

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 758, DE 2018

Submete à consideração do Congresso Nacional o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Canadá sobre Transporte Aéreo, assinado em Brasília, em 8 de agosto de 2011.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado CLAUDIO CAJADO

I - RELATÓRIO

Sete anos após ter sido assinado em Brasília, em 8 de agosto de 2011, o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Canadá sobre Transporte Aéreo, foi encaminhado ao Congresso Nacional por meio da Mensagem nº 758, de 2018¹, assinada em 20 de dezembro de 2018, ao apagar das luzes do último governo.

A referida Mensagem está instruída com a Exposição de Motivos Interministerial (EMI) nº 00307/2016 MRE MTPA, assinada em 8 de setembro de 2016, portanto dois anos antes da mensagem presidencial de encaminhamento da proposição ao Congresso Nacional, pelos então Ministros de Estado das Relações Exteriores, José Serra, e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella Malta Lessa.

Os autos de tramitação estão veiculados no sistema de tramitação legislativa de proposições de acordo com as normas processuais—

1 BRASIL Câmara dos Deputados. Atividade Legislativa. Propostas Legislativas. Mensagem nº 758, de 2018. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1688636&filename=MSC+583/2018> Acesso em: 4 jul. 2019



legislativas pertinentes, inclusive a Norma Interna nº 1/2015 da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional.

O instrumento em pauta, semelhante a vários outros firmados por nosso país, compõe-se de vinte e seis artigos, encabeçados por brevíssimo preâmbulo.

No **Artigo 1**, são estabelecidos os **títulos e definições** a serem adotados no texto (autoridades aeronáuticas; serviços acordados; Acordo; serviço aéreo, serviço aéreo internacional, empresa aérea; Convenção; capacidade; empresa aérea designada; território).

A convenção mencionada é a Convenção da Aviação Civil Internacional, também conhecida como a Convenção de Chicago, a partir da qual surgiu a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), agência especializada da Organização das Nações Unidas para a aviação civil.

No **Artigo 2**, aborda-se, em três parágrafos, **a concessão de direitos** para as operações aéreas que são o objeto do instrumento em pauta.

No parágrafo primeiro, é fornecida a regra geral. Cada Estado Contratante concederá ao outro os direitos especificados a seguir, com a finalidade de operação de serviços aéreos internacionais pelas empresas aéreas designadas pelo outro, quais sejam:

- a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;
- b) fazer escalas no território da outra Parte para fins não comerciais; e
- c) na extensão permitida neste Acordo, o direito de fazer escalas em seu território nas rotas especificadas neste Acordo, com a finalidade de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros e carga, incluindo mala postal, separadamente ou em combinação.

No parágrafo segundo, estipula-se que as empresas aéreas de cada uma das Partes, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 do Acordo em tela, que se refere à designação e à autorização, também gozarão dos direitos especificados nas alíneas 'a' e 'b'.



No parágrafo terceiro, por sua vez, faz-se a ressalva às exceções previstas no parágrafo anterior, nos seguintes termos: *“Nada neste Acordo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante do direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros e carga, incluindo mala postal, transportados mediante remuneração ou aluguel e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte Contratante”*.

O **Artigo 3**, intitulado **Designação e autorização**, compõe-se de três parágrafos e é pertinente à designação de companhias aéreas pelos dois Estados contratantes para operarem os serviços aéreos que constituem o objeto do acordo, podendo as alterações que eventualmente ocorram nessa designação ser comunicadas entre ambas por via diplomática (parágrafo primeiro).

No segundo parágrafo, as Partes abordam o aspecto jurídico de autorização para a operação de serviços de transporte aéreo, bem como o respectivo procedimento a ser adotado, o que deverá ser feito *“de forma consistente com as leis e regulamentos daquela Parte Contratante, e sem demora”*.

No terceiro parágrafo, estabelecem os dois Estados que, após recebida a autorização, as empresas aéreas podem começar a operar a qualquer momento.

O **Artigo 4** intitula-se **Negação, Revogação, Suspensão e Limitação de Autorização**. Nele, em dois parágrafos, aborda-se o direito de os Estados acordantes negarem, revogarem ou suspenderem a autorização concedida, assim como limitarem os respectivos direitos da autorização concedida, de forma temporária ou permanente, nas hipóteses especificadas.

Essa possibilidade é adstrita às autoridades aeronáuticas de uma e de outra parte contratante, ressaltando-se, no segundo parágrafo, que se trata de possibilidade negativa que somente será exercida *após a realização de reunião de consulta com a outra Parte, “ou a menos que ação seja requerida para assegurar o cumprimento dos requisitos de segurança operacional e da aviação de acordo com as disposições dos Artigos 6 e 7”*.



Para esse procedimento, fixa-se, no Artigo 20 do texto, os prazos e procedimentos respectivos.

O **Artigo 5, Aplicação de Leis e Regulamentos**, é referente à escolha das leis e regulamentos pertinentes à entrada, permanência e saída de aeronaves usadas em serviços aéreos internacionais por uma Parte no território da outra, assim como àquelas normas aplicáveis aos passageiros, tripulação e carga.

No segundo parágrafo desse artigo, modula-se essa aplicação normativa da seguinte forma: “(...) *uma Parte Contratante concederá, sob circunstâncias similares, às empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante tratamento não menos favorável do que aquele concedido às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea engajada em serviços aéreos internacionais similares*”.

O **Artigo 6**, intitulado **Segurança Operacional, Certificados e Licenças**, compõe-se de sete detalhados parágrafos que se referem aos procedimentos 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, “*desde que tais certificados ou licenças tenham sido emitidos ou convalidados nos termos de e em conformidade com, no mínimo, os requisitos estabelecidos segundo a Convenção*”.

Nesse aspecto, é feita uma ressalva: “*As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante, entretanto, reservam-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoos de seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante*”.

Delibera-se, ainda, que, em caso de diferença entre as normas internas dos Estados signatários, há o dever de serem essas divergências comunicadas à OACI. Nessa hipótese, “*a outra Parte Contratante pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes, conforme o Artigo 20*”, a fim de que ambas esclareçam entre si a prática a ser adotada nessa questão.



No terceiro – e longo – parágrafo desse dispositivo, os dois Estados deliberam sobre consultas relativas às normas e aos requisitos de segurança operacional a serem realizadas entre as Partes *“nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, as tripulações de voo, as aeronaves e as operações das empresas aéreas designadas”* que devem ser realizadas entre elas em um prazo de quinze dias após o recebimento de pedido de qualquer Parte Contratante – ou, caso acertado entre as Partes – outro período.

A seguir, há, nesse dispositivo (no mesmo terceiro parágrafo), oportuna ressalva: se, depois de realizadas essas consultas, as autoridades aeronáuticas de um dos Estados chegarem à conclusão de que as autoridades aeronáuticas do outro, *“não mantêm e administram de maneira efetiva normas e requisitos de segurança operacional nessas áreas”* ou não adotem padrões mínimos estabelecidos nos termos da Convenção, *“as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante serão notificadas dessas conclusões, assim como das medidas consideradas necessárias para que esses padrões mínimos sejam cumpridos”*.

Caso as providências demandadas não sejam cumpridas em um prazo de quinze dias – ou em outro período excepcional acordado que possa ser aceito pelas autoridades aeronáuticas que fizeram as demandas – tal fato será motivo para *“negação, revogação, suspensão ou imposição de condições sobre as autorizações das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante”*.

No quarto parágrafo desse dispositivo, os dois Estados acordantes anuem a que *“(...) qualquer aeronave operada por ou, quando aprovado, em nome de uma empresa aérea de uma Parte Contratante poderá, enquanto se encontrar no território da outra Parte Contratante, ser objeto de inspeção pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a bordo e no entorno da aeronave, para verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e as condições aparentes da aeronave e de seus equipamentos (neste Artigo, denominada “inspeção de rampa”), desde que essa inspeção de rampa não cause atraso injustificado à operação da aeronave”*.



No quinto parágrafo, concordam os dois Estados que, na hipótese de, após uma inspeção de rampa, ser verificado que determinada aeronave ou procedimento de operação de aeronave não esteja cumprindo os padrões mínimos estabelecidos pela Convenção ou, ainda, na hipótese de falta de manutenção e de administração efetiva de normas de segurança, o Estado em que a operação se realiza poderá determinar “*que os requisitos sob os quais aquela aeronave é operada, não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos*”, constatação essa que também pode ser feita no caso da negativa de acesso para a inspeção de rampa.

Em face desses critérios, há, no Artigo 6, oportuna ressalva: “*Cada Parte Contratante, por meio de suas autoridades aeronáuticas, terá o direito, sem a necessidade de consulta, de negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações de uma empresa aérea da outra Parte Contratante no caso em que as autoridades aeronáuticas da primeira Parte Contratante concluem que medidas imediatas sejam essenciais para a segurança operacional da empresa aérea*”.

No sétimo parágrafo desse dispositivo, deliberam os dois Estados sobre as cessações dessas restrições, no momento em que deixarem de existir as condições que ensejaram tal medida.

No **Artigo 7**, o mais longo do texto, composto por dez parágrafos e denominado **Segurança da Aviação**, aborda-se o aspecto dos direitos e obrigações assumidos pelos Estados Partes segundo o Direito Internacional: ambos reafirmam “(...) sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita”, deveres esses que constituem parte integrante expressa da avença celebrada entre ambos.

Nesse sentido, reforçam as duas Partes os preceitos do Direito Internacional pertinentes à matéria e elencam os principais atos internacionais aplicáveis (sem a elisão de qualquer outro que seja pertinente) quais sejam:

- Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, feita em Tóquio em 14 de setembro de 1963;



- Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, feita na Haia em 16 de dezembro de 1970;

- Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, feita em Montreal em 23 de setembro de 1971;

- Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, feito em Montreal em 24 de fevereiro de 1988; e

- Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, feita em Montreal em 1 de março de 1991.

No terceiro parágrafo do dispositivo, os dois Estados comprometem-se a colaborar entre si e a fornecer um ao outro, a pedido, *“toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos e instalações de navegação aérea, e contra qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil”*.

No quarto parágrafo, comprometem-se os dois Estados a agir segundo as normas de segurança da OACI, designadas como anexos à Convenção, *“na medida em que tais disposições sobre segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes”*. Comprometem-se, ainda, a exigir que *“operadores de aeronaves por elas registradas, operadores de aeronaves estabelecidos ou com residência permanente em seu território e operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre segurança da aviação”*.

No quinto parágrafo, cada um dos dois Estados notificará o outro a respeito de qualquer diferença entre as respectivas legislações aplicáveis, podendo iniciar procedimentos de consultas recíprocas relativas às diferenças normativas existentes – a qualquer tempo.

No sexto parágrafo, anuem expressamente as duas Partes a que seja exigida de seus operadores de aeronave *“a observação das disposições sobre segurança da aviação”* mencionadas no parágrafo 4 pela



outra Parte Contratante, tanto para a entrada, quanto saída, ou a permanência no território da outra Parte Contratante.

No sétimo parágrafo, comprometem-se os dois signatários a atender, *“na maior extensão a que seja praticável, qualquer pedido da outra Parte Contratante com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica”*.

No oitavo parágrafo, é prevista a hipótese de ser feita avaliação *in loco* por um Estado contratante no território do outro Estado, nos sessenta dias seguintes a uma eventual notificação que tenha sido feita, para aferir a aplicação das medidas de segurança preconizadas relativas aos voos procedentes do Estado notificador. Nesse sentido, *“os entendimentos administrativos, incluindo o agendamento de datas específicas para a realização de tais avaliações, serão determinados mutuamente entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita”*.

No nono parágrafo, aborda-se a hipótese de incidente ou de ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave, ou de outros ilícitos que se refiram tanto à segurança da aeronave, quanto a de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou de instalações de navegação aérea, hipótese em que os Estados cooperantes deverão prestar um ao outro assistência recíproca, assim como facilitar comunicações e tomar outras medidas que sejam consideradas apropriadas a fim de pôr termo a incidente ou ameaça, de forma rápida e segura.

No décimo parágrafo, determina-se que, na hipótese de uma parte contratante ter motivos razoáveis para acreditar que a outra não cumpre as disposições desse Artigo 7, poderá demandar a realização de consultas, que têm o prazo de quinze dias para serem iniciadas. Não havendo consenso a respeito em quinze dias da data em que as consultas respectivas tiverem sido iniciadas, o Estado que as tiver solicitado poderá *“negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações das empresas aéreas designadas”* pelo outro Estado. Ademais, nos termos da parte final desse dispositivo, *“quando justificada por uma emergência ou para impedir que*



continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a Parte Contratante que acredita que a outra Parte Contratante não cumpre as disposições deste Artigo poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento”.

O **Artigo 8**, composto por quatro parágrafos, é pertinente aos **Direitos Alfandegários e Outras Taxas**, respectivos procedimentos, a serem aplicados de forma consentânea com a legislação nacional e regulamentos, com base na reciprocidade, no que concerne a:

(...) restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos internos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes (incluindo motores), equipamentos de uso normal das aeronaves, provisões de bordo (incluindo bebidas alcoólicas, tabaco e outros produtos destinados para venda aos passageiros em quantidades limitadas durante o voo) e outros itens destinados a ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves daquela empresa aérea, assim como bilhetes, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea.

No parágrafo segundo do dispositivo delibera-se que:

Artigo 8 (...)

2. As isenções concedidas com respeito aos itens listados no parágrafo 1 serão aplicadas quando esses itens forem:

- a) introduzidos no território de uma Parte Contratante por ou em nome de uma empresa aérea designada da outra Parte Contratante;
- b) mantidos a bordo das aeronaves da uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante, na chegada ou na saída do território da outra Parte Contratante; ou
- c) embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante.

Em relação a essas isenções, delibera-se que incidirão, *“sejam ou não tais produtos utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte Contratante que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja alienada no território de tal Parte Contratante”.*



Ademais, conforme previsto no terceiro parágrafo, “o equipamento de bordo de uso regular e os materiais ou suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes Contratantes, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte Contratante com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território”.

Nessa hipótese, os referidos itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, “conforme os regulamentos alfandegários aplicáveis no território da outra Parte Contratante”.

Ademais, “bagagem e carga em trânsito direto pelo território de qualquer das Partes Contratantes serão isentos de taxas alfandegárias e outros encargos similares”.

O **Artigo 9** intitula-se **Estatísticas** e estabelece a obrigação de que as autoridades aeronáuticas de cada um dos Estados-parte forneçam às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, “as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas com a finalidade de revisão da operação dos serviços acordados”.

O **Artigo 10** é referente aos **Preços**, aqui entendidos, nos termos do primeiro parágrafo, como quaisquer tarifas (incluindo programas de milhagens ou outros benefícios ligados ao transporte aéreo) tanto para o transporte de passageiros e suas bagagens, como à carga (excluída a mala postal), bem como às condições que afetem diretamente a disponibilidade ou aplicabilidade de tais tarifas, taxas ou encargos, excluídos os termos ou as condições gerais de transporte. Esse dispositivo é composto por mais quatro parágrafos.

No segundo parágrafo, ambas as Partes anuem a que tais preços sejam estabelecidos por *livre concorrência entre as empresas* autorizadas a operar, com base em considerações próprias de mercado, sem necessidade de aprovação prévia, conforme especificado no parágrafo terceiro. Nesse dispositivo, todavia, prevê-se a possibilidade de serem solicitadas informações, assim como que as empresas do outro Estado



contratante forneçam as informações solicitadas sobre preços, para suas autoridades aeronáuticas, “*de maneira e formato aceitáveis*” para tais autoridades.

No quarto parágrafo, está prevista a hipótese em que haja insatisfação por um Estado-parte relativa aos preços cobrados por empresa aérea do outro. Recebida a notificação pertinente, há o prazo de dez dias úteis a contar do recebimento da notificação, para que, com a cooperação das autoridades aeronáuticas da outra parte, o Estado questionado manifeste a sua concordância com a notificação de insatisfação, a fim de que tomem as medidas necessárias para assegurar que tal preço seja retirado e deixe de ser cobrado.

No quinto parágrafo, estipula-se que os termos e condições gerais de transporte estarão sujeitos às leis e aos regulamentos nacionais de cada Estado Parte. Além disso, “*qualquer Parte Contratante poderá solicitar que as empresas aéreas designadas registrem seus respectivos termos e condições gerais de transporte junto a suas autoridades aeronáuticas em no máximo trinta (30) dias antes da data proposta para início de efeito ou em período menor conforme possa ser permitido pelas autoridades aeronáuticas*”. Além disso, se um Estado contratante “*...tomar medida para desaprovar qualquer termo ou condição de uma empresa aérea designada*”, esse Estado prontamente informará o Estado contraparte a respeito.

No **Artigo 11**, intitulado **Concorrência**, composto por dois parágrafos, estipula-se que cada parte contratante concederá “*oportunidade justa e igual para empresas aéreas designadas operarem serviços aéreos, de forma a assegurar as condições de mercado que as empresas aéreas necessitam*” a fim de explorar **todo** o conjunto de direitos previsto no instrumento em tela.

No segundo parágrafo, ambos os Estados reconhecem que subsídios governamentais podem afetar adversamente a igualdade de oportunidades para competir na prestação de serviços aéreos regidos pelo instrumento em análise.



O **Artigo 12** contém as normas pertinentes à **Disponibilidade de Aeroportos e Instalações e Serviços da Aviação**. Nele está prevista cláusula de nação mais favorecida: *“Cada Parte Contratante assegurará que aeroportos, aerovias, controle de tráfego aéreo e serviços de navegação aérea, segurança da aviação, e outras instalações e serviços relacionados que sejam prestados em seu território estarão disponíveis para utilização pelas empresas aéreas da outra Parte Contratante, em termos não menos favoráveis que os termos mais favoráveis disponíveis para qualquer outra empresa aérea na época em que os acordos de utilização sejam efetuados”*.

No **Artigo 13**, por sua vez, abordam-se as **Tarifas para Aeroporto e Instalações e Serviços de Aviação**. Define-se, para os efeitos do instrumento em pauta o que sejam tarifas aeronáuticas (valor cobrado às empresas aéreas pelo uso de aeroportos, navegação aérea ou instalações e serviços de segurança operacional e da aviação, incluindo instalações e serviços correlatos). Nos termos do segundo parágrafo, cada Parte Contratante assegurará que essas tarifas *“sejam justas, razoáveis e não injustamente discriminatórias”*, devendo ser aplicadas às empresas aéreas da outra parte *“em termos não menos favoráveis do que os termos mais favoráveis disponíveis para qualquer outra empresa aérea”*.

Além disso, essas tarifas deverão refletir, mas não exceder o custo total da prestação, pelas autoridades ou órgãos competentes, do uso de aeroportos, segurança da aviação e instalações e serviços correlatos no aeroporto ou no sistema aeroportuário, podendo incluir *“retorno razoável sobre os ativos, após depreciação”*. Em contrapartida, *“As instalações e os serviços para os quais as tarifas são cobradas serão proporcionados de forma eficiente e econômica”*.

Ademais, nos termos do quinto parágrafo desse artigo, cada um dos dois Estados *“...encorajará a realização de consultas entre autoridades ou órgãos competentes em seu território e empresas aéreas ou suas organizações representativas que utilizam as instalações e os serviços proporcionados, e encorajará autoridades ou órgãos competentes em seu*



território e empresas aéreas ou suas organizações representativas a trocar tais informações conforme seja necessário para permitir uma revisão precisa da razoabilidade das tarifas de acordo com os princípios dos parágrafos 2, 3 e 4.”

Os dois Estados devem, ainda, encorajar as autoridades competentes “*a comunicar aos usuários, com antecedência razoável, quaisquer propostas de modificação das tarifas aeronáuticas a fim de permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas*”.

Em tempo, observe-se que a redação do parágrafo sétimo desse artigo tem, na tradução para o português, uma redação deveras sofrível, senão vejamos: “*Uma parte não será considerada (...) estar violando (...)*” etc.

Em síntese, deseja-se dizer nesse dispositivo que, exceto se um dos dois Estados (1) deixar de revisar valor ou prática que tenha sido objeto de queixa por parte do outro Estado, em lapso razoável de tempo, ou (2) se, após concluída a revisão, não tomar as medidas de sua alçada para corrigir o problema, tal fato não será considerado violação às disposições do acordo. Fica essa ressalva de redação registrada neste relatório, até no sentido de facilitar uma eventual análise hermenêutica, uma vez que o avulso de tramitação legislativa pode ser considerado fonte auxiliar de interpretação, no caso de norma jurídica cuja redação gere controvérsia.

O **Artigo 14**, por outro lado, intitulado **Capacidade**, abordam-se os aspectos referentes à frequência e à capacidade dos serviços a serem prestados.

Permitem os dois Estados que empresas designadas do outro Estado determinem frequência e capacidade dos serviços acordados baseados em considerações comerciais próprias do mercado: “*Dessa forma, uma Parte Contratante não imporá sobre as empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante qualquer exigência com respeito à capacidade, à*



frequência ou à tráfego que seja inconsistente com os propósitos deste Acordo” (sic).

Ademais, não poderá ser limitado unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou os tipos de aeronaves que terão a possibilidade de operar.

Há, para essa hipótese, uma exceção: *“exceto como possa ser requerido por razões de natureza alfandegária e de outros serviços de inspeção governamental, por razão técnica ou operacional, sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção”*², que determina o seguinte:

“(…) ARTIGO 15

Taxas de aeroporto e outros impostos

Todo aeroporto de um Estado contratante que esteja aberto ao uso público de suas aeronaves nacionais, estará também aberto, sujeito ao disposto no artigo 68, em condições uniformes de igualdade às aeronaves de todos os Estados contratantes. Essas condições uniformes aplicar-se-ão ao uso pelas aeronaves de todos os Estados contratantes de tôdas as facilidades de navegação aérea, incluindo os serviços de rádio e meteorologia, que estejam à disposição do público para a segurança e rapidez da navegação aérea.

As taxas exigidas ou permitidas por um Estado contratante para o uso de aeroportos ou facilidades para a navegação aérea por parte das aeronaves de qualquer outro Estado contratante se ajustarão às seguintes normas:

a) no tocante às aeronaves que não se dediquem a serviços aéreos internacionais regulares, as taxas não serão mais altas que as pagas por aeronaves nacionais da mesma classe dedicadas a operações similares; e

b) no tocante às aeronaves empregadas nos serviços aéreos internacionais regulares, as taxas não serão mais altas que as pagas por aeronaves nacionais empregadas em serviços aéreos internacionais similares.

Estas taxas serão divulgadas e comunicadas à Organização Internacional de Aviação Civil, ficando entendido que, se um Estado contratante interessado solicitar as taxas exigidas para o uso de aeroportos e outras instalações estarão sujeitos à exame pelo Conselho, que opinará a respeito e fará recomendações ao Estado ou aos Estados interessados. Nenhum Estado contratante imporá direitos ou outros impostos simplesmente pelo privilégio de trânsito sobre

2 BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Legislação. Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D21713.htm> Acesso em: 6 jul.2019.



seu território, ou de entrada ou de saída no mesmo às aeronaves de outro Estado contratante ou sobre as pessoas ou bens que estejam a bordo das mesmas.

No segundo parágrafo do Artigo 14 do ato bilateral em exame, determina-se que, por meio das respectivas autoridades aeronáuticas, cada um dos dois Estados *“poderá requerer, para conhecimento, o registro do planejamento de voos ou do quadro de horários, dentro de um período máximo de quinze (15) dias, ou de período menor, conforme essas autoridades possam requerer, antes da operação de serviços novos ou revistos”*.

Além disso, caso sejam solicitados registros para conhecimento, a Parte solicitante deverá minimizar os encargos administrativos respectivos.

O **Artigo 15**, intitulado ***Representantes de Empresas Aéreas*** (denominado *Atividades Comerciais*, em outros acordos congêneres), é composto por dois parágrafos, cada um contendo duas alíneas, em que se prevê a liberação de comercialização de serviços aéreos bilaterais por empresas de um Estado-parte, no território do outro, com base no princípio da reciprocidade, inclusive no que concerne a trazer do seu Estado de origem, para o outro Estado, tanto aeronautas, quanto aeroviários. Veja-se o disposto no parágrafo primeiro do Acordo em debate:

Artigo 15– Representantes de empresas aéreas

1. Cada Parte Contratante permitirá:

a) às empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, com base na reciprocidade, trazer e manter em seu território seus representantes e o pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados; e

b) que essas necessidades de pessoal sejam, a critério das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, satisfeitas com pessoal próprio ou usando os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere em seu território e seja autorizada a prestar esses serviços para outras empresas aéreas. (...) ³

3 BRASIL. Câmara dos Deputados. Atividade Legislativa. Propostas Legislativas. Mensagem nº 758, de 2018. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=50C0EC77BDB7BAEEC973F776F5CD21FB.proposicoesWeb1?codteor=1707374&filename=MSC+758/2018 Acesso em: 6 jul. 2019.



Ressalva-se, em bom momento, no quinto parágrafo, que tais representantes e auxiliares estrangeiros estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor do Estado em que estiverem prestando serviço.

Prevê-se, ainda, nesse mesmo dispositivo, que deverão ser processados rapidamente – *“com um mínimo de demora”* – e de forma consistente com as leis e regulamentos internos de cada uma das Partes – **as solicitações relativas às autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados** no parágrafo 1; e, ainda, deverão os dois Estados facilitar e **acelerar as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam ao prazo de noventa (90) dias.**

No **Artigo 16**, pertinente a ***serviços de apoio em solo***, em dois parágrafos, os dois Estados firmam o compromisso de permitirem que as empresas aéreas da outra Parte, quando em operação no seu território:

a) com base no princípio da reciprocidade, que elas próprias executem o seu próprio serviço de apoio em solo, mesmo estando no território da outra Parte ou, por opção das empresas autorizadas, terem os serviços de apoio em solo prestados no todo ou em parte por qualquer agente autorizado a prestar tais serviços pelas autoridades competentes;

b) prestem serviços de apoio em solo para outras empresas aéreas que operem no mesmo aeroporto em seu território.

Essas permissões estarão sujeitas *“apenas a restrições físicas ou operacionais resultantes de considerações sobre as limitações físicas das instalações aeroportuárias”* e referentes à segurança operacional.

Ademais, quaisquer dessas restrições deverão ser aplicadas uniformemente *“e em termos não menos favoráveis do que os termos mais favoráveis disponíveis para qualquer empresa aérea engajada em serviços aéreos internacionais similares na época em que estas restrições forem impostas”*.



O **Artigo 17** do instrumento em pauta denomina-se **Vendas e Remessa de Divisas**. São estabelecidas as seguintes normas de permissão às empresas aéreas da outra parte:

a) vender o transporte aéreo, tanto em seu território de origem, diretamente, ou, de acordo com a opção feita pelas empresas aéreas, “em moedas livremente conversíveis de outros países”, e “qualquer pessoa poderá adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por essas empresas aéreas”;

b) converter e remeter para o exterior, a pedido, receitas obtidas no curso normal de suas operações;

c) pagar despesas locais, incluindo compra de combustível, em seu território em moeda local, ou à opção das empresas aéreas designadas, em moedas livremente conversíveis.

No **Artigo 18**, os Estados acordantes deliberam a respeito dos **Impostos** devidos e das isenções tributárias aplicáveis.

No primeiro parágrafo estipulam que lucros e receitas advindos da operação de aeronave em tráfego internacional, incluindo a participação em acordos comerciais entre empresas e acordos comerciais conjuntos, serão isentos de quaisquer impostos sobre os lucros.

No segundo parágrafo, determina-se que capital e ativos de uma empresa aérea de uma Parte, concernentes à operação de suas aeronaves, serão de quaisquer impostos sobre o capital e ativos “(...) *que sejam impostos pelo governo da outra Parte Contratante*”.

A redação desse segundo parágrafo, em português, está inadequada. Imagina-se que, nesse dispositivo, o que se teve a intenção de dizer foi “*o capital e os ativos de uma empresa aérea de uma Parte Contratante relativos à operação de suas aeronaves no serviço internacional serão isentos de quaisquer impostos sobre o capital e os ativos que sejam tributados pelo governo da outra Parte contratante*”.



Aproveitamos o ensejo para sugerir maior cuidado na revisão das traduções de atos internacionais encaminhados ao Congresso Nacional, que têm, recorrentemente, apresentado inúmeros problemas, por vezes tornando ininteligível dispositivos de avenças celebradas.

No terceiro parágrafo, prevê-se nova isenção tributária: *“ganhos resultantes da alienação de aeronaves operadas no serviço internacional e da propriedade móvel relativa à operação de tais aeronaves”,* que sejam auferidos por empresas aéreas, *“serão isentos de quaisquer impostos sobre os ganhos que sejam fixados pelo governo da outra Parte Contratante”*.

Nesse sentido, são definidos, no parágrafo quarto desse artigo, o alcance das expressões utilizadas. Julgo conveniente reproduzir na íntegra esse dispositivo:

a) o termo ‘**lucros ou receitas**’ inclui receitas e rendas brutas obtidas diretamente da operação de aeronaves no serviço internacional, incluindo:

- i) fretamento ou aluguel de aeronaves; e
- ii) venda de transporte aéreo, seja pela própria empresa aérea ou por qualquer outra empresa aérea; e
- iii) juros sobre os montantes gerados diretamente a partir da operação de aeronaves no serviço internacional desde que tais juros sejam incidentes à operação;

b) o termo ‘**serviço internacional**’ significa o transporte de pessoas e/ou carga, incluindo mala postal, exceto onde tal transporte seja realizado principalmente entre pontos no território de uma Parte Contratante; e

c) o termo ‘**empresa aérea de uma Parte Contratante**’ significa, no caso do Canadá, uma empresa aérea estabelecida no Canadá para fins de imposto sobre a renda e, no caso do Brasil, uma empresa aérea estabelecida no Brasil para fins de imposto sobre a renda.⁴

Esse dispositivo, todavia, será considerado sem efeito, nos termos do parágrafo quinto do Artigo 18, caso haja entre os dois Estados celebrantes acordo em vigor e em aplicação referente à bitributação.

No **Artigo 19**, os dois Estados deliberam a respeito dos dispositivos do presente instrumento que serão aplicáveis a **voos charter e a voos não regulares**. Sem prejuízo das disposições legais e regulamentares

4 Id, ibidem, p. 17/24.



dos dois Estados referentes a voos charter e a voos não regulares, ou, mesmo, a operação das transportadoras aéreas de terceiros envolvidas em tais operações, serão aplicadas a essa modalidade de transporte aéreo as provisões estabelecidas nos seguintes artigos da avença em análise:

- Artigo 5 (Aplicação de Leis e Regulamentos);
- Artigo 6 (Segurança Operacional, Certificados e Licenças);
- Artigo 7 (Segurança da Aviação):
- Artigo 8 (Direitos Alfandegários e Outras Taxas);
- Artigo 9 (Estatísticas);
- Artigo 12 (Disponibilidade de Aeroportos e Instalações e Serviços da Aviação);
- Artigo 13 (Tarifas Aeroportuárias e de Instalações e Serviços de A viação);
- Artigo 15 (Representantes de Empresas Aéreas);
- Artigo 16 (Serviços de Apoio em Solo);
- Artigo 17 (Vendas e Remessa de Divisas);
- Artigo 18 (Impostos) e
- Artigo 20 (Consultas).

As disposições finais, que são praxe em acordos congêneres, estão contidas nos Artigos 20 a 26 do texto acordado:

- no **Artigo 20**, é estabelecido o mecanismo de **Consultas** entre os dois Estados acordantes, sendo previstas hipóteses, procedimentos e prazos;
- no **Artigo 21**, tratam os dois Estados da possibilidade de **Emendas** ao instrumento;



- no **Artigo 22**, deliberam ambos a respeito da **Solução de Controvérsias**, hipótese em que as autoridades aeronáuticas deverão buscar, em primeiro lugar, consultas e negociações – não se chegando a bom termo, deverão tentar solucionar eventuais controvérsias por via diplomática – e, em caso de insucesso, deverão recorrer à arbitragem, segundo procedimentos que venham a ser acordados pelas Partes;

- no **Artigo 23**, prevê-se a possibilidade de **denúncia** do instrumento, com os prazos e procedimentos para tanto previstos;

- no **Artigo 24**, delibera-se a respeito do **Registro** do acordo em tela, assim como de eventuais emendas, **na OACI**;

- no **Artigo 25**, estipula-se, em relação a eventuais **Acordos Multilaterais** supervenientes que sejam subscritos pelos Estados signatários e que abordem assuntos abrangidos pelo instrumento em análise, que “(...) as Partes realizarão consultas com vistas a determinar a extensão em que este Acordo é afetado pelas disposições do acordo multilateral”;

- no **Artigo 26**, acordam as Partes quanto ao momento de **Entrada em Vigor** do acordo em exame.

No fecho do instrumento, afirma-se ter sido o mesmo feito em duas vias, em português, francês e inglês, sendo todas as versões firmadas igualmente autênticas.

Acompanha o instrumento principal um único anexo, de três laudas, composto por quatro parágrafos que abrangem quatro diferentes pontos, quais sejam:

1. Quadro de Rotas

Nele, conforme já mencionado no início deste relatório, listam-se os chamados *pontos aquém; pontos de origem; pontos intermediários; pontos de destino* e os *pontos além*, tanto para o Brasil, quanto para o Canadá.

Para pontos aquém, intermediários e além, são escolhidos pelos dois Estados quaisquer pontos, sem restrição alguma. Para pontos de origem, quaisquer pontos do país de origem (Brasil ou Canadá). Da mesma



forma para os pontos de destino: quaisquer pontos do país de destino (Brasil ou Canadá).

Há duas notas explicativas para o quadro de rotas, estipulando-se que as empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção:

- 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 aquém, intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem (não há, como em outros textos acordados com outros países, restrição a direitos de cabotagem nesse dispositivo, entendendo-se, portanto, que estejam permitidos);
- d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;
- e) transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer aeronaves em quaisquer pontos (não havendo restrição quanto à nacionalidade, fala-se “em qualquer de suas aeronaves para qualquer aeronave em qualquer ponto”);
- f) servir pontos aquém de qualquer ponto em seu território, com ou sem mudança de aeronave ou número de voo e oferecer e anunciar tais serviços ao público como serviços diretos;
- g) efetuar paradas em qualquer ponto ou pontos dentro ou fora do território de qualquer Parte Contratante;
- h) transportar tráfego em trânsito pelo território da outra Parte Contratante; e
- i) combinar tráfego na mesma aeronave independentemente de onde esse tráfego se origina.

Esclarece-se, no fecho do anexo que contém o quadro de rotas, que as empresas aéreas designadas, de ambas as Partes, poderão vir a ser decididos entre as autoridades aeronáuticas dos dois países.



Especifica-se, ainda, que as hipóteses acima arroladas *não sofrerão limitação de direção ou geográfica*. Ademais, tal ocorrerá “*sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitida sob este Acordo, desde que o transporte seja parte de um serviço que sirva um ponto no território do país da empresa aérea designada*”⁵.

2. Código compartilhado:

Essa hipótese é pactuada de forma bastante ampla entre as duas Partes Contratantes, senão vejamos: ***“qualquer empresa aérea designada poderá concluir acordos comerciais ou cooperativos de comercialização incluindo, mas não limitado a bloqueio de espaço ou código compartilhado com qualquer outra empresa aérea, inclusive com empresas aéreas de terceiros países”*** (portanto, países que tenham ou não acordos bilaterais com quaisquer dos dois Estados convenientes ou com ambos), **desde que:**

- a) a empresa aérea operadora em tais arranjos detenha as autorizações operacionais e os direitos de tráfego apropriados;
- b) ambas as empresas operadora e comercializadora detenham os direitos de rota apropriados;
- c) no que diz respeito a cada bilhete vendido, o comprador seja informado no ponto de venda sobre qual empresa aérea operará cada voo que forme parte do serviço;
- d) as atividades mencionadas sejam realizadas de acordo com as leis e os regulamentos aplicáveis em cada país;
- e) as autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes não negarão permissão para os serviços de código compartilhado identificados nesta seção pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, em função de as empresas aéreas que operem as aeronaves não terem o direito concedido pela primeira Parte Contratante de transportar tráfego sob os códigos das empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante;
- f) acordos de código compartilhado estarão sujeitos aos requisitos regulatórios normais; e
- g) tais acordos de código compartilhado não concedam quaisquer direitos de tráfego adicionais.

Comparando-se o conteúdo desse dispositivo referente a código compartilhado, nesse acordo bilateral com o Canadá, com dispositivos semelhantes naqueles outros acordos bilaterais celebrados com outros

⁵ Id, ibidem, p. 21-22.



países, verifica-se que, no instrumento em exame, é ampliado o escopo de possibilidades de compartilhamento, o que deve ser detidamente examinado na Comissão de Viação e Transportes, quanto aos eventuais impactos internos, para as empresas brasileiras.

3. Serviços intermodais

“*Sem restrição*”, os dois Estados permitirão que as empresas designadas do outro, autorizadas a operar em seu território, “*empreguem, em conexão com os serviços acordados, qualquer transporte de carga por superfície de ou para quaisquer pontos nos territórios das Partes Contratantes*” ou, ainda, “*em terceiros países, inclusive o transporte de e para todos os aeroportos com instalações alfandegárias, e incluindo, quando possível, o direito de transportar carga de acordo com as leis e regulamentos aplicáveis*”, nos termos da alínea ‘a’ do dispositivo referente a serviços intermodais.

Ademais, concordam em que as empresas designadas tenham “*acesso às instalações e aos procedimentos alfandegários do aeroporto para a carga movimentada por superfície ou por via aérea*”.

Concordam, ainda, os dois Estados, que serviços intermodais de carga “*poderão ser oferecidos mediante um preço único para todo o transporte aéreo e de superfície combinados, desde que os expedidores sejam informados sobre a identidade do operador e o modal de transporte utilizado para cada trecho do transporte*”.

4. Flexibilidade Operacional

Nesse dispositivo, estipulam os dois Estados que as autoridades aeronáuticas de um e outro “***darão consideração favorável***” às solicitações oriundas das empresas aéreas designadas do outro Estado para operar os serviços acordados utilizando aeronaves, ou aeronaves e tripulação, arrendadas ou fretadas de uma empresa aérea ou empresas aéreas de qualquer Parte Contratante ou empresas aéreas de terceiros países.



Lembre-se, a respeito, que essas normas envolvem: arrendamento de aeronaves (*dry lease*); aeronaves subarrendadas ou arrendadas por hora (*interchange* ou *lease for hours*), ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção (*wet lease*), o que usualmente ocorre por meio de um contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção – artigo 83 bis – aspectos que, nesse acordo específico não estão detalhados, conquanto englobados pelo dispositivo genérico acordado.

Há, ainda, nesse dispositivo, uma ressalva, no sentido de que “a utilização de aeronaves arrendadas ou fretadas estará sujeita aos requisitos regulatórios normalmente aplicados a tais operações. Todos os direitos de tráfego serão exercidos apenas pela(s) empresa(s) designada(s) das Partes Contratantes”.

Apresentada em Plenário em 26 de dezembro de 2018 – sete anos e meio após ter sido firmada – a proposição em pauta foi recebida nesta comissão em 5 de fevereiro de 2019, distribuída ao Deputado Pedro Lupion, em 27 de março de 2019, que deixou de ser membro deste colegiado e a devolveu sem manifestação. Essa a razão por que, em 19 de junho de 2019 nos foi distribuída para relatar.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Canadá sobre Transporte Aéreo, assinado há dez anos, em 8 de agosto de 2011, em Brasília, pelo então Ministro das Relações Exteriores, Antonio Patriota, e pelo Ministro do Comércio Internacional do Canadá, Edward Fast, foi apresentado ao Congresso Nacional cinco dias antes de se encerrar a legislatura passada.



Vem instruído com a sucinta Exposição de Motivos Interministerial nº 307, de 2016, do Ministério das Relações Exteriores e do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, na qual se afirma que, para a sua confecção, atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores e a Agência Nacional de Aviação Civil, com o objetivo de ser estabelecido “*um marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Canadá*”, esperando-se que, a partir dessas medidas, haja um adensamento das relações bilaterais.

Nesse sentido, cumpre relembrar que, em 1866, ocorreu a abertura do primeiro escritório comercial do Canadá no Brasil e, dez anos mais tarde, em 1876, o Imperador Dom Pedro II visitou oficialmente o Canadá. Em 1941, houve a abertura da Embaixada do Brasil em Ottawa e, em 1944, a abertura da Embaixada do Canadá no Brasil, tendo sido designado Jean Désy, como o primeiro Embaixador do Canadá no Brasil.⁶

Desde então, tem havido crescimento do relacionamento bilateral, que envolve parcerias em educação, ciência, política agrícola, tecnologia e inovação.

O Canadá é, a propósito, o país que abriga o maior número de estudantes brasileiros, grande parte interessados em estudar inglês e francês durante curtos períodos de tempo.

Os dois países utilizam diversos mecanismos de coordenação e diálogo bilateral, entre os quais o Diálogo de Parceria Estratégica, o Diálogo Político Militar, o Conselho Conjunto Econômico-Comercial e o Comitê Conjunto Brasil-Canadá para Cooperação em Ciência, Tecnologia e Inovação.

Ressalte-se, ainda, que o Canadá é o principal destino de investimento brasileiro no exterior, com estoque superior a US\$ 20 bilhões, o que torna o Brasil a sétima maior fonte de investimento estrangeiro direto naquele país, segundo o Itamaraty⁷: “*os investimentos brasileiros concentram-se no setor de mineração. Os investimentos canadenses no*

6 BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Relações bilaterais. Canadá. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=4911&Itemid=478&cod_pais=CAN&tipo=ficha_pais&lang=pt-BR> Acesso em: 7 jul. 2019.

7 Id, ibidem.



Brasil, por sua vez, atingem cerca de US\$ 15 bilhões e abrangem áreas como engenharia civil, tecnologia e mineração”.

De outro lado, acordos para a cooperação em matéria de serviços aéreos bilaterais com outros países têm sido recorrentes, na história recente diplomática do país e tem dominado o cenário dos atos internacionais celebrados que têm sido encaminhados à nossa apreciação: treze dos atos internacionais recebidos nesta Casa em 2018 tiveram como foco a liberação dos serviços aéreos, mediante acordos bilaterais.

No presente caso, os termos do ato internacional bilateral para essa cooperação são bastante abrangentes, maiores do que alguns outros que temos examinado recentemente.

Este Acordo segue o paradigma de acordos-modelo de serviços aéreos da OACI⁸ 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 e economicidade 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.

⁸ 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.



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–Canadá assinado em 2011 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, Cingapura, Coreia do Sul, Costa Rica, Emirados Árabes, Gana, Hong Kong, Islândia, Jamaica, México, Omã, Quênia e Zimbábue.

O Acordo Brasil–Canadá prescreve, dentro do padrão usual dessas avenças, 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, 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, para pontos na outra Parte, podendo ir para qualquer ponto além. 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.

No âmbito da segurança operacional e da segurança da aviação, o Acordo tem por piso os requisitos estabelecidos pela 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 8 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, CRFB/88), sendo instrumento que irá disciplinar os serviços aéreos entre Brasil e Canadá de maneira mais eficaz e eficiente, contribuindo para o incremento das relações bilaterais no campo comercial, turístico, cultural, educacional e de investimentos.

Por essas razões, votamos pela **APROVAÇÃO** do texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Canadá sobre Transporte Aéreo, assinado em Brasília, em 8 de agosto de 2011, nos termos do projeto de decreto legislativo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Relator

2021-15319-260



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

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2021

(Mensagem nº 758, de 2018)

Aprova o texto do Acordo entre o
Governo da República Federativa do Brasil
e o Governo do Canadá sobre Transporte
Aéreo, assinado em Brasília, em 8 de
agosto de 2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto do Acordo entre o Governo da
República Federativa do Brasil e o Governo do Canadá sobre Transporte
Aéreo, assinado em Brasília, em 8 de agosto de 2011.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da
Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional
quaisquer atos que possam resultar em 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 2021.

Deputado CLAUDIO CAJADO

Relator

2021-15319-260

