

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 936, DE 2018

(MENSAGEM Nº 463, de 2017)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Seychelles, assinado em Seychelles, em 19 de maio de 2015.

Autora: Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

Relator: Deputado FÁBIO SCHIOCHETF

I - RELATÓRIO

O projeto de decreto legislativo em apreço visa a aprovar o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Seychelles, assinado em Seychelles, em 19 de maio de 2015.

O instrumento sob exame compõe-se de vinte e cinco artigos encabeçados por brevíssimo preâmbulo. No artigo 1 são estabelecidas as definições a serem adotadas no texto (autoridade aeronáutica; acordo; capacidade; convenção; empresa aérea designada; preço; território; tarifa aeronáutica; serviço aéreo).

No Artigo 2 aborda-se, em quatro parágrafos, a concessão de direitos para operação aérea. O parágrafo primeiro contém a regra geral e anexo que especifica pontos de origem; pontos intermediários, pontos de destino e os chamados “pontos além”. No segundo parágrafo delineiam-se os direitos das empresas aéreas e, no parágrafo terceiro, estipula-se que as empresas aéreas de cada Parte, que não tenham sido designadas com base no artigo 3

(Designação e Autorização) do Acordo, também gozarão dos direitos especificados nas letras “a” (sobvoar o território da outra Parte sem pousar) e “b” (fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais). No parágrafo quarto, por sua vez, faz-se ressalva às exceções previstas.

O Artigo 3 é pertinente à designação de companhia aérea pelos Estados acordantes para operarem os serviços aéreos objeto do acordo, ao aspecto jurídico de concessão desse serviço de transporte, da correspondente autorização para operar, bem como o respectivo procedimento a ser adotado para tanto.

O Artigo 4 aborda o direito de os Estados acordantes negarem, revogarem ou suspenderem a autorização concedida, assim como limitarem os respectivos direitos dessa concessão de serviços.

O Artigo 5 refere-se à escolha das leis e regulamentos pertinentes à entrada, permanência e saída de aeronaves usadas em serviços aéreos internacionais, assim como aos passageiros, tripulação e carga.

O Artigo 6 refere-se ao procedimento para que sejam considerados válidos, pelo outro Estado–parte, os certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças a ser adotado, que devem ser iguais ou superiores àqueles adotados pelo Estado contraparte.

O Artigo 7 diz respeito à segurança operacional. No artigo 8, Segurança de Aviação, por sua vez, deliberam os dois Estados a respeito dos aspectos relativos à garantia de uma aviação civil segura.

O Artigo 9 concerne às tarifas aeronáuticas. Veda-se, no dispositivo, que, por um dos Estados contratantes, sejam cobradas, do outro, tarifas aeronáuticas superiores àquelas cobradas em âmbito interno.

O Artigo 10 é pertinente aos direitos alfandegários e respectivos procedimentos, inclusive no que concerne a eventuais isenções. No artigo 11, delibera-se que “cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado”. No artigo 12, abordam-se os aspectos referentes aos preços a

serem cobrados pelas operações previstas no instrumento, estabelecidos com base na livre concorrência entre as empresas concessionárias. No artigo 13, prevê-se ampla troca de informações entre as partes em relação à defesa de concorrência.

O Artigo 14 aborda a Conversão de Divisas e Remessas de Receitas de uma à outra parte, enquanto o artigo 15 prevê a total liberação de comercialização de serviços aéreos internacionais pelas empresas de um Estado-parte, no território do outro, inclusive no que concerne a trazer do seu Estado de origem, para o outro Estado, tanto aeronautas, quanto aeroviários.

O Artigo 16 trata dos aspectos referentes ao arrendamento de aeronaves (“dry lease”), subarrendadas ou arrendadas por hora (“interchange” ou “lease for hours”), ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção (“wet lease”), por meio de um contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países.

O Artigo 17 estabelece a obrigação de que as autoridades aeronáuticas de cada um dos Estados-parte proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas. O artigo 18 determina que a previsão de horários de voos deverá ser submetida à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte – com antecedência mínima de trinta dias antes que a operação dos serviços acordados seja iniciada.

As disposições finais, que são praxe em acordos internacionais congêneres, estão contidas nos Artigos 19 a 25 do respectivo texto.

Por meio de requerimento da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional o despacho de tramitação da matéria incluiu a Comissão de Finanças e Tributação para pronunciar-se sobre o mérito e a adequação financeira e orçamentária do projeto, a fim de que se verifique o impacto econômico e orçamentário da liberação comercial de serviços de transportes aéreos no âmbito interno, no que tange aos aeronautas, aeroviários e às empresas brasileiras de aviação civil.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme determina o art. 32, IV, a, em consonância com o art. 139, II, c, ambos do Regimento Interno desta Casa, compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se manifestar acerca da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 936, de 2018, bem como do Acordo por ele aprovado.

Cabe, inicialmente, apontar que incumbe ao Poder Executivo assinar o Acordo em exame, nos termos do art. 84, VIII, da Constituição Federal. Compete ainda ao Congresso Nacional sobre ele decidir, sendo o projeto de decreto legislativo a proposição adequada, conforme o art. 49, I, da Carta Política.

Nenhum óbice foi encontrado na proposição legislativa e no texto do acordo. Ambos se encontram em consonância com as disposições constitucionais vigentes e com os princípios consagrados no ordenamento jurídico em vigor no país.

O compromisso internacional pactuado assemelha-se a muitos outros firmados pelo Brasil ao aderir à chamada política de céus abertos e celebrado acordos internacionais sobre liberdade de concorrência para a aviação civil.

Conforme ressaltado no parecer da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional:

“Essas avenças vêm ao encontro da regulamentação e do costume internacional que se vem consolidando, em matéria de aviação civil. Do ponto de vista da regulamentação internacional, recorde-se que a Convenção da Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 1944, substituiu as Convenções de Paris, de 1919, que regulamentou a navegação aérea internacional, e a de Havana, de 1928, sobre a aviação comercial. Esses atos internacionais, na esteira do entendimento majoritário, mantêm, na esfera do Direito Internacional Público, o princípio de que o transporte aéreo deveria ser regulamentado de forma a abranger o planeta como um todo. Nesse sentido, os Estados vêm firmando atos internacionais bilaterais ou multilaterais pertinentes à cooperação para o transporte aéreo, sob o manto ou a chancela da Convenção de Aviação Civil Internacional, promulgada, no

Brasil, pelo Decreto nº 21713, de 27 de agosto de 1946, que, para o Direito Internacional Público, se converteu na bússola jurídica da matéria.”

No tocante à técnica legislativa, não há qualquer restrição aos textos analisados.

Isso posto, nosso voto é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 936, de 2018.

Sala da Comissão, em 26 de junho de 2019.

Deputado FÁBIO SCHIOCHET
Relator