

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 256, DE 2021

Aprova o texto do Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais, feito em Chicago, Estados Unidos da América, em 7 de dezembro de 1944.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado CARLOS CHIODINI

I - RELATÓRIO

O projeto de decreto legislativo em exame aprova o texto do Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais, celebrado em Chicago, Estados Unidos da América, em 7 de dezembro de 1944, e enviado ao Congresso Nacional no dia 6 de novembro de 2019, por meio da Mensagem nº 555, de 2019, acompanhada da Exposição de Motivos Conjunta dos Ministros das Relações Exteriores, da Defesa e da Infraestrutura.

O Artigo I do referido Acordo se divide em cinco seções. A primeira seção apresenta o objeto do Acordo, que é a concessão por cada Estado contratante aos demais, das duas primeiras liberdades do ar relativas ao trânsito sobre o território de um Estado em serviços aéreos internacionais regulares, quais sejam: o privilégio para voar através do seu território sem a realização de pouso e o privilégio de pousar para fins não comerciais (parada técnica de reabastecimento ou manutenção, sem embarque ou desembarque de passageiros, bagagem, carga ou correspondência). A segunda seção condiciona os termos do Acordo aos dispositivos da Convenção da Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago). A terceira, dá aos contratantes a



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219277974200>

CD219277974200*

possibilidade de demandar das empresas aéreas que utilizem seu território para pouso não comercial a oferta de serviço comercial nos aeroportos utilizados, sem discriminação entre empresas fazem a mesma rota e sem prejuízo às operações normais dos voos internacionais. A quarta, confere aos contratantes a prerrogativa de designar as rotas para os serviços aéreos internacionais e os aeroportos a serem utilizados em seu território, bem como de cobrar taxas pela utilização desses aeroportos e de suporte à aeronavegação. A quinta, permite que os contratantes neguem ou revoguem a permissão a uma empresa de transporte aéreo, quando considerar que a propriedade e o controle efetivo da empresa não sejam de um nacional do Estado contratante ou quando a empresa não cumprir as leis do Estado de sobrevoo ou as disposições do Acordo.

O Artigo II estabelece a possibilidade de um Estado contratante que se considere lesado levar sua demanda ao Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), que investigará a situação e chamará as partes envolvidas para consultas para solucionarem a desavença, podendo acarretar, inclusive, a suspensão do Acordo para o Estado que o descumprir.

O Artigo III indica o prazo de vigência do Acordo, que está vinculado à vigência e duração da Convenção de Chicago. Também trata da possibilidade de denúncia, que, se efetivada, produz efeitos diferidos em um ano.

O Artigo IV estipulou regime de transição de vigência do Acordo, até que a Convenção de Chicago entrasse em vigor, no ano de 1947.

O Artigo V define que, para o Acordo, o termo “território” inclui as áreas terrestres e as águas territoriais adjacentes a elas que se encontrem sob a soberania, domínio, proteção ou mandato de um dado Estado contratante.

O Artigo VI define o procedimento de assinatura e aceite do Acordo, devendo o Estado contratante comunicar a sua aceitação ao Governo dos Estados Unidos da América, o qual informará aos demais Estados signatários sobre a data em que o Acordo entrará em vigor para cada Estado.

É o relatório

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219277974200>



CD219277974200*

II - VOTO DO RELATOR

Em dezembro de 1944 foi celebrada em Chicago a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, que estabelece as bases normativas para a aviação internacional, inclusive com relação ao uso do espaço aéreo e à segurança dos voos. Nessa Convenção foi conferido o direito de as aeronaves dos Estados partes em voos internacionais não regulares transitar sem escalas sobre o território de outro Estado parte e de fazer escalas para fins não comerciais, sem a necessidade de obter licença prévia.

Paralelo à conferência, foi também negociado o Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais, como um complemento normativo multilateral que busca estender os direitos de sobrevoo e de parada técnica a aeronaves em voos regulares, liberdades essas já conferidas pela Convenção a aeronaves em voos não regulares. Esse Acordo, entretanto, não chegou a entrar em vigor, na época, pois não houve um número suficiente de ratificações. Assim sendo, as condições para o trânsito de aeronaves em voos regulares entre os países que não assinaram o Acordo passaram a ser objeto de acordos de serviços aéreos bilaterais e multilaterais.

Desde a Convenção de Chicago, em 1944, 133 países aderiram aos termos do Acordo que ora apreciamos, viabilizando a aviação civil de longo alcance entre os signatários. O Brasil, entretanto, ainda não aderiu ao Acordo, pois preferiu negociar bilateralmente a regulamentação das liberdades de trânsito, em conjunto com as liberdades de tráfego (embarque e desembarque de passageiros e carga em voos comerciais que partem ou cheguem em seu território).

O Acordo prevê que cabe ao Estado contratante a prerrogativa de designar a rota para sobrevoo de aeronaves em serviço aéreo internacional regular e os aeroportos para eventual pouso técnico. Também outorga o direito de taxação pelo uso de aeroportos e da aeronavegação, bem como o direito de exigir da empresa operadora a oferta de serviços comerciais nos pontos de parada. Faculta-se ainda ao Estado contratante o direito de denegação ou



CD219277974200
* C D 2 1 9 2 7 7 9 7 4 2 0 0

revogação de certificados e permissões de empresas aéreas de outro Estado, em caso de descumprimento da legislação nacional. Prevê, ainda, que as controvérsias e demandas que surgirem na aplicação do Acordo podem ser submetidas ao Conselho da OACI para exame e recomendação, ou ao mecanismo de solução de disputas da Convenção.

Diante desse cenário, tendo em vista que o Brasil já confere o direito de sobrevoo e parada técnica aos países com os quais possui acordos de serviços aéreos bilaterais e multilaterais, e que, ao estender esse direito aos demais Estados contratantes do Acordo em exame reservará o seu direito soberano de regular o trânsito internacional em seu espaço aéreo, entendemos oportuna e conveniente a sua adesão, respaldada em parecer favorável do Ministério da Defesa e do então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Portanto, do ponto de vista desta Comissão, nada temos a opor à adesão do Estado brasileiro ao Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais, uma vez que elas pretendem basicamente estender aos signatários desse Acordo Multilateral a primeira e segunda liberdades do ar, amplamente negociada pelo Brasil nos demais acordos aéreos celebrados, tanto bilaterais quanto multilaterais.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, somos pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 256, de 2021.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Relator

2021-14024



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219277974200>



* C D 2 1 9 2 7 7 9 7 4 2 0 0 *