

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 587, DE 2018

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado HELIO LOPES

I – RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, no dia 15 de outubro de 2018, a Mensagem nº 587, de 2018, acompanhada de Exposição de Motivos Conjunta do Ministro das Relações Exteriores e do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, EMI nº 00227/2018 MRE MTPA, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o art. 49, I, combinado com o art. 84, VIII da Constituição Federal, do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017.

Autuada pelo Departamento de Comissões da Câmara dos Deputados, a Mensagem foi distribuída inicialmente a esta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, sendo igualmente prevista a apreciação da matéria pela Comissão de Viação e Transportes e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54, RICD), para posterior deliberação do Plenário desta Casa.

O objetivo do Acordo em epígrafe é o de: a) atualizar o marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios das partes signatárias, no lugar do “Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares entre a República Federativa do Brasil e a República Cooperativista da Guiana”, concluído em Georgetown em 10 de maio de 1974, e promulgado pelo Decreto nº 75.477, de 13 de março de 1975, e, como efeito, b) incrementar os laços de amizade, entendimento, cooperação, comércio, investimentos e turismo, bem como assegurar o mais alto grau de segurança operacional e da aviação nas operações aéreas internacionais entre os territórios das Partes. O instrumento internacional em escopo é composto por 26 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas e liberdades do ar contempladas na avença.

O **artigo 1** arrola um conjunto de conceitos jurídicos e operacionais fundamentais ao Acordo. Destacamos, entre outras, as definições adotadas de “Autoridade Aeronáutica”, que, no caso do Brasil, é representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da Guyana, pela Autoridade de Aviação Civil da Guyana; de “empresa aérea designada”, que significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 do Acordo; e o de “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional” e “empresa aérea”, que têm os significados atribuídos no Artigo 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, bem como nos seus Anexos e Emendas, na medida em que tenham entrado em vigor para ambas as Partes.

O **artigo 2** dispõe sobre o conjunto básico de direitos e obrigações atribuídos por este Acordo de Serviços Aéreos. Cada Parte concede à Outra, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas constante no Anexo, os seguintes direitos, a serem usufruídos pelas empresas aéreas designadas por cada uma delas:

- a) sobrevoar o território da outra Parte, sem pousar;
- b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;

- c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala posta, separadamente ou em combinação; e
- d) os demais direitos especificados no presente Acordo.

O dispositivo estende a empresas aéreas não designadas os direitos de sobrevoos sem escalas e de paradas técnicas e exclui expressamente a concessão a empresas aéreas designadas do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte (direito de cabotagem).

O **artigo 3** estabelece o regime de designação e autorização de empresas aéreas entre as Partes. Cada Parte tem o direito de designar, por escrito e por via diplomática, à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar essa designação. A Parte requerida deve conceder, na forma e no modo prescritos pelo Acordo e com a máxima celeridade, a autorização de operação apropriada para as requisições expedidas, desde que preenchidos os seguintes critérios:

- a) a empresa aérea deve estar estabelecida e ter seu principal local de negócios no território da Parte que a designa;
- b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada deve ser exercido e mantido pela Parte que a designa;
- c) a Parte que designa a empresa aérea deve cumprir as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e
- d) a empresa aérea designada deve estar qualificada para satisfazer as condições prescritas segundo as leis e

regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

O **artigo 4** assegura o direito da Parte requerida de negar as autorizações de empresas aéreas designadas pela outra Parte, ou de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, quando não satisfeitos os critérios do artigo 3 do Acordo.

Contudo, a menos que a aplicação imediata de tais medidas restritivas seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou às disposições do Acordo, ela será exercida somente após a realização de consultas com a outra Parte, em um prazo de até 30 dias da solicitação, salvo entendimento diverso entre as Partes.

O **artigo 5** garante o cumprimento não discriminatório de leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída de seu território de aeronaves em serviços aéreos internacionais, bem como à operação e navegação dessas aeronaves em seu território, imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares aplicáveis a passageiros, tripulação e carga, incluindo mala postal. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de taxas alfandegárias e de outros impostos similares.

O **artigo 6** indica o regime de reconhecimento de certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, quando forem emitidos conforme requisitos iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção de Chicago.

O **artigo 7** aponta os procedimentos de consulta e avaliação sobre segurança operacional. Cada Parte pode realizar consultas, dentro de 30 dias da solicitação, a respeito das normas e requisitos adotados pela outra Parte sobre segurança operacional em aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves ou as operações de

aeronaves, notificando-a e apontando as medidas saneadoras no caso de se concluir que a administração e manutenção não alcançam padrões de segurança conformes às normas estabelecidas pela Convenção de Chicago. Perdurando o inadimplemento das normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), o Secretário desta organização será disso notificado. Também é definido um regime de inspeção de rampa de aeronaves operadas por empresas designadas por uma Parte enquanto no território da outra Parte, com o intuito de verificar a validade dos documentos da aeronave e da tripulação e a conformidade das condições da aeronave e de seus equipamentos com o padrão da Convenção de Chicago. Se as autoridades de uma Parte concluírem que medidas imediatas sejam essenciais para a segurança operacional da empresa aérea designada pela outra Parte, podem suspender ou modificar imediatamente as autorizações dessa empresa aérea.

O **artigo 8** cuida da segurança da aviação, reafirmando a obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, em consonância com o regime jurídico internacional sobre a matéria, em especial as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como de qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir, e das disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

As Partes Contratantes se comprometem a fornecer toda a assistência mútua necessária e adotar as medidas adequadas para a

prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações de voo, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil, podendo realizar inspeções *in loco* no território da outra Parte para avaliar a aplicação das normas de segurança relacionadas, bem como entrar em consultas entre si no caso de divergências entre os regulamentos e métodos nacionais e o padrão da OACI, ou quando houver motivos razoáveis para acreditar que a contraparte não cumpre as disposições de segurança da aviação deste artigo.

O **artigo 9** afirma o princípio do tratamento nacional, pelo qual nenhuma Parte permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas conforme o Acordo tarifas aeronáuticas superiores àquelas cobradas de suas próprias empresas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes. Além disso, estabelece-se a necessidade de transparência tarifária, uma vez que cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre as autoridades competentes e as empresas aéreas, sendo oferecida oportunidade para manifestação prévia das entidades afetadas no caso de alguma alteração tarifária.

O **artigo 10** estabelece as condições em que as Partes, com base na reciprocidade, devem isentar as empresas aéreas designadas, no maior grau possível e em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

O **artigo 11** confere às empresas aéreas designadas a liberdade para determinar a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a serem ofertadas, conforme considerações de

mercado, sendo vedada a limitação unilateral por qualquer das Partes ao volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, bem como aos tipos de aeronaves operadas, exceto por necessidades alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes, consoante o artigo 15 da Convenção de Chicago (Taxas Aeroportuárias e Similares).

O **artigo 12**, com o mesmo ânimo do anterior, confere liberdades às empresas aéreas designadas para determinar livremente os preços dos serviços, sem a necessidade de aprovação, mas sujeitas à eventual exigência de notificação ou registro de preços junto às autoridades aeronáuticas, bem como a intervenções pontuais para prevenir práticas abusivas, preços desarrazoadamente altos, devido a uma posição dominante de mercado, ou artificialmente baixos, devido a subsídio ou apoio governamental direto ou indireto.

O **artigo 13** indica que as Partes devem informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência que possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo relativos ao Acordo, notificando a existência de eventuais incompatibilidades entre tais normas e a aplicação do Acordo.

O **artigo 14** disciplina a possibilidade de conversão de divisas e remessa ao exterior de receitas locais provenientes da venda de serviços aéreos e atividades conexas, de maneira expedita, à taxa de câmbio aplicável de acordo com as leis e regulamentos de cada Parte e sujeita apenas aos encargos administrativos e cambiais normalmente cobrados pelos bancos para essas operações.

O **artigo 15** atribui o direito às empresas aéreas designadas de vender e de comercializar no território da outra Parte serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, à escolha da empresa, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios e trazer, em regime de reciprocidade, seu próprio pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

O **artigo 16** faculta à empresas aéreas designadas, ao operar ou oferecer serviços acordados nas rotas especificadas, celebrar acordos

comerciais de código compartilhado com empresas aéreas de qualquer das Partes ou de um terceiro país, sujeitos à autorização prévia pelas autoridades competentes e desde que todas as empresas aéreas em tais acordos tenham os direitos apropriados, cumpram os requisitos normalmente aplicados a esses acordos, como a proteção e informação ao passageiro referente à responsabilidade, e informem ao cliente com qual empresa aérea ele estabelecerá relação contratual ao adquirir o serviço.

O **artigo 17** configura um regime de flexibilidade operacional, permitindo que as empresas utilizem aeronaves próprias ou arrendadas (inclusive subarrendadas, arrendadas por hora, arrendadas com seguro, tripulação e manutenção), por meio de contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países, respeitadas as leis e regulamentos das Partes e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção (artigo 83 *bis*) e sujeito a acordo específico a ser celebrado entre as autoridade aeronáuticas das Partes sobre as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional. Confere-se, igualmente, o direito de se operar em regime de código compartilhado em qualquer trecho ou trechos das rotas do Anexo do Acordo.

O **artigo 18** prevê que as empresas envolvidas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, estatísticas periódicas ou eventuais das operações.

O **artigo 19** dispõe que as empresas aéreas designadas podem ser solicitadas a submeter sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades da outra Parte com pelo menos 30 dias antes do início da operação dos serviços acordados, aplicando-se o mesmo procedimento para qualquer modificação dos horários, ou com 5 dias úteis de antecedência, no caso de voos de reforço fora do quadro de horários aprovado.

O **artigo 20** outorga às Partes a possibilidade de realizarem consultas entre si sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda do Acordo a qualquer tempo, mediante reuniões ou por correspondência, realizadas no período de 60 dias da data de recebimento da solicitação por escrito da Parte interessada, a menos que outra forma seja mutuamente

acordada.

O **artigo 21** trata do mecanismo de solução das controvérsias que surjam sobre a interpretação ou aplicação do Acordo, caso em que, em um primeiro momento, as autoridades aeronáuticas devem procurar resolvê-la por meio de consultas e negociações, as quais, se insuficientes, dão ensejo a negociações por via diplomática. Se, ainda assim, as Partes não chegarem a um acordo, qualquer delas poderá, de acordo com suas leis e regulamentos pertinentes, remeter a disputa a um tribunal arbitral, constituído por três árbitros, conforme as regras dispostas no artigo 21(3). O tribunal determinará os limites de sua jurisdição conforme o Acordo e estabelecerá seu próprio procedimento. Sob a direção do tribunal ou por solicitação escrita de qualquer das Partes, uma conferência para determinar as questões precisas a serem arbitradas e os procedimentos específicos a serem seguidos deverá ser realizada em até 15 dias após a constituição integral do tribunal. Após a submissão de memorandos e respostas pelas Partes e da realização de audiência conforme os prazos estipulados, o tribunal proferirá decisão escrita em 30 dias após a conclusão da audiência, tomada por maioria de votos, aceitos pedidos de esclarecimento. As decisões do tribunal arbitral serão definitivas e vinculativas para as Partes na controvérsia. Cada Parte arcará com as despesas do árbitro designado por ela, sendo as demais despesas do tribunal divididas igualmente entre as Partes. Se e desde que uma das Partes não cumpra qualquer decisão arbitral, a outra Parte poderá limitar, negar ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que tenha concedido, em virtude deste Acordo, à Parte em falta ou para a empresa ou empresas aéreas em falta.

Os **artigos 22 a 26** trazem as cláusulas procedimentais do Acordo, estabelecendo critérios para: emendas, permitidas de maneira geral e, particularmente, no caso de adaptação do Acordo a tratados multilaterais supervenientes que envolvam ambas as Partes; denúncia, que pode ser feita por comunicação de qualquer Parte à Outra e à OACI, com vigência diferida em um ano; entrada em vigor, que ocorre na data de recebimento da última Nota Diplomática que informe a satisfação de todos os procedimentos internos de incorporação do instrumento; e o registro na OACI do Acordo e de

emendas, após sua assinatura.

O **Anexo** apresenta o Quadro de Rotas, pelo qual as empresas aéreas designadas podem utilizar quaisquer pontos aquém, quaisquer pontos de origem no território da Parte que designa, quaisquer pontos intermediários, quaisquer pontos de destino na outra Parte e quaisquer pontos além, exercendo direitos de tráfego de quinta liberdade em quaisquer pontos intermediários e/ou além. Além desses direitos, as empresas poderão, sem limitação de direção ou geográfica, e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que o transporte seja parte de um serviço que sirva um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea:

- a) efetuar voos em uma ou ambas as direções;
- b) combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;
- c) servir, nas rotas, pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem;
- d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;
- e) transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas;

Direitos adicionais estarão sujeitos a entendimento entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

O Acordo foi celebrado em Brasília, em 28 de junho de 2017, em duplicata, em português e em inglês, sendo ambos os textos autênticos.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República

Cooperativa da Guiana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017.

Brasil e Guiana, países vizinhos que compartilham 1.605 km de fronteira, mantêm relação de amizade desde o início da história independente da ex-colônia britânica, mais precisamente a partir de 1968, dois anos após a declaração de independência da Guiana, quando o Vice-Primeiro-Ministro Ptolemy Reid visitou o Brasil, ocasião em que se firmou um acordo cultural e se estabeleceram as relações bilaterais.

Em 1971, o Ministro das Relações Exteriores Mário Gibson Barbosa visitou Georgetown, sendo o primeiro chanceler latino-americano a fazê-lo. O gesto já mostrava a compreensão da Política Exterior brasileira quanto à necessidade, desde cedo, da plena incorporação diplomática da Guiana à América do Sul, sem qualquer prejuízo de seus profundos laços com o Caribe.

A relação bilateral se aprofundou consideravelmente a partir da década de 1990, com o aumento do número de brasileiros que passaram a residir no país vizinho. Entre outros marcos, podemos citar a assinatura, em 2001, de um “Acordo de Alcance Parcial”, no quadro da ALADI, que entrou em vigor em 2004, estabelecendo desgravação tarifária para diversos itens; a inauguração da ponte sobre o Rio Tacutu em 2009, primeira ligação terrestre entre os dois países, representando um passo concreto e decisivo na integração entre Brasil e Guiana e ampliando as perspectivas de desenvolvimento tanto para a Guiana quanto para a região Norte do Brasil; e o ingresso da Guiana no MERCOSUL, em 2012, na condição de Estado Associado, ato que demonstrou convergência dos países no compromisso com a integração sul-americana. O ano de 2018 marcou a celebração dos 50 anos do estabelecimento de relações diplomáticas entre Brasil e Guiana.

A relação bilateral tem demonstrado dinamismo, sendo impulsionada por diversas reuniões e organizada em torno de temas de destacada importância para ambos os países. A agenda bilateral contempla áreas como integração fronteiriça, cooperação em segurança e defesa e cooperação técnica, e vem apresentando resultados tangíveis e substantivos. O Comitê de Fronteira Brasil-Guiana teve em outubro de 2018 sua oitava

edição, com reunião realizada em Bonfim, no estado de Roraima. Em 2019 deverá reunir-se, pela quarta vez, a Comissão Bilateral sobre Drogas, e deverá ser reativada a Comissão Binacional Assessora de Saúde. Brasil e Guiana estão trabalhando na implementação do Acordo Bilateral sobre Transporte de Passageiros e Cargas, que será objeto de diversas reuniões técnicas em 2019. O programa bilateral de cooperação técnica foi renovado e conta, atualmente, com três projetos — dois na área de agricultura e um em meio ambiente.

Na área econômico-comercial, busca-se criar condições para ampliar o fluxo comercial e de investimentos entre os dois países. O intercâmbio bilateral totalizou US\$ 41,5 milhões em 2018, com superávit de US\$ 38,7 milhões em favor do Brasil. O diálogo bilateral no âmbito da Comissão Administradora do Acordo de Alcance Parcial de Complementação Econômica (AAP-38) segue avançando. Em dezembro de 2018, foi assinado Acordo de Cooperação e Facilitação de Investimentos (ACFI) entre Brasil e Guiana, que sinaliza interesse no adensamento das relações econômicas bilaterais e estabelece relevante marco legal para o incremento de investimentos de parte a parte.

É também de interesse dos dois países fortalecer a já madura cooperação bilateral em matéria de defesa e combate aos ilícitos transnacionais. A renegociação do Acordo de Cooperação em Matéria de Defesa, já em etapa avançada, propiciará o marco legal para o seguimento desta profícua vertente da cooperação, de que são exemplos as operações conjuntas entre o Exército Brasileiro e a Força de Defesa da Guiana e a oferta de estágios para engenheiros militares guianeses no Brasil.

No contexto da descoberta de amplas jazidas de petróleo pela Guiana, cuja produção deverá ter início já em 2020, com potencial de gerar grande crescimento econômico e desenvolvimento social para o país vizinho e sua população, Brasil e Guiana vêm explorando possibilidade de cooperação no setor de energia.

A parceria estabelecida entre Brasil e Guiana também se estende ao contexto regional. Além de Estado associado do MERCOSUL, a Guiana é país membro da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica

(OTCA) e da Organização dos Estados Americanos (OEA) e associou-se, em 23 de janeiro de 2018, ao Grupo de Lima. A Guiana também foi signatária da Declaração de Santiago, que, em 22 de março de 2019, criou o Foro para o Progresso da América do Sul – PROSUL, novo agrupamento regional a congregar nações sul-americanas. Além disso, Brasil e Guiana compartilham o mesmo assento no Fundo Monetário Internacional (FMI).

O ano de 2017 foi especialmente importante na relação bilateral Brasil-Guiana, com a visita ao Brasil do Vice-Presidente e Ministro das Relações Exteriores da Guiana, Carl Greenidge, e do Ministro de Infraestrutura, David Patterson (28 de junho), bem como do presidente da Guiana, David Arthur Granger (Brasília, 20 a 21 de dezembro). Entre outras tratativas, foram assinados um Ajuste Complementar ao Acordo Básico de Cooperação Técnica para a Implementação do Projeto “Apoio à Certificação de Sementes, Análise de Risco de Pragas e Modernização dos Serviços de Fitossanidade na Guiana”; e outro, para a Implementação do Projeto “Tecnologia para Combate aos Efeitos da Seca na Região 9 da Guiana”; um Memorando de Entendimento para que o Brasil apoie, por meio de projeto de engenharia, a pavimentação de trecho da estrada Lethem-Linden, ampliando a conexão do Brasil com a Guiana e favorecendo o comércio bilateral e o escoamento de produtos da região Norte do Brasil para o Caribe e os mercados norte-americano, asiático e europeu; e o Acordo sobre Serviços Aéreos entre os dois países, que ora estamos a apreciar.

Como expusemos em nosso Relatório, o objetivo do Acordo em epígrafe é o de atualizar o marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios das partes signatárias, até então balizado por um Acordo de Transportes Aéreos em vigor desde 1975. Com a modernização das regras sobre os serviços aéreos entre os dois países, espera-se pavimentar caminho para o incremento dos laços de amizade, entendimento, cooperação, comércio, investimentos e turismo, bem como assegurar o mais alto grau de segurança operacional e da aviação nos voos abrangidos pelo Acordo. O instrumento internacional em consideração é composto por 26 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas e liberdades do ar contempladas.

O Acordo sob análise segue o paradigma de acordos-modelo de serviços aéreos da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)¹ e de diversos outros instrumentos de mesma natureza que o Brasil tem celebrado nos últimos anos, quer atualizando acordos vigentes, quer estabelecendo um regime convencional com Estados ainda não contemplados por tratados bilaterais. No Brasil, estão em vigor entendimentos bilaterais (acordos e memorandos de entendimento) sobre serviços aéreos com pelo menos 106 países. No âmbito regional, o Brasil é signatário do Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais e do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC).

Alinhados com a modernização e a busca por eficiência, economicidade e segurança operacional no setor, os acordos de serviços aéreos dos últimos anos têm conferido, em regime de reciprocidade e conforme o princípio do tratamento nacional (não discriminação), maior abertura às empresas aéreas no estabelecimento de rotas e frequências de voos, dentro de um quadro de rotas e liberdades de tráfego predefinidos pelas autoridades aeronáuticas dos Estados contratantes, bem como na liberdade tarifária e de definição de códigos compartilhados, ao mesmo tempo em que incorporam maiores exigências no campo da segurança operacional e segurança da aviação. Essa orientação segue os princípios norteadores da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), estabelecida por meio do Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009.

Em especial, o Acordo Brasil-Guiana assinado em 2017 enquadra-se na modalidade de Acordo de Serviços Aéreos do tipo “céus abertos”, com a previsão que as empresas aéreas designadas pelas Partes tenham direito de liberdade tarifária, flexibilidade operacional para utilizar aeronaves próprias ou arrendadas, liberdade para operar com código compartilhado e liberdade na definição do número e trajeto de voos semanais, dentro do quadro de rotas do Acordo. O Brasil possui atualmente acordos na modalidade “céus abertos”, entre outros, com Bahrein, Canadá, Catar, Chile,

¹ ICAO Template Air Services Agreements. **ICAO Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport (Doc 9587, Fourth Edition)**. International Civil Aviation Organization, 2016, Appendix 1.

Cingapura, Coreia do Sul, Costa Rica, Curaçao, Emirados Árabes, Estados Unidos, Gana, Hong Kong, Islândia, Jamaica, México, Nova Zelândia, Omã, Quênia e Zimbábue.

O presente Acordo de Serviços Aéreos Brasil-Guiana preceitua, dentro do padrão usual desses instrumentos, que as empresas aéreas efetivamente estabelecidas em uma das Partes, ao cumprirem um conjunto de exigências de ordem técnico-operacional e jurídica, que apontamos em nosso Relatório, sejam designadas por uma Parte e autorizadas pela Outra, passando a operar rotas de serviços aéreos regulares para o transporte de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação. Nesse serviço aéreo e tendo por referência o território das Partes Contratantes, poderão partir de pontos aquém (terceiro Estado), passando por pontos no território de uma Parte, via quaisquer pontos intermediários (terceiro Estado), para pontos na outra Parte, podendo ir para qualquer ponto além (terceiro Estado). As empresas designadas de ambas as Partes poderão exercer direitos plenos de tráfego em quaisquer pontos intermediários e/ou além, conforme o Quadro de Rotas constante do Anexo, desde que o transporte seja parte de um serviço que atenda a um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea, excluído qualquer direito de cabotagem.

No âmbito da segurança operacional e da segurança da aviação, o Acordo adota como piso os requisitos estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), definindo um conjunto de procedimentos de consultas mútuas e inspeções de avaliação, de modo a garantir o cumprimento efetivo dos protocolos de segurança aplicáveis e das normas internacionais nesse domínio.

No que tange às isenções alfandegárias sobre materiais destinados ou usados exclusivamente na operação técnica e comercial, apoio ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada (artigo 10 do Acordo), consideramos tratar-se de necessário dispositivo-padrão, que remonta às medidas para facilitar a navegação aérea da Convenção de Chicago, de 1944 (art. 24, da Convenção sobre Aviação Civil Internacional), aplicando-se com base na reciprocidade entre as Partes.

Feitas essas considerações, reputamos que o presente Acordo atende ao interesse nacional e consagra o princípio constitucional da “cooperação entre os povos para o progresso da humanidade” (art. 4º, IX, CF/88), sendo instrumento que irá disciplinar os serviços aéreos entre o Brasil e a Guiana de maneira mais eficaz, eficiente e segura, contribuindo para o incremento das relações bilaterais no campo comercial, turístico, cultural e de investimentos.

Diante das razões expostas, voto pela **APROVAÇÃO** do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Cooperativa da Guyana, assinado em Brasília, em 28 de junho de 2017, nos termos do projeto de decreto legislativo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HELIO LOPES

