



COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 393, DE 2019

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo entre a República Federativa do Brasil e o Reino do Bahrein sobre Serviços Aéreos, assinado no Bahrein, em 14 de novembro de 2018.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado ARTHUR OLIVEIRA MAIA

I. - RELATÓRIO

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República submete ao Congresso Nacional, por meio da **Mensagem Nº 393, de 2019**, acompanhada de Exposição de Motivos conjunta do Ministro das Relações Exteriores e do Ministro da Infraestrutura, o texto do Acordo entre a República Federativa do Brasil e o Reino do Bahrein sobre Serviços Aéreos, assinado no Bahrein, em 14 de novembro de 2018, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o inciso I do art. 49 da Constituição Federal.

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

Na citada **Exposição de Motivos** conjunta, o Ministro das Relações Exteriores Ernesto Henrique Fraga Araújo e o Ministro da

Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas informam que o presente Acordo “tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências da existência de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e do Bahrein, e para além desses”.

O modelar **Acordo de Serviços Aéreos entre Brasil e Bahrein** em apreço conta com um breve Preâmbulo e uma Seção Dispositiva com vinte e cinco artigos.

No **Preâmbulo**, as Partes destacam o desejo de promover um sistema de aviação internacional baseado na competição entre as empresas aéreas no mercado, com o mínimo de interferência governamental, reconhecendo que serviços aéreos internacionais eficientes e competitivos aumentam o comércio, o bem-estar dos consumidores e o crescimento econômico.

Da **Seção Dispositiva**, destacamos inicialmente o **Artigo 1**, que arrola as definições dos principais termos utilizados no instrumento, ao passo que o **Artigo 2** dispõe que as disposições desse Acordo estarão sujeitas às disposições da Convenção de Chicago (Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 1944).

Cada Parte, conforme dispõe o **Artigo 3**, concede à outra Parte os direitos especificados neste instrumento, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, sendo que as empresas aéreas designadas pelas Partes terão os seguintes direitos:

- 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 postal separadamente ou em combinação; e

d) os demais direitos especificados no presente Acordo.

Nos termos do **Artigo 4**, cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação, sendo que essa outra Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

a) a empresa aérea designada seja estabelecida e tenha o seu principal local de negócios no território da Parte que a designa;

b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa;

c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 13 (Segurança Operacional) e no Artigo 14 (Segurança da Aviação); e

d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

O **Artigo 5** dispõe sobre as hipóteses de negação, revogação e suspensão das autorizações previstas no dispositivo anterior; ao passo que o **Artigo 6** trata da isenção de encargos alfandegários e de outros encargos.

Já o **Artigo 7** dispõe que os preços cobrados pelos serviços operados com base nesse Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas e não estarão sujeitos a aprovação.

O **Artigo 8** estabelece que cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade do transporte aéreo internacional que oferece com base em considerações comerciais de mercado, sendo que nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção de Chicago.

No tocante à concorrência, as Partes deverão, nos termos do **Artigo 12**, informar uma a outra sobre suas leis, políticas e práticas concorrenciais ou suas modificações e de quaisquer objetivos concretos a elas relacionados que possam afetar a operação de serviços aéreos cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua implementação. Além disso, as Partes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e as matérias relacionadas à aplicação desse Acordo.

Os relevantes e usuais **Artigos 13 e 14** cuidam respectivamente do aspecto da segurança operacional e da segurança da aviação.

Nos termos do **Artigo 19**, cada Parte não cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores às cobradas de suas empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

As autoridades aeronáuticas das Partes poderão, conforme o **Artigo 21**, solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação, emenda ou cumprimento desse Acordo, conquanto, no tocante à solução de controvérsias, o **Artigo 22** dispõe no sentido de que, em caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação desse Acordo, as Partes envidarão esforços para resolvê-la por meio de negociação.

O presente Acordo poderá ser objeto de denúncia por qualquer das Partes, nos termos prescritos no **Artigo 23**, será registrado na Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, conforme o seu **Artigo 24**, e entrará em vigor, de acordo com o **Artigo 25**, 30 (trinta) dias após as Partes terem notificado uma a outra, por troca de notas diplomáticas, que os requisitos constitucionais das Partes para a entrada em vigor desse Acordo foram cumpridos.

Por fim, o **Fecho** registra que o presente Acordo foi feito no Bahrein, em 14 de novembro de 2018, nos idiomas português, árabe e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos e, em caso de divergência, prevalecerá o texto em inglês.

Assinaram o instrumento: o Embaixador Norton de Andrade Mello Rapesta pelo Governo da República Federativa do Brasil, e, pelo Governo do Reino do Bahrein, o Ministro dos Transportes e das Telecomunicações Kamal Bin Ahmed Mohamed.

É o Relatório

II. - VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar o “Acordo entre a República Federativa do Brasil e o Reino do Bahrein sobre Serviços Aéreos”, assinado no Bahrein, em 14 de novembro de 2018.

Instrumentos dessa espécie, conhecidos pelo acrônimo ASAs, são modelares e buscam viabilizar o transporte internacional de passageiros, bagagens, cargas e malas postais por meio da designação, pelas partes signatárias, de empresas aéreas para prestar tais serviços entre os territórios dos países afetos.

A rede internacional desses acordos começou a se desenvolver sobretudo após a celebração da chamada Convenção de Chicago, de 1944, em vigor desde 1947, que estabeleceu as bases técnicas e jurídicas necessárias para o avanço da aviação civil internacional, inclusive por meio da criação da Organização da Aviação Civil Internacional - OACI, agência especializada das Nações Unidas, com sede em Montreal, no Canadá.

Complementados pelos chamados “Memorandos de Entendimento”, os ASAs são comumente elaborados a partir de modelos sugeridos pela OACI, agência especializada na qual eles são comumente registrados, e contemplam, caso a caso, as chamadas “liberdades do ar”, guardando estreita correlação com os dispositivos da Convenção de Chicago, de 1944.

Esses modelos formulados pela OACI têm sido alterados de modo a acompanhar a evolução tecnológica do setor, as demandas das relações internacionais contemporâneas, notadamente quanto aos aspectos de segurança da aviação e do meio ambiente, e particularmente com o processo de abertura do mercado da aviação civil internacional.

E a mudança mais significativa havida nos últimos anos diz respeito a essa abertura de mercados na aviação civil internacional, viabilizada por meio dos ASAs ditos de “céus abertos” (“open skies”), que contemplam dispositivos que visam a abrir os mercados das partes signatárias às empresas aéreas das Partes, suprimindo gradualmente as usuais exigências associadas à defesa dos mercados internos.

O Governo brasileiro deu início ao processo de liberalização da aviação civil internacional em 1993, impulsionado pela criação, em 2005, da Agência Nacional da Aviação Civil – Anac e, posteriormente, pela implantação da Política Nacional de Aviação Civil - Pnac, aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 2009.

O país possui uma extensa rede de acordos de serviços aéreos no âmbito multilateral e sobretudo no âmbito bilateral, contemplando já alguns acordos de “céus abertos”, e o Governo brasileiro, conforme a citada Política Nacional da Aviação Civil, tem procurado ultimamente expandi-la por meio de novos acordos e sobretudo pela renegociação de muitos ASAs bilaterais, fato que tem respondido pelo grande número de acordos da espécie submetidos à apreciação do Congresso Nacional nos últimos anos.

Quanto ao Acordo em apreço, conforme relatamos, ele conta com os dispositivos usuais em instrumentos da espécie, seguindo o modelo proposto pela Organização da Aviação Civil Internacional - OACI, sendo digno

de registro o fato de não ter sido encaminhado ao Congresso Nacional o usual Quadro de Rotas relativo ao Acordo em apreço, comumente constante em Anexo, possivelmente por se originar de processo posterior de negociação entre as Partes.

O presente “Acordo sobre Serviços Aéreos entre Brasil e Bahrein” conta com dispositivos usuais dos acordos de “céus abertos”, referentes aos preços e à capacidade, nos termos dos seus relatados Artigos 7 e 8 respectivamente, permitindo às empresas aéreas liberdade para a fixação dos preços, bem como livre determinação de frequência e capacidade dos serviços de transporte aéreo.

O Reino do Bahrein é um pequeno país insular do Golfo Pérsico, que adquiriu a sua independência do Reino Unido em 1971, contando atualmente com uma população de cerca de um milhão e meio de habitantes e com uma economia lastreada sobretudo no petróleo, gás natural e subsidiariamente nos serviços financeiros, cujo produto interno bruto atual gira em torno dos US\$ 35 bilhões.

Segundo informações disponibilizadas pelo Ministério das Relações Exteriores, as relações diplomáticas entre o Brasil e Bahrein foram estabelecidas em 1974. Desde 1983, a representação brasileira junto ao Reino do Bahrein é exercida pela Embaixada brasileira no Kuwait e, no ano passado, o Governo do Bahrein reativou a sua Embaixada em Brasília, a primeira na América Latina.

O Itamaraty informa ainda que as relações bilaterais se concentram tradicionalmente na área financeira, sendo que a corrente de comércio entre os dois países alcançou US\$ 532,7 milhões em 2018, com *superávit* brasileiro na casa dos US\$ 300 milhões.

Cumprе ressaltar ainda que o Acordo em comento se constitui em um dos primeiros instrumentos celebrados entre o Brasil e o Bahrein, e, em razão disso, ele se revela oportuno e certamente favorecerá o aprofundamento das relações entre os dois países.

Feitas essas considerações, considerando que o presente instrumento atende aos interesses nacionais e se coaduna com os princípios que regem as nossas relações internacionais, particularmente com o princípio constitucional de cooperação entre os povos para o progresso da humanidade, VOTO pela aprovação do texto do Acordo entre a República Federativa do Brasil e o Reino do Bahrein sobre Serviços Aéreos, assinado no Bahrein, em 14 de novembro de 2018, nos termos do projeto de decreto legislativo em anexo.

Sala da Comissão, em 18 de outubro de 2019.

Deputado ARTHUR OLIVEIRA MAIA
Relator

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

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2019

(Mensagem nº 393, de 2019)

Aprova o texto do Acordo entre a República Federativa do Brasil e o Reino do Bahrein sobre Serviços Aéreos, assinado no Bahrein, em 14 de novembro de 2018.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo entre a República Federativa do Brasil e o Reino do Bahrein sobre Serviços Aéreos, assinado no Bahrein, em 14 de novembro de 2018.

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

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 18 de outubro de 2019.

Deputado ARTHUR OLIVEIRA MAIA
Relator