



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 256-B, DE 2021

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 555/2019

Ofício nº 341/2019

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; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. CARLOS CHIODINI); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. EDUARDO CURY).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão



**CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL**

Apresentação: 17/06/2021 15:39 - Mesa

PDL n.256/2021

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº _____, DE 2021
(MENSAGEM Nº 555/2019)

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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais, feito em Chicago, Estados Unidos da América, em 7 de dezembro de 1944.

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 16 de junho de 2021.

Deputado Aécio Neves
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aécio Neves
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219843524100>



MENSAGEM N.º 555, DE 2019

(Do Poder Executivo)

Ofício nº 341/2019

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

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

MENSAGEM Nº 555

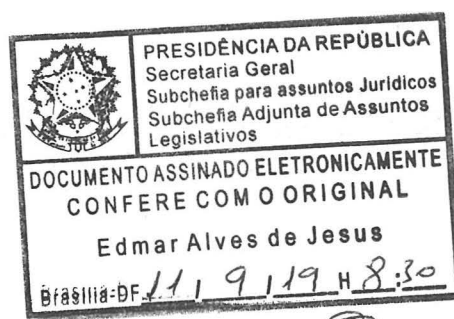
Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores, da Defesa e da Infraestrutura, o texto do Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais, feito em Chicago, Estados Unidos da América, em 7 de dezembro de 1944.

Brasília, 6 de novembro de 2019.



09064.000089/2018-71



EMI nº 00119/2019 MRE MD MINFRA

Brasília, 10 de Setembro de 2019

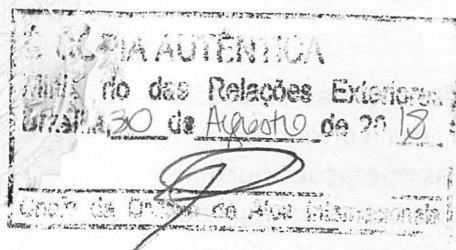
Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha o texto do Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais, feito em Chicago, Estados Unidos da América, em 7 de dezembro de 1944.

2. O referido Acordo multilateral foi concluído no mesmo dia da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, da qual o Brasil é Estado parte. Desde 1945, cento e trinta e três Estados aderiram ao Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais.
3. Em correspondência de 10 de julho de 2015, o Secretário-Geral da Organização Internacional de Aviação Civil recomendou a adesão ao Acordo, seguindo orientação da Resolução A38-14/2013 da Assembleia da Organização.
4. Em 2017, a Agência Nacional de Aviação Civil solicitou ao Ministério das Relações Exteriores que coordenasse os procedimentos no âmbito do Governo brasileiro com vistas à adesão ao Acordo, que foi igualmente analisado pelas áreas competentes do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa e do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.
5. À luz do exposto, e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o art. 84, inciso VIII, combinado com o art. 49, inciso I da Constituição Federal, submetemos a Vossa Excelência o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autênticas do Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais.

Respeitosamente,

*Assinado eletronicamente por: Ernesto Henrique Fraga Araújo, Tarcísio Gomes de Freitas,
Fernando Azevedo e Silva*



ACORDO RELATIVO AO TRÂNSITO DOS SERVIÇOS AÉREOS INTERNACIONAIS

(assinado em Chicago, em 7 de dezembro de 1944)

Os Estados que assinam e aceitam este Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais, sendo membros da Organização da Aviação Civil Internacional, declaram o que se segue:

ARTIGO I

Seção 1

Cada Estado contratante confere aos outros Estados contratantes as seguintes liberdades do ar relativas aos serviços aéreos internacionais regulares:

- (1) O privilégio para voar através do seu território sem realização de pouso;
- (2) O privilégio de pousar para fins não comerciais.

Os privilégios desta seção não se aplicam a aeroportos utilizados para fins militares, com exclusão de todo serviço aéreo internacional regular. Em zonas de hostilidades ou de ocupação militar, e em tempo de guerra nas rotas de abastecimento das referidas zonas, o exercício de tais direitos estará condicionado à aprovação das autoridades militares competentes.

Seção 2

O exercício dos direitos supramencionados deve estar de acordo com os dispositivos do Acordo Provisório de Aviação Civil Internacional e, quando em vigor, com os dispositivos da Convenção da Aviação Civil Internacional, ambos concluídos em Chicago, em 7 de dezembro de 1944.

Seção 3

Um Estado contratante, ao garantir a empresas aéreas de outro Estado contratante o privilégio para pouso não comercial, poderá solicitar que essas empresas aéreas ofereçam serviço comercial razoável nos pontos em que os pousos sejam realizados.

Tal solicitação não deverá implicar qualquer discriminação entre as empresas de transporte aéreo que utilizem a mesma rota, deverá ter em consideração a capacidade das aeronaves, e seu exercício não deverá prejudicar as operações normais dos serviços aéreos internacionais interessados, tampouco os direitos ou obrigações de nenhum Estado contratante.

Seção 4

Cada Estado contratante poderá, sujeito aos dispositivos deste Acordo:

(1) Designar a rota a ser seguida em seu território por qualquer serviço aéreo internacional e os aeroportos nos quais tais serviços poderão ser executados;

(2) Impor ou permitir a imposição de taxas justas e razoáveis a tais serviços para o uso de aeroportos e instalações; essas taxas não podem ser superiores às taxas cobradas de suas aeronaves nacionais engajadas em serviços internacionais similares; considerando que, quando solicitado por um Estado contratante interessado, as taxas impostas pelo uso de aeroportos e outras instalações poderão ser submetidas à revisão pelo Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional estabelecida ao amparo da Convenção supramencionada, que deverá relatar e fazer recomendações para consideração do Estado ou Estados envolvidos.

Seção 5

Cada Estado contratante reserva-se o direito de negar ou revogar um certificado ou permissão a uma empresa de transporte aéreo de outro Estado, quando considerar que a propriedade substancial e o controle efetivo da empresa não sejam detidos por nacionais de um Estado contratante, ou quando a empresa de transporte aéreo não cumprir com as leis do Estado de sobrevoos ou com as obrigações estabelecidas por este Acordo.

ARTIGO II

Seção 1

Um Estado contratante que julgar que a ação de outro Estado contratante ao amparo deste Acordo lhe estiver causando injustiça ou dificuldade poderá solicitar ao Conselho que examine a situação. O Conselho deverá investigar a situação e deverá convocar os Estados envolvidos para consulta. Caso a referida consulta falhe em solucionar a desavença, o Conselho poderá transmitir suas conclusões e recomendações aos Estados contratantes envolvidos. Se, posteriormente, um Estado contratante envolvido deixar injustificadamente de adotar as medidas retificadoras para a situação, o Conselho poderá recomendar à Assembleia da supramencionada Organização que suspenda o referido Estado contratante dos direitos e privilégios que lhe confere este Acordo, até que tenham sido adotadas as referidas medidas. A Assembleia, por maioria de dois terços de seus votos, poderá suspender o referido Estado contratante pelo período de tempo que julgar adequado ou até que o Conselho considere que o Estado tenha adotado as medidas retificadoras para o caso.

Seção 2

Se qualquer controvérsia entre dois ou mais Estados contratantes relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo não puder ser resolvida por negociação, serão aplicados os dispositivos do Capítulo XVIII da Convenção supramencionada da mesma forma ali prevista a respeito de todo desacordo relativo à interpretação ou aplicação da referida Convenção.

ARTIGO III

Este Acordo permanecerá em vigor enquanto vigorar a supramencionada Convenção; assegurado, contudo, que qualquer Estado contratante, Parte deste Acordo, poderá denunciá-lo mediante notificação com um ano de antecedência ao Governo dos Estados Unidos da América, que, por sua vez, deverá informar todos os demais Estados contratantes da notificação e da retirada.

ARTIGO IV

Na pendência da entrada em vigor da supracitada Convenção, todas as referências a ela feitas, além daquelas contidas no Artigo II, Seção 2, e Artigo V, deverão ser entendidas como referências ao Acordo Provisório de Aviação Civil Internacional estabelecido em Chicago, em 7 de dezembro de 1944; e referências à Organização da Aviação Civil Internacional, à Assembleia, e ao Conselho deverão ser entendidas como referências à Organização Provisória da Aviação Civil Internacional, à Assembleia Provisória, e ao Conselho Provisório respectivamente.

ARTIGO V

Para os propósitos deste Acordo, “território” deve ser definido como no Artigo 2 da supramencionada Convenção.

ARTIGO VI

Assinaturas e Aceites do Acordo

Os abaixo assinados delegados à Conferência de Aviação Civil Internacional, ocorrida em Chicago, em 1 de novembro de 1944, apõem suas assinaturas a este Acordo com o entendimento de que o Governo dos Estados Unidos da América deverá ser informado o mais breve possível por cada um dos governos em nome dos quais o Acordo foi assinado se tais assinaturas constituem aceitação do Acordo por aquele governo e obrigação vinculante por ele contraída.

Qualquer Estado membro da Organização da Aviação Civil Internacional poderá aceitar este Acordo como obrigação vinculante mediante notificação de sua aceitação ao Governo dos Estados Unidos da América, e tal aceitação surtirá efeito a partir da data que o referido Governo receber a notificação.

Este Acordo entrará em vigor entre os Estados contratantes mediante sua aceitação por cada um deles. A partir de então, deverá se tornar vinculante para

que aparecem junto a suas assinaturas.

Estados que vierem a assinar ou aceitar este Acordo.

OFÍCIO Nº 341 /2019/SG/PR

Brasília, 6 de novembro de 2019.

A Sua Excelência a Senhora
Deputada Soraya Santos
Primeira Secretária
Câmara dos Deputados – Edifício Principal
70160-900 Brasília/DF

Assunto: Texto de acordo.

MSC. 555/2019

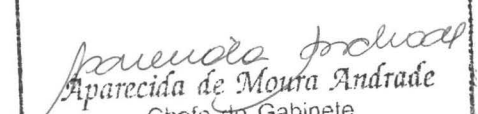
Senhora Primeira Secretária,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem do Senhor Presidente da República relativa ao texto do Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais, feito em Chicago, Estados Unidos da América, em 7 de dezembro de 1944.

Atenciosamente,



JORGE ANTONIO DE OLIVEIRA FRANCISCO
Ministro de Estado Chefe da Secretaria-Geral
da Presidência da República

PRIMEIRA-SECRETARIA
Em 07 / 11 / 2019
De ordem, ao Senhor Secretário-Geral da Mesa, para as devidas providências.
 Aparecida de Moura Andrade Chefe de Gabinete

Secretaria-Geral da Mesa SEPPO 07/Nov/2019 11:53
Ponto: 4553
Ass.: Aparecida
Origem: 1ª Sec.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 555, DE 2019

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

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado NILSON PINTO

I – RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, no dia 6 de novembro de 2019, a Mensagem nº 555, de 2019, acompanhada de Exposição de Motivos Conjunta dos Ministros das Relações Exteriores, da Defesa e da Infraestrutura, EMI nº 00119/2019 MRE MD MINFRA, 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 Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais, feito em Chicago, Estados Unidos da América, em 7 de dezembro de 1944.

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 Transporte e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 RICD), para posterior deliberação do Plenário desta Casa.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nilson Pinto
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212090782200>

O texto do Acordo é composto por seis artigos, que passamos a descrever resumidamente.

O **Artigo I** se desdobra em cinco seções. A primeira seção delinea o objeto do Acordo, que é a concessão por cada Estado contratante aos demais das duas 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). Esses direitos não se aplicam a instalações militares quando há exclusão do serviço aéreo internacional regular e, além disso, ficam condicionados à aprovação de autoridades militares no caso de voo em zonas de hostilidades, de ocupação militar ou tempo de guerra.

A segunda seção submete o exercício dos direitos conferidos pelo Acordo aos dispositivos da Convenção da Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago).

A terceira, faculta aos contratantes demandar das empresas aéreas que lancem mão do pouso não comercial em seu território a oferta de serviço comercial em padrões razoáveis nos pontos em que os pousos sejam realizados, sem discriminação entre empresas que se utilizem da mesma rota e sem prejuízo às operações normais de serviço aéreo internacional.

A quarta, confere aos contratantes a prerrogativa de designar as rotas para os serviços aéreos internacionais e aeroportos servidos em seu território, bem como de cobrar taxas, em patamar justo e razoável, pela utilização de aeroportos e instalações de suporte à aeronavegação.

A quinta, permite que os contratantes neguem ou revoguem a permissão a uma empresa de transporte aéreo quanto considerar que a propriedade substancial e o controle efetivo da empresa não sejam de um nacional de um Estado contratante ou quando a empresa não cumprir as leis do Estado de sobrevoos ou as disposições do Acordo.



O **Artigo II** estabelece a possibilidade de um Estado contratante que se considere lesado na aplicação do Acordo por outro contratante levar sua demanda ao Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Ao Conselho compete investigar a situação e chamar as partes envolvidas para consultas. Se estas não solucionarem a desavença, o Conselho pode emitir recomendações às partes, as quais, se injustificadamente desacatadas, podem ensejar a suspensão pela Assembleia da OACI, por maioria de dois terços, dos direitos e privilégios conferidos pelo Acordo ao Estado recalcitrante, até que as medidas corretivas sejam adotadas.

As controvérsias sobre a interpretação ou aplicação do Acordo que não forem solucionadas por negociação serão submetidas ao procedimento de solução de disputas da Convenção de Chicago, em seu capítulo XVIII, o qual prevê a decisão pelo Conselho da OACI, com recurso a um tribunal arbitral *ad hoc* ou à Corte Internacional de Justiça.

O **Artigo III** indica o prazo de vigência do Acordo, que está atrelado 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 transicional de vigência do Acordo, enquanto a Convenção de Chicago não houvesse entrado em vigor, o que veio a ocorrer logo em 1947.

O **Artigo V** esclarece que, para o Acordo, o termo “território” tem o mesmo sentido definido no Artigo 2 da Convenção de Chicago, que 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 expressão da vontade definitiva dos Estados em se vincular ao Acordo, seja para os que tenham assinado o instrumento na Conferência de Aviação Civil Internacional, ocorrida em Chicago, em 1º de novembro de 1944, seja para os que venham a ele aderir no futuro. O Acordo produz efeitos a partir da data de notificação da aceitação ao depositário, os Estados Unidos da América.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nilson Pinto

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212090782200>



O Acordo foi celebrado em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, nos idiomas inglês, francês e espanhol, sendo todos os textos igualmente autênticos.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O primeiro serviço aéreo internacional regular foi inaugurado em 1919 entre Paris e Londres, coincidindo com a primeira Conferência sobre Aviação Civil em Paris, na qual se afirmou a soberania nacional sobre o espaço aéreo sobrejacente a cada território. Com a evolução tecnológica e logística da aviação alcançada ao longo da Segunda Guerra Mundial, identificou-se a necessidade da criação de um foro de cooperação e coordenação técnica entre os Estados capaz de introduzir princípios e padrões comuns para regular esse novo modal de transporte e permitir o seu desenvolvimento pacífico, seguro e sustentável, em benefício da amizade entre os povos. Com essa missão, 54 países se reuniram na Conferência Internacional de Aviação Civil de Chicago, em dezembro de 1944, para negociar o instrumento que viria a ser conhecido como a Convenção de Chicago¹. Entrando em vigor em 1947, o instrumento criou ainda a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), incumbida de administrar a Convenção e exercer a governança global sobre o setor.

A OACI, que integra a estrutura das Nações Unidas como uma agência especializada e possui 193 Estados membros, tem por missão desenvolver princípios e técnicas de navegação aérea internacional e fomentar a organização e o progresso dos transportes aéreos, com foco no incremento

¹ A Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago em 7 de dezembro de 1944 foi firmada pelo Brasil em Washington em 29 de maio de 1945 e promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nilson Pinto

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212090782200>



da segurança, eficiência e sustentabilidade econômica e ambiental do setor. A Organização atinge esses objetivos por meio da normatização de padrões e práticas recomendadas, que servem de baliza para a regulação setorial dos países participantes, bem como do desenvolvimento de políticas complementares, de auditorias e da disponibilização de um mecanismo de resolução de controvérsias entre os Estados. Com sede em Montreal, Canadá, e escritórios espalhados por todos os continentes, o organismo possui um quadro técnico especializado e instâncias consultivas em que atuam autoridades de aviação civil de cada Estado membro, bem como órgãos interessados no setor, como associações de classe.

O Brasil é um dos Estados fundadores da organização, integrando, desde o seu início, o Grupo I de seu Conselho, reservado aos países com maior relevo no transporte aéreo internacional. Participa, ainda, de forma ativa de comitês técnicos, painéis e grupos consultivos que compõem a estrutura da OACI, bem como de seu Secretariado, mesmo em níveis de direção, sem falar das sucessivas reeleições de representantes brasileiros para a Comissão de Navegação Aérea, principal órgão técnico de assessoramento do Conselho da OACI no que tange à adoção de normas e práticas recomendadas e sua inclusão nos anexos da Convenção.

Nesse contexto, insere-se o Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais, negociado paralelamente à Convenção de Chicago durante a Conferência Internacional de Aviação Civil de 7 de dezembro de 1944, como um complemento multilateral que busca estender os direitos de sobrevoos e de parada técnica a aeronaves em serviços aéreos regulares, liberdades essas já conferidas pela Convenção a aeronaves em voos não regulares (art. 5º da Convenção).

As negociações dentro da Conferência de Chicago demonstraram a dificuldade de conciliar visões divergentes sobre a organização da aviação civil internacional, colocando-se em campos diversos os projetos norte-americano, britânico, canadense e australiano-neozelandês. Ao cabo, prevaleceu o caráter técnico em matéria operacional e de segurança da aviação na redação final da Convenção e na concepção da OACI, além de



poderes consultivos e indicativos em matéria de regulação econômica do setor. Por sua vez, a definição de rotas, frequência e carga de tráfego aéreo bem como a indicação da extensão das liberdades conferidas às empresas aéreas para operar comercialmente entre os territórios dos Estados membros acabaram ficando fora do escopo da Convenção, como se observa no teor do seu art. 6º: “Serviços aéreos internacionais regulares não poderão funcionar no território ou sobre o território de um estado contratante, a não ser com a permissão especial ou outra autorização do mesmo Estado e de conformidade com as condições de tal permissão ou autorização.”

De fato, prevaleceu o modelo bilateral de regulamentação dos direitos e privilégios conferidos a empresas aéreas de operar rotas de transporte de passageiros e carga entre os territórios dos Estados membros, devendo-se sublinhar, no entanto, o papel de harmonização dessas regras pela Conferência de Chicago e, depois, pela OACI por meio da adoção de acordos-modelo de serviços aéreos, que se proliferaram nas décadas seguintes. Mais recentemente, também se destacam iniciativas multilaterais e regionais de liberalização, integração e convergência regulatória no que diz respeito a essas regras, a exemplo da Área de Aviação Comum da União Europeia, do Acordo de Kona, no Pacífico, do Acordo de Serviços Aéreo da CARICOM, do Acordo de Fortaleza, no âmbito do MERCOSUL, do Acordo “Open Skies” entre a União Europeia e os Estados Unidos, entre outros.

A Convenção de Chicago, por seu turno, limitou-se a conferir o direito abrangente para as aeronaves dos Estados partes que não se dediquem a serviços aéreos internacionais regulares de 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, sujeitas, contudo, à regulamentação das rotas e das condições e restrições para o embarque e desembarque de passageiros, carga ou correio (art. 5º da Convenção).

Para ampliar as liberdades básicas de sobrevoos sem escala e de pouso técnico para reabastecimento, reparo ou refúgio às aeronaves em serviços aéreos internacionais regulares, criou-se o Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais. Este Acordo, que ora apreciamos,



cumpriu uma função importante de viabilizar logisticamente a aviação civil de longo alcance, sendo aceita por 36 Estado já em 1947 e, hoje, por 133 países.

Dele fazem parte países como Estados Unidos, Índia, Austrália, México, Argentina, Chile, Paraguai e quase todos os países europeus. Por outro lado, ficaram de fora do Acordo Estados como Brasil, Rússia, Indonésia e China, que preferem negociar bilateralmente a regulamentação dessas liberdades de trânsito, em conjunto com as liberdades de tráfego, ou seja, de embarque e desembarque de passageiros e carga. A despeito disso, com a existência de uma grande rede de acordos de serviços aéreos bilaterais, o direito de sobrevoo sem escalas, e mesmo de parada técnica, se tornou praticamente universal, exigindo-se comumente a notificação prévia ao Estado de sobrevoo e o pagamento de taxas pelo uso de serviços de aeronavegação e aeroportuários.

Do mesmo modo, verifica-se que o Acordo em epígrafe confere, em seu art. 4º, a prerrogativa ao Estado contratante de designar a rota para sobrevoo de aeronaves em serviço aéreo internacional e os aeroportos para eventual pouso técnico. Também se outorga o direito de taxaço, justa e razoável, pelo uso de aeroportos e instalações de aeronavegação, em patamares não superiores àqueles cobrados para aeronaves nacionais engajadas em serviços internacionais similares e 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 denegaço ou revogaço de certificados e permissões de empresas aéreas de outro Estado quando elas não cumprirem a legislação nacional do Estado de sobrevoo. As controvérsias e demandas que surgirem na aplicação do Acordo podem ser submetidas ao Conselho da OACI para exame e recomendaço ou ao mecanismo de soluço de disputas da Convenço.

Considerando-se que o Brasil é um importante mercado de aviação civil no mundo, que exerce papel de liderança nas discussões travadas na OACI, que já confere o direito de sobrevoo e parada técnica a todos os países com os quais possui acordos de serviços aéreos bilaterais, e que, ao estender esse direito aos demais Estados contratantes desse Acordo



□

multilateral reservará o seu direito soberano de regular o trânsito internacional em seu espaço aéreo, julgamos oportuna a iniciativa da Assembleia da OACI, por meio da Resolução A38-14/2013, e do seu Secretário-Geral de recomendar aos membros da Organização a adesão a esse Acordo sobre trânsito internacional. Assim, parece-nos meritório o impulso para que o Brasil venha a aderir ao presente instrumento iniciado pela Agência Nacional de Aviação Nacional (ANAC) em 2017, o qual conta com parecer favorável do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa e do então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Feitas essas observações, voto pela **APROVAÇÃO** do texto do Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais, feito em Chicago, Estados Unidos da América, em 7 de dezembro de 1944, nos termos do projeto de decreto legislativo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado NILSON PINTO



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nilson Pinto
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212090782200>



COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2021 (Mensagem nº 555, de 2019)

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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais, feito em Chicago, Estados Unidos da América, em 7 de dezembro de 1944.

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 NILSON PINTO





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 555, DE 2019

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 555/19, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Nilson Pinto.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Aécio Neves – Presidente; Rubens Bueno, Coronel Armando e Claudio Cajado - Vice-Presidentes; Alexandre Leite, André Ferreira, Arlindo Chinaglia, Arthur Oliveira Maia, Augusto Coutinho, Bruna Furlan, Celso Russomanno, David Miranda, Eros Biondini, General Girão, Henrique Fontana, Hildo Rocha, Jefferson Campos, José Rocha, Luiz Nishimori, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcel van Hattem, Márcio Marinho, Pastor Eurico, Paulão, Paulo Ramos, Pedro Lucas Fernandes, Perpétua Almeida, Reinhold Stephanes Junior, Roberto de Lucena, Rodrigo Agostinho, Soraya Santos, Stefano Aguiar, Vitor Hugo, Adolfo Viana, Aroldo Martins, Camilo Capiberibe, Capitão Fábio Abreu, Cezinha de Madureira, David Soares, Eduardo Bolsonaro, Fausto Pinato, Fernando Monteiro, Gilberto Abramo, Giovani Feltes, Heitor Freire, Léo Moraes, Loester Trutis, Nicoletti, Nilson Pinto, Pedro Vilela, Professora Marcivania, Rafael Motta, Raul Henry, Rui Falcão, Subtenente Gonzaga, Vinicius Carvalho e Zé Carlos.

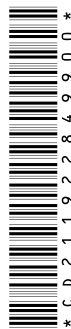
Sala da Comissão, em 16 de junho de 2021.

Deputado AÉCIO NEVES
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aécio Neves

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211922849900>



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>

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 sobrevoos 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>



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 sobrevoos 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 sobrevoos 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



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 sobrevoos 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>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 256, DE 2021

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 256/2021, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Carlos Chiodini.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Carlos Chiodini - Presidente, Hugo Leal e Jaqueline Cassol - Vice-Presidentes, Abou Anni, Acácio Favacho, Alcides Rodrigues, Bosco Costa, Bozzella, Charles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Denis Bezerra, Gelson Azevedo, Gonzaga Patriota, Haroldo Cathedral, Henrique do Paraíso, Isnaldo Bulhões Jr., José Medeiros, Leônidas Cristino, Lucas Gonzalez, Marcio Alvino, Pastor Gil, Paulo Guedes, Paulo Vicente Caleffi, Ricardo da Karol, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Vaidon Oliveira, Aliel Machado, Cezinha de Madureira, Clarissa Garotinho, Daniel Trzeciak, Delegado Pablo, Domingos Sávio, Eduardo Costa, Eli Corrêa Filho, Felipe Rigoni, Franco Cartafina, Juarez Costa, Mário Negromonte Jr., Neucimar Fraga, Nicoletti, Paulo Ganime, Pompeo de Mattos, Ricardo Barros, Rodrigo Coelho, Roman, Tito, Vermelho, Vinicius Carvalho e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 5 de outubro de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215181962500>

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

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 EDUARDO CURY

I - RELATÓRIO

O Projeto de Decreto Legislativo nº 256/2021, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, 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.

O referido Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais foi encaminhado ao Congresso Nacional através da Mensagem Presidencial nº 555/2019.

Na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, a referida Mensagem foi relatada pelo ilustre Deputado Nilson Pinto e aprovada em 16 de junho de 2021, transformando-se no presente Projeto de Decreto Legislativo nº 256/2021.

Nos termos da Exposição de Motivos que acompanha a Mensagem Presidencial nº 555, de 2019, assinada pelos Ministros de Estado das Relações Exteriores, de Defesa e de Infraestrutura, trata-se de Acordo multilateral concluído no mesmo dia da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, da qual o Brasil é parte desde 1945.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Cury
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212543861700>



Em julho de 2015, o Secretário-Geral da Organização Internacional de Aviação Civil recomendou ao Brasil a adesão ao Acordo, seguindo orientação da Resolução A38-14/2013 da Assembleia da Organização.

No Brasil, a adesão ao Acordo foi solicitada pela Agência Nacional de Aviação Civil em 2017, e contou com a colaboração do Ministério das Relações Exteriores, do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa e do então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, atual Ministério da Infraestrutura.

O presente Projeto de Decreto Legislativo foi distribuído à Comissão de Viação e Transportes; e a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para análise quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (art. 54 do RICD).

Na Comissão de Viação e Transportes, o Projeto de Decreto Legislativo nº 256/2021 foi relatado pelo ilustre Deputado Carlos Chiodini e aprovado em 5 de outubro de 2021.

A presente proposição tramita em regime de urgência (art. 155, inciso I, “I” do RICD), razão pela qual não foi aberto o prazo para apresentação de emendas, e está sujeito à apreciação pelo Plenário da Câmara dos Deputados antes de ser encaminhado ao Senado Federal.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme determina o artigo 32, inciso IV, alínea ‘a’, combinado com o artigo 139, inciso II, ‘c’, do Regimento Interno desta Casa, compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se manifestar exclusivamente sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 256/2021.

O artigo 84, inciso VIII, da Constituição Federal, outorga competência ao Presidente da República para celebrar tratados, convenções e



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Cury
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212543861700>



atos internacionais, que estão, porém, sujeitos a referendo do Congresso Nacional.

Já o artigo 49, inciso I, da mesma Carta Política, nos diz que é da competência exclusiva do Congresso Nacional resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais. Por sua vez, o art. 4º do Diploma Maior elenca os princípios que devem reger as relações internacionais do país.

Esta relatoria não detectou qualquer inconstitucionalidade formal ou material no Projeto de Decreto Legislativo em exame, nem no Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais, que lhe serve de base, haja vista que, em ambos, se observaram as imposições constitucionais pertinentes.

Não restam dúvidas, portanto, que a proposição e o Acordo a que ela se refere são, portanto, constitucionais e jurídicos.

Acresce que o Projeto de Decreto Legislativo, ora examinado, é bem escrito e respeita a boa técnica legislativa.

Em face do exposto, voto pela juridicidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 256, de 2021.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado EDUARDO CURY
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Cury
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212543861700>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 256, DE 2021

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 256/2021, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Eduardo Cury.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Bia Kicis - Presidente, Marcos Pereira, Darci de Matos e Lucas Vergilio - Vice-Presidentes, Bilac Pinto, Capitão Augusto, Carlos Jordy, Caroline de Toni, Dagoberto Nogueira, Diego Garcia, Edilázio Júnior, Enrico Misasi, Fábio Trad, Félix Mendonça Júnior, Fernanda Melchionna, Filipe Barros, Genecias Noronha, Gervásio Maia, Gilson Marques, Greyce Elias, Kim Kataguirí, Marcelo Moraes, Patrus Ananias, Pompeo de Mattos, Samuel Moreira, Sérgio Brito, Sergio Toledo, Vitor Hugo, Alê Silva, Aluisio Mendes, Angela Amin, Capitão Alberto Neto, Chris Tonietto, Christiane de Souza Yared, Christino Aureo, Coronel Tadeu, Delegado Marcelo Freitas, Denis Bezerra, Dr. Frederico, Eduardo Cury, Joenia Wapichana, Lincoln Portela, Luis Miranda, Luizão Goulart, Paula Belmonte, Pedro Cunha Lima, Reinhold Stephanes Junior, Rogério Peninha Mendonça e Tabata Amaral.

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2021.

Deputada BIA KICIS
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bia Kicis
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218771477800>

