmente de toda a sociedade internacional*”.

Tal é, também, o caso do Protocolo de Montreal de 1984, “*concebido para proteger o tráfego aéreo não contra a ação de terroristas ou criminosos comuns, mas contra abusos do próprio Estado na preservação de sua segurança territorial*”.⁵

Nessa moldura jurídica, estão inseridos os marcos legais tanto de Direito Internacional, quanto dos ordenamentos jurídicos internos dos Estados participantes, para a execução e coordenação de ações de busca e salvamento, em caso de emergências ou acidentes.

Em âmbito interno brasileiro, essas ações são de competência do Comando da Aeronáutica, por meio do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA.

Compõem a sua base normativa, conforme listadas em sua página eletrônica⁶, a Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional (promulgada pelo Decreto-lei n. 7.952, de 11 de setembro de 1945); o Decreto nº 87.249, de 7 de junho de 1982, que dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes

⁴ Id, ibidem.

⁵ Op. cit., p. 398.

⁶ Disponível em: <<http://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/legislacao>> Acesso em: 3 nov.17

Aeronáuticos e dá outras providências; a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Também constituem pilares desse sistema, aqui mencionadas neste parecer em caráter exemplificativo:

1. o Manual de Prevenção do SIPAER do Comando da Aeronáutica, sobre Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos; assim como várias normas de segurança do controle aéreo (MCA 3-3 e MCA 3.6), tais como as seguintes:
 - a. NSCA 3-2 - Estrutura e atribuições dos elementos constitutivos do SIPAER;
 - b. NSCA 3-3 - Gestão da Segurança de Voo na Aviação Brasileira;
 - c. NSCA 3-4 - Plano de emergência aeronáutica em Aeródromo;
 - d. NSCA 3-6 - Investigação de Ocorrências Aeronáuticas com Aeronaves Militares;
 - e. NSCA 3-10 - Formação e capacitação dos recursos humanos do SIPAER;
 - f. NSCA - 3-12 - Código de Ética do SIPAER;
 - g. NSCA 3-13 - Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil Conduzidas pelo Estado Brasileiro.
2. Instruções de Comando da Aeronáutica:, tais como a referente ao Atendimento ao SIPAER em atividade de pesquisa no DCTA (ICA 3-15) e aquela referente ao Programa de Reporte Voluntário para Segurança de Voo (ICA 3-7), além de outras normas, como o Plano Básico de Gerenciamento de Risco de Fauna (PCA 3-3)

O ato internacional em análise, de caráter multilateral interamericano, após obter aprovação legislativa e ser promulgado pelo Presidente da República, passará a fazer parte do arcabouço legal mencionado. A ele foram apostas pelo Poder Executivo, conforme mencionado no relatório, duas reservas, aos itens 3.1.7 e 4.1.1, já transcritos nas páginas 5 e 6 do relatório que peço vênia para repetir

neste voto, destacando o texto ressalvado:

Primeira reserva:

3. *Assistência*

3.1. *Pedido de Auxílio [...]*

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

Segunda reserva:

4. *Facilitações:*

4.1. *Sobrevoo de aeronaves SAR*

[...]

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

[...]

O ato internacional em exame admite, expressamente, em seu item 7.1., alíneas “a”, “b” e “c”, a adesão com reservas. De outro lado, está na competência privativa do Poder Executivo, nos termos do inciso VIII do art. 84 da Constituição Federal a faculdade de firmar atos internacionais e, portanto, ao fazê-lo, escolher os termos em que o faz.

As razões dessas reservas, apostas ao texto convencional, há trinta e dois anos, quando o Brasil aderiu ao acordo multilateral, não foram encaminhadas ao Congresso Nacional, na Mensagem nº 247, de 2017, também não estando especificadas na Exposição de Motivos Interministerial nº EMI 28/2017 MRE MD MTPA, de 4 de maio de 2017, que instrui o texto.

Por outro lado, ao conceder aprovação legislativa ao acordo firmado, se for o caso, o Congresso Nacional vai fazê-lo nos termos em que o recebeu do Poder Executivo, ou seja, com as duas reservas.

Lembro que examinar a conveniência e a oportunidade de levantar essas reservas, ou não, está no âmbito da competência privativa do Poder Executivo. Alerto, ainda, que, caso resolva eventualmente levantá-las, o Poder Executivo deverá ouvir previamente o Congresso Nacional a respeito, uma vez que está em apreciação,

neste momento, o texto acordado, nos termos em que foi encaminhado ao Parlamento, ou seja, com as reservas que, a princípio, parecem plausíveis.

Informo, também, que, no projeto de decreto legislativo que apresento, faço a opção de iniciar o parágrafo único do art. 1º com a menção ao dispositivo constitucional pertinente à competência legislativa do Congresso Nacional nesta matéria, uma vez que o comando cogente da Lei Maior incide sobre todo o parágrafo – não apenas sobre a sua parte final.

Ao fazermos essa escolha, estaremos zelando pelas prerrogativas legislativas e fiscalizatórias deste Parlamento, nos termos dos incisos X e XI do art. 49 da Constituição Federal. Opto, ainda, aproveitando, ainda, o fato de ser esta Representação uma comissão mista do Congresso Nacional, pela fórmula redacional “é aprovado”, em vez de “fica aprovado”, em homenagem ao controle linguístico exercido, durante tantos anos, pela redação do Senado Federal.

Dessa forma, VOTO pela concessão de aprovação legislativa ao Acordo Multilateral de Busca e Salvamento, celebrado em 10 de maio de 1973, em Lima, Peru, nos termos da adesão da República Federativa do Brasil, formalizada em 27 de dezembro de 1985, com as reservas então apostas pelo Poder Executivo aos itens 3.1.7 e 4.1.3, nos termos da informação constante da Exposição de Motivos Interministerial nº EMI 28/2017 MRE MD MTPA, na forma do projeto de decreto legislativo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado CELSO RUSSOMANNO
Relator

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2017
(Mensagem nº 247, de 2017)

Aprova o texto do Acordo Multilateral de Busca e Salvamento, celebrado em 10 de maio de 1973, em Lima, Peru, ao qual o Brasil aderiu em 27 de dezembro de 1985, com reservas aos itens 3.1.7 e 4.1.3.

O Congresso nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto do Acordo Multilateral de Busca e Salvamento, celebrado em 10 de maio de 1973, em Lima, Peru, nos termos da adesão da República Federativa do Brasil, formalizada em 27 de dezembro de 1985, com as

reservas apostas aos itens 3.1.7 e 4.1.3.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam acarretar alteração ou revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

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

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado **CELSO RUSSOMANNO**
Relator

PARECER DA REPRESENTAÇÃO

A Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, em reunião ordinária realizada hoje, opinou, unanimemente, pela aprovação da Mensagem nº 247/17, do Poder Executivo, referente ao "Acordo Multilateral de Busca e Salvamento, celebrado em 10 de maio de 1973, em Lima, Peru, ao qual o Brasil aderiu em 27 de dezembro de 1985", nos termos do Projeto de Decreto Legislativo apresentado no Parecer do Relator, Deputado Celso Russomanno.

Estiveram presentes os senhores:

Estiveram presentes as Senadoras Ana Amélia e Lídice da Mata e os Deputados Arlindo Chinaglia, Benedita da Silva, Carlos Gomes, Celso Russomanno, Dilceu Sperafico, Felipe Bornier, Hugo Leal, Jean Wyllys, Jose Stédile, Luiz Claudio, Renato Molling, Rocha, Rômulo Gouveia, Rosangela Gomes, Sâguas Moraes, Rubens Bueno e Takayama.

Plenário da Representação, em 7 de novembro de 2017.

Deputado **CELSO RUSSOMANNO**
Presidente

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

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. 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

O Projeto de Decreto Legislativo nº 845, de 2017, de autoria da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, na qual foi aprovado em 7 de novembro de 2017, concede aprovação legislativa ao texto do Acordo Multilateral de Busca e Salvamento, celebrado em 10 de maio de 1973, em Lima, Peru, ao qual o Brasil aderiu, com reservas aos itens 3.1.7 e 4.1.3, em 27 de dezembro de **1985**, portanto, há trinta e dois anos.

A proposição em análise é composta por dois artigos, no primeiro dos quais é concedida aprovação legislativa ao acordo, mantidas as reservas feitas pelo Poder Executivo em 1985, aos dois dispositivos normativos mencionados. No parágrafo único desse primeiro artigo, mantém-se – como defesa das prerrogativas do Congresso Nacional previstas no inciso I do art. 49 da Constituição Federal – a competência legislativa do Parlamento para apreciar quaisquer emendas, alterações ou ajustes complementares ao texto pactuado que possam acarretar encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

A cláusula de vigência está contida no art. 2º do Projeto de Decreto Legislativo nº 845, de 2017.

Na Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, tive a incumbência de ser o relator da Mensagem nº 247, de 2017, que encaminhou ao Congresso Nacional o importante instrumento ora em pauta.

Ao voltar a examinar a matéria nesta Comissão, faço uma releitura do parecer apresentado no colegiado autor e a respectiva adequação para incluir a análise pertinente ao projeto de decreto legislativo aprovado naquela comissão mista.

Relembro que o ato internacional, ao qual o Projeto de Decreto Legislativo nº 845, de 2017, concede aprovação legislativa, foi encaminhado ao Congresso Nacional por meio da Mensagem nº 247, datada de 19 de julho de 2017, instruída com a Exposição de Motivos Interministerial nº EMI 28/2017 MRE MD MTPA, assinada dois meses antes, em 4 de maio de 2017⁷.

Reafirmo que o texto normativo internacional a que se refere a proposição é redigido no formato usual para contratos, segundo o padrão estadunidense, organizado em itens e subitens. Reproduzo os comentários que fiz, a respeito, na Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul:

O texto, composto por sete detalhados itens, é precedido por cinco *consideranda*, em que os Estados signatários ressaltam:

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

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

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

(4) o fato de que todos os Estados Americanos são Estados contratantes da Convenção de Aviação Civil Internacional, cujos Artigos 25, 37, 38 e

⁷ Acesso em: 31 out.17 Disponível em: http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra.jsessionid=67B496D0EBB48649C39F27E328DAF941.proposicoesWeb2?codteor=1583066&filename=MSC+247/2017>

44 versam sobre aeronaves em perigo;

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

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

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

6. a aplicar as recomendações concernentes aos Serviços de Busca e Salvamento do Plano de Navegação Aérea da OACI, nas partes que correspondem ao seu território e águas jurisdicionais, incluindo o espaço aéreo;
7. a estabelecer planos detalhados para, com eficiência, conduzir as operações de Busca e Salvamento dentro das áreas de Busca e Salvamento (SRR) sob sua jurisdição;
8. a adotar, como padrão mínimo de ação, os procedimentos de Alerta e de Busca e Salvamento, baseados nos procedimentos contidos nos Anexos 11 e 12 à Convenção de Aviação Civil Internacional; nos procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea, Regulamento do Ar e Serviço de Trânsito Aéreo (Doc. 4444-RAC/501), e nos Procedimentos Suplementares Regionais da OACI (Doc. 7030);
9. a manter atualizados esses procedimentos, de acordo com os Anexos e Documentos da OACI mencionados;
10. a manter eventuais acordos bilaterais mais aprimorados que tenham sido firmados, no sentido de manter práticas de busca e salvamento ainda mais aperfeiçoadas, do que as previstas no instrumento procedimental em exame.

Estipulam, ainda, os Estados conveniente, no subitem 1.3, que, em

caso de conflitos de normas, entre os regramentos aplicáveis, métodos recomendados e procedimentos da OACI e os termos deste Acordo, as disposições da OACI prevalecerão, a menos que a totalidade dos Estados signatários, “*notifique à OACI idênticas diferenças às disposições em questão*”.

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

11. o Estado que estiver fornecendo os serviços de trânsito aéreo, deverá notificar, imediatamente, por meio do Centro de Controle de Área (*Area Control Center – ACC*) ou Centro de Informação de Voo (*Flight Information Center – FIC*), situação de emergência de aeronave ao Centro Coordenador de Salvamento (*Rescue Control Coordinator –RCC*);
12. competirá ao Estado que estiver prestando serviço de controle de tráfego aéreo notificar, por meio da Torre de Controle do Aeródromo (*Tower –TWR*) ou do Escritório de Controle de Aproximação (*Airport Proximity Control – APP*), da esfera de ação do Centro de Informação de Voo (*FIC*) ou ao Centro de Controle de Área (*Area Control Center - ACC*), se for produzido um estado de emergência de qualquer aeronave sob o controle dessa Torre ou do Escritório de Controle de Aproximação.
13. compete ao Centro Coordenador de Salvamento (*RCC*) do Estado em que estiver situada a Área de Busca e Salvamento (*Search and Rescue Region – SRR*) a responsabilidade pelo início das operações, o que é detalhado em cinco subitens;
14. se a informação referente à emergência de aeronave na Área de Busca e Salvamento (*Search and Rescue Region – SRR*) de determinado Estado chegar ao Centro Coordenador de Salvamento (*Rescue Coordinator Center - RCC*) por meio de outra fonte que não seja o ACC ou FIC, caberá ao RCC avaliar a informação e determinar a fase correspondente da situação de emergência;
15. detalha-se, nesse subitem, a sequência de procedimentos a ser adotada em face da constatação de emergência;

16. são estabelecidos os procedimentos conjuntos cooperativos a serem adotados entre os Estados que desenvolverão as ações de busca e salvamento;
17. define-se que a coordenação das atividades de salvamento competirá ao Estado sob cuja jurisdição tenha ocorrido a emergência;
18. nos casos de emergências que envolvam jurisdições de mais de um Estado, acordam-se as formas de compartilhamento da coordenação de atividades;
19. a decisão em relação à possível colaboração entre Estados para busca e salvamento pelo Estado no qual estiver situado o Centro Coordenador de Salvamento é definida na forma detalhada nesse subitem;
20. o procedimento a ser adotado acerca de situação de alarme em relação a uma aeronave cuja localização e posição seja desconhecida, é feito em três detalhadas alíneas desse subitem.

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

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

[...]

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

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

sejam necessários.

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

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

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

[...]

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

[...]

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

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

O sétimo e último item, **Aceitação e Vigência**, contém onze subitens, em que se fixam as cláusulas complementares e finais em acordos congêneres, deliberando-se, inclusive, que podem aderir ao instrumento pactuado os Estados membros da Organização de Aviação Civil Internacional, mediante assinatura, com ou sem reservas ou aceitação. Ademais, o acordo ficará aberto a assinaturas em Lima, Peru.

Estipula-se, ainda, que a aceitação será efetuada mediante depósito do instrumento de aceitação junto ao Governo do Peru. Ademais, convencionam-se que a adesão, ratificação ou aprovação do instrumento pelos Estados interessados em a ele aderir terão efeito de aceitação.

Ressalto que a adesão brasileira foi efetuada com reservas aos

itens 3.1.7. e 4.1.3.

A matéria foi aprovada por unanimidade na Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, há um mês, passando a tramitar em regime constitucional de urgência nesta e nas Comissões de Viação e Transportes (na qual foi designado relator em 29 de novembro de 2017) e na Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania, onde foi recebida em 28 de novembro de 2017, estando pendente de designação de relator.

É o relatório. Passo ao voto.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Decreto Legislativo nº 845, de 2017 é de autoria da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, nela acolhido por unanimidade, em 7 de novembro de 2017,

Esse texto normativo é composto por dois artigos, que visam a conceder aprovação legislativa ao texto do Acordo Multilateral de Busca e Salvamento, celebrado em 10 de maio de 1973, em Lima, Peru, ao qual o Brasil aderiu, com reservas aos itens 3.1.7 e 4.1.3, em 27 de dezembro de 1985, portanto, há trinta e dois anos.

Da mesma forma como procedi na Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, desejo, nesta Comissão, preliminarmente à análise do ato internacional ao qual o Projeto de Decreto Legislativo nº 845, de 2017, concede aprovação, tecer algumas considerações de caráter geral em relação ao marco normativo internacional no qual está inserida a aviação civil internacional, principal foco da investigação e prevenção de acidentes de navegação aérea.

Reproduzo, ainda uma vez, a lição de Francisco Rezek (2016), em seu *Curso de Direito Internacional Público*, em matéria de aviação civil. Lembra ele que três tratados multilaterais dignos de nota precederam as negociações de Chicago, ao final da segunda grande guerra:

4. a *Convenção de Paris, de 1919*;
5. a *Convenção de Havana, de 1928* – ratificada por apenas onze países americanos e logo denunciada por cinco deles – e
6. a *Convenção de Varsóvia, de 1929*. Essa última cuida de um aspecto singular da matéria: a responsabilidade do transportador em caso de acidente ou outra forma de descumprimento do contrato de transporte. Vigê até nossos

*dias, tendo sido diversas vezes reformulada mediante protocolos adicionais.*⁸

Surgiram, então, lembra Rezek, as Convenções de Chicago de 1944, *“três convenções principais e doze textos ancilares, que regem em todos os aspectos que não a responsabilidade, versada na Convenção de Varsóvia, o tema da aviação civil internacional, havendo substituído a Convenção de Paris, de 1919, cujos princípios maiores preservaram, e a que trouxeram vultoso acréscimo quantitativo”*. Ademais:

*Vigentes desde 1947, as Convenções de Chicago instituíram a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), que tem sede em Montreal e cujo principal propósito é uniformizar as regras sobre tráfego aéreo. Organização internacional autêntica, com personalidade jurídica de direito das gentes, a OACI não deve ser confundida com a IATA – uma associação internacional privada de empresas aéreas, que coordena a política de tarifas e serviços de suas associadas.*⁹

Nesse contexto normativo, no quadro da navegação aérea civil, surgiram os atos internacionais pertinentes à segurança da aviação:

1. *a Convenção de Tóquio, de 1963, sobre infrações praticadas a bordo de aeronave,*
2. *a Convenção de Montreal, de 1971, para a repressão dos atos ilícitos contra a aviação civil*

Ressalta o autor que, na esteira das Convenções de Chicago de 1944, *“esses textos mais recentes contam com a participação virtualmente de toda a sociedade internacional”*.

Tal é, também, o caso do Protocolo de Montreal de 1984, *“concebido para proteger o tráfego aéreo não contra a ação de terroristas ou criminosos comuns, mas contra abusos do próprio Estado na preservação de sua segurança territorial”*.¹⁰

Nessa moldura jurídica, estão inseridos os marcos legais tanto de Direito Internacional Público, quanto dos ordenamentos jurídicos internos dos Estados participantes, para a execução e coordenação de ações de busca e salvamento, em caso de emergências ou acidentes.

Em âmbito interno brasileiro, essas ações são de competência do Comando da Aeronáutica, por meio do Centro de Investigação e Prevenção de

⁸ REZEK, Francisco. Curso de Direito Internacional Público, 16e., p. 395-6. São Paulo: Saraiva, 2016.

⁹ Id, ibidem.

¹⁰ Op. cit., p. 398.

Acidentes Aeronáuticos – CENIPA.

Compõem a sua base normativa, conforme listadas em sua página eletrônica¹¹, a Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional (promulgada pelo Decreto-lei nº 7.952, de 11 de setembro de 1945); o Decreto nº 87.249, de 7 de junho de 1982, que dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e dá outras providências; e a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Também constituem pilares desse sistema, aqui mencionadas neste parecer em caráter exemplificativo:

3. o Manual de Prevenção do SIPAER do Comando da Aeronáutica, sobre Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos; assim como várias normas de segurança do controle aéreo (MCA 3-3 e MCA 3.6), tais como as seguintes:
 - a. NSCA 3-2 - Estrutura e atribuições dos elementos constitutivos do SIPAER;
 - b. NSCA 3-3 - Gestão da Segurança de Voo na Aviação Brasileira;
 - c. NSCA 3-4 - Plano de emergência aeronáutica em Aeródromo;
 - d. NSCA 3-6 - Investigação de Ocorrências Aeronáuticas com Aeronaves Militares;
 - e. NSCA 3-10 - Formação e capacitação dos recursos humanos do SIPAER;
 - f. NSCA - 3-12 - Código de Ética do SIPAER;
 - g. NSCA 3-13 - Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil Conduzidas pelo Estado Brasileiro.
4. Instruções de Comando da Aeronáutica, tais como a referente ao Atendimento ao SIPAER em atividade de pesquisa no DCTA (ICA 3-15) e aquela referente ao Programa de Reporte Voluntário para Segurança de Voo

¹¹ Disponível em: <<http://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/legislacao>> Acesso em: 3 nov.17

(ICA 3-7), além de outras normas, como o Plano Básico de Gerenciamento de Risco de Fauna (PCA 3-3).

O ato internacional em análise, de caráter multilateral interamericano, após obter aprovação legislativa e ser promulgado pelo Presidente da República, passará a fazer parte do arcabouço legal mencionado. A ele foram apostas pelo Poder Executivo, conforme mencionado no relatório, duas reservas, aos itens 3.1.7 e 4.1.1, já transcritos no relatório –que peço vênia para repetir neste voto – destacando o texto ressalvado:

Primeira reserva:

3. *Assistência*

3.1. *Pedido de Auxílio [...]*

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

Segunda reserva:

4. *Facilitações:*

4.1. *Sobrevoo de aeronaves SAR*

[...]

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

[...]

O ato internacional em exame admite, expressamente, em seu item 7.1., alíneas “a”, “b” e “c”, a adesão dos Estados signatários com reservas. De outro lado, está na competência privativa do Poder Executivo, nos termos do inciso VIII do art. 84 da Constituição Federal a faculdade de firmar atos internacionais e, portanto, ao fazê-lo, escolher os termos em que o faz, seja com ou sem reservas.

As razões dessas reservas, apostas ao texto convencional, há trinta e dois anos, quando o Brasil aderiu ao acordo multilateral, não foram encaminhadas ao Congresso Nacional, na Mensagem nº 247, de 2017, também não estando especificadas na Exposição de Motivos Interministerial nº EMI 28/2017 MRE MD MTPA, de 4 de maio de 2017, que instrui o texto.

Por outro lado, ao conceder aprovação legislativa ao acordo firmado, se for o caso, o Congresso Nacional vai fazê-lo nos termos em que o recebeu do Poder Executivo, ou seja, com as duas reservas.

Relembro, como fiz na Representação Brasileira ao Parlamento do Mercosul, que examinar a conveniência e a oportunidade de levantar essas reservas, ou não, está no âmbito da competência privativa do Poder Executivo. Alerto, ainda, que, caso resolva eventualmente levantá-las, o Poder Executivo deverá ouvir previamente o Congresso Nacional a respeito, uma vez que está em apreciação, neste momento, o texto acordado, nos termos em que foi encaminhado ao Parlamento, ou seja, com as reservas que, a princípio, parecem plausíveis.

Informo, também, que, no projeto de decreto legislativo aprovado na Representação, fizemos a opção de iniciar o parágrafo único do art. 1º com a menção ao dispositivo constitucional pertinente à competência legislativa do Congresso Nacional nesta matéria, uma vez que o comando cogente da Lei Maior incide sobre todo o parágrafo – não apenas sobre a sua parte final.

Essa é escolha que reflete zelo pelas prerrogativas legislativas e fiscalizatórias deste Parlamento, nos termos dos incisos X e XI do art. 49 da Constituição Federal. Optamos, também, na Representação, que é uma comissão mista do Congresso Nacional, pela fórmula redacional “é aprovado”, em vez de “fica aprovado”, em homenagem ao controle linguístico exercido, durante tantos anos, pela redação final do Senado Federal.

Dessa forma, VOTO pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 845, de 2017, de autoria da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, que concede aprovação legislativa ao Acordo Multilateral de Busca e Salvamento, celebrado em 10 de maio de 1973, em Lima, Peru, nos termos da adesão da República Federativa do Brasil, formalizada em 27 de dezembro de 1985, com as reservas então apostas pelo Poder Executivo aos itens 3.1.7 e 4.1.3, nos termos da informação constante da Exposição de Motivos Interministerial nº 28/2017, dos Ministérios das Relações Exteriores, da Defesa e dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Sala da Comissão, 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 845/17, nos termos do parecer do relator, Deputado Celso Russomanno.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Bruna Furlan - Presidente; Luiz Lauro Filho e Nelson Pellegrino - Vice-Presidentes; Arlindo Chinaglia, Átila Lins, Cabuçu Borges, Claudio Cajado, Dimas Fabiano, Eduardo Barbosa, Heráclito Fortes, Jean Wyllys, Jô Moraes, Luiz Nishimori, Marcelo Castro, Miguel Haddad, Milton Monti, Pastor Eurico, Pedro Fernandes, Rubens Bueno, Dilceu Sperafico, Eduardo Cury, George Hilton, Nelson Marquezelli, Orlando Silva, Rafael Motta, Renzo Braz, Subtenente Gonzaga, Thiago Peixoto e Walter Ihoshi.

Sala da Comissão, em 13 de dezembro de 2017.

Deputada BRUNA FURLAN
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

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

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

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

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

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

salvamento;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. são estabelecidos os procedimentos conjuntos cooperativos a serem adotados entre os Estados que

desenvolverão as ações de busca e salvamento;

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

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

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

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

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

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

[...]

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

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

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

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

e (4.3) Informação.

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

[...]

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

[...]

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

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

*O sétimo e último item, **Aceitação e Vigência**, contém onze subitens, em que se fixam as cláusulas complementares e finais em acordos congêneres, deliberando-se, inclusive, que podem aderir ao instrumento pactuado os Estados membros da Organização de Aviação Civil Internacional, mediante assinatura, com ou sem reservas ou aceitação. Ademais, o acordo ficará aberto a assinaturas em Lima, Peru.*

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

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

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala da Comissão, em 15 de maio de 2018.

Deputado **HUGO LEAL**

Relator

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 845/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Domingos Sávio - Presidente, Alfredo Nascimento, Antonio Imbassahy, Capitão Fábio Abreu, Carlos Gomes, Christiane de Souza Yared, Diego Andrade, Elcione Barbalho, Hugo Leal, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Osvaldo Mafra, Paulo Feijó, Remídio Monai, Renzo Braz, Roberto Britto, Roberto Sales, Ronaldo Lessa, Sérgio Moraes, Vanderlei Macris, Zé Augusto Nalin, Arolde de Oliveira, Cabo Sabino, Jaime Martins, João Paulo Papa, Julio Lopes, Lázaro Botelho, Leopoldo Meyer, Lucio Mosquini, Miguel Lombardi, Professor Victório Galli e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 6 de junho de 2018.

Deputado **DOMINGOS SÁVIO**

Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I – RELATÓRIO

O Projeto de Decreto Legislativo nº 845, de 2017, aprova o Acordo Multilateral de Busca e Salvamento, celebrado em 10 de maio de 1973, em Lima, Peru, nos termos da adesão da República Federativa do Brasil, formalizada em 27 de dezembro de 1985, com as reservas apostas aos itens 3.1.7 e 4.1.3.

Do Acordo referido foram signatários os seguintes países: Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Costa Rica, Guatemala, Nicarágua, Paraguai, Peru, República Dominicana e Uruguai. O Brasil aderiu ao Acordo, em 1985, conforme se lembrou no parágrafo anterior.

Conforme o item 1.1, “Cada Estado Parte deste Acordo deverá tomar as medidas necessárias para realizar as Operações de Busca e Salvamento em seu respectivo território e águas jurisdicionais, incluindo o espaço aéreo, e estabelecer os detalhes para facilitar sua participação na realização de operações combinadas de Busca e Salvamento, na medida do praticável”.

Segundo o Acordo, as operações de busca e salvamento deverão alcançar território e águas jurisdicionais, incluindo o espaço aéreo. É particularmente importante, quanto a esse último aspecto, o papel reservado às forças aéreas dos Estados-Partes. As normas da Organização de Aviação Internacional Civil (OACI) devem prevalecer caso entrem em conflito com os termos do Acordo.

A seção 2 do Acordo trata da Notificação de Emergência e da Ação Preparatória.

O item 2.1.1 tem o seguinte conteúdo: “Dentro dos termos deste Acordo e em conformidade com as disposições pertinentes do Anexo 11 à Convenção de A viação Civil Internacional, será responsabilidade do Estado que esteja fornecendo os serviços de trânsito aéreo, notificar imediatamente, pelo correspondente Centro de Controle de Área (ACC) ou Centro de Informação de Voo (FIC), ao Centro Coordenador de Salvamento (RCC) apropriado, sobre qualquer aeronave que, operando dentro da Região de Informação de Voo sob sua jurisdição, seja considerada em estado de emergência.”

Essa Seção trata ainda da responsabilidade de ação do Estado-Parte em que a aeronave em emergência se encontre (item 2.1.3). Demandada a assistência de um Estado em Busca e Salvamento, ele deverá prestá-la na forma do disposto no item 2.1.6, e coordená-la pelo seu respectivo Centro Coordenador de Salvamento.

Vê-se, portanto, que um dos escopos do Acordo é não só garantir as operações de busca e salvamento (SAR), como também a sua correta coordenação e direção, tornando-as, por força das normas lançadas, inequívocas.

Pelo acordo, e a fim de otimizar as operações de busca e salvamento, na forma do item 4.2.1:

“Cada Estado concorda em facilitar o ingresso temporário em seu território, de barcos, aeronaves, equipe e provisões pertencentes a qualquer outro Estado que esteja colaborando com a operação SAR. Estes artigos deverão ser temporariamente admitidos livres de direitos de aterrissagem, de direitos aduaneiros e outras taxas ou encargos. Fica entendido que essa disposição não impede que se apliquem as medidas sanitárias e regulamentação veterinária e fitossanitária e de cumprimento da regulamentação aduaneira, se for necessário”.

Ou, ainda, com relação ao mesmo aspecto, na forma do item 4.2.2:

“Cada Estado também concorda em facilitar o ingresso temporário do pessoal de cada um dos Estados que colaborem nas operações SAR e que seja requisitado para a busca de aeronaves em perigo ou para resgatar sobreviventes de acidentes de aeronaves.

“Este pessoal será admitido com o mínimo de formalidades sanitárias, de imigração e polícia. A esse respeito, cada Estado concorda que os únicos documentos que o pessoal SAR precisa apresentar para a admissão temporária são a correspondente autorização e ordem da missão SAR, assim como cartões de identificação e saúde, emitidos pelo Estado concernente. O pessoal SAR estará isento de direitos aduaneiros e outras taxas ou impostos”.

Evidentemente, em um documento com tal nível de detalhamento, a disponibilidade de informações deve ser regulada da maneira mais transparente possível:

“Cada Estado deverá publicar toda a informação necessária concernente a suas autoridades que controlam a entrada em seu território e as medidas de controle que elas exerçam”. (item 4.3.1)

O Ato dispõe ainda sobre a logística das operações e a respectiva contribuição das Partes em tais ações. Há mesmo um tópico especial para as comunicações:

“É acordado que, durante as operações SAR, deverão ser colocados à disposição do Centro Coordenador de Salvamento (RCC) controlador, as comunicações especializadas SAR e, no maior grau possível, todos os meios de comunicação disponíveis, incluindo as comunicações dos serviços de trânsito aéreo e o Serviço Fixo Aeronáutico/Rede de Telecomunicações Fixas Aeronáuticas, assim como qualquer meio de comunicação militar pertinente.”

O Brasil acolheu o Acordo com reservas, com já se disse, no início desse relatório, que alcançam os seguintes dispositivos:

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

“4.1.3: Quando as brigadas de salvamento de um Estado, em missão SAR em outro Estado, necessitem ingressar e/ou aterrissar no território de um terceiro Estado, parte deste Acordo, geograficamente situado ao longo do padrão natural de voo, os planos de voo indicarão

que o voo é uma missão SAR e as autorizações serão concedidas sem demora, pelo terceiro Estado”.

A denúncia do Ato deverá ser notificada ao Governo do Peru e produzirá efeito decorridos noventa dias do seu recebimento.

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional e a Comissão de Viação e Transportes aprovaram o projeto de decreto legislativo em análise.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme determina o art. 32, inciso IV, alínea ‘a’, combinado com o art. 139, inciso 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. 487, de 2016.

O art. 84, inciso VIII, da Constituição Federal, outorga competência ao Presidente da República para celebrar tratados, convenções e atos internacionais, que estão, porém, sujeitos a referendo do Congresso Nacional. Já o art. 49, inciso I, da mesma Carta Política, nos diz que é da competência exclusiva do Congresso Nacional resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais. Por sua vez, o art. 4º do Diploma Maior elenca os princípios que devem reger as relações internacionais do país.

Esta relatoria não detectou qualquer inconstitucionalidade no projeto de decreto legislativo em exame, nem no Acordo que lhe serve de base, haja vista que, em ambos, se observaram as imposições constitucionais pertinentes que vêm de ser citadas.

A proposição e o Acordo a que ela se refere são, portanto, constitucionais e jurídicos.

Acresce que o projeto de decreto legislativo, ora examinado, é bem escrito e respeita a boa técnica legislativa.

Em face do exposto, voto pela juridicidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 845, de 2017.

Sala da Comissão, em de de 2018.

Deputado FÁBIO SOUSA
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 845/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Fábio Sousa.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Daniel Vilela - Presidente, Hildo Rocha - Vice-Presidente, Alceu Moreira, Arnaldo Faria de Sá, Chico Alencar, Clarissa Garotinho, Covatti Filho, Danilo Forte, Delegado Edson Moreira, Edio Lopes, Evandro Roman, Fábio Trad, Fausto Pinato, Felipe Maia, Félix Mendonça Júnior, Janete Capiberibe, João Campos, José Carlos Aleluia, Maria do Rosário, Osmar Serraglio, Paulo Abi-Ackel, Paulo Magalhães, Paulo Teixeira, Pr. Marco Feliciano, Rubens Pereira Júnior, Silvio Torres, Subtenente Gonzaga, Tadeu Alencar, Aliel Machado, Capitão Augusto, Celso Maldaner, Domingos Sávio, Efraim Filho, Gilberto Nascimento, Gonzaga Patriota, Jerônimo Goergen, Lincoln Portela, Pastor Eurico, Pauderney Avelino, Ricardo Izar, Roberto Balestra, Sandro Alex, Valtenir Pereira e Vicentinho Júnior.

Sala da Comissão, em 4 de dezembro de 2018.

Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ
Presidente em exercício

FIM DO DOCUMENTO