



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa (PSDB/SP)

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 319, DE 2024.

Aprova o texto do Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador, firmado em Nova York, em 21 de setembro de 2022.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado PAULO ALEXANDRE BARBOSA

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 319, de 2024, que *“Aprova o texto do Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador, firmado em Nova York, em 21 de setembro de 2022”*. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 62, de 2024, oriunda do Poder Executivo.

O Acordo entre o Brasil e El Salvador tem o seguinte conteúdo, conforme descrição produzida na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional:

O Acordo em epígrafe, em consonância com diversos instrumentos da espécie assinados nos últimos anos, estabelece um marco jurídico para a operação de serviços aéreos entre os territórios das Partes signatárias, mantendo o mais alto grau de segurança



operacional e da aviação nas operações aéreas internacionais entre eles e, com isso, incrementar os laços de amizade, entendimento, cooperação, comércio, investimentos e turismo entre as Partes. O instrumento em escopo é composto por 26 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas e liberdades do ar contempladas na avença.

O artigo I enumera um conjunto de definições jurídicas necessárias à aplicação do Acordo. Destacamos, entre outras, as definições adotadas de “autoridade aeronáutica”, que, no caso do Brasil, é representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da República de El Salvador, pela Autoridade de Aviação Civil (AAC); de “empresa aérea designada”, que significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo III do Acordo; e o de “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional” e “empresa aérea”, que têm os significados atribuídos no Artigo 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, bem como nos seus Anexos e Emendas, na medida em que tenham entrado em vigor para ambas as Partes.

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

- a) sobrevoar o território da outra Parte sem aterrissar;
- b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;
- c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas internacional de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação; e
- d) os demais direitos especificados no Acordo.

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

O artigo III regula o regime de designação e autorização de empresas aéreas entre as Partes. Cada Parte tem o direito de designar, por escrito, à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar essa designação. A Parte requerida deve conceder, na forma e no modo prescritos pelo Acordo e com a máxima celeridade, a autorização de



operação apropriada. A autoridade aeronáutica de uma Parte pode solicitar à empresa aérea designada pela outra Parte a demonstração do cumprimento das exigências legais e regulamentares normalmente aplicados por essa autoridade à exploração de serviços aéreos internacionais, nos moldes da Convenção de Chicago.

O artigo IV reconhece o direito da Parte requerida de negar as autorizações de empresas aéreas designadas pela outra Parte, ou de revogar, suspender, modificar ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, no caso em que: a) não se prove documentalmente que a empresa aérea designada se encontra estabelecida, com seu escritório principal e com o efetivo controle regulatório, no território da Parte que a designa; b) a empresa aérea não cumpra as exigências legais e regulatórias da Parte que concede os direitos de serviço aéreo internacional; e c) a empresa aérea não opere conforme as condições prescritas pelo Acordo, inclusive as condições de segurança operacional (artigo X do Acordo) e segurança da aviação (artigo XVI do Acordo).

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

O artigo V concede às empresas aéreas designadas flexibilidade operacional para utilizarem aeronaves próprias ou arrendadas, fretadas ou intercambiadas por meio de contratos celebrados entre as empresas aéreas de ambas as Partes ou de terceiros países, podendo mudar de aeronave e número de voo em qualquer ponto da rota especificada, desde que o usuário seja devidamente informado com antecipação e que sejam cumpridos os requisitos estabelecidos por cada Parte.

O artigo VI permite a utilização de código designador único para a comercialização de voos de grupos de empresas aéreas em que participem empresas da outra Parte, desde que cada uma delas conte com as autorizações individuais necessárias, que as rotas estejam cobertas por acordos de código compartilhados aprovado ou registrado pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte e que o usuário seja informado sobre o efetivo transportador antes da venda do bilhete.

O artigo VII faculta a celebração de acordos de cooperação comercial para o compartilhamento de códigos com as empresas aéreas designadas da outra Parte ou com aquelas de terceiros países, desde que todas já estejam contempladas com os direitos



correspondente. Os acordos podem se sujeitar à autorização das autoridades pertinentes das Partes e à avaliação de concorrência.

O artigo VIII determina o cumprimento não discriminatório de leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída de seu território de aeronaves em serviços aéreos internacionais, passageiros, tripulação, bagagem, carga e mala postal, bem como dos trâmites relativos à migração, alfândega e medidas sanitárias.

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

O artigo X conforma os procedimentos de consulta e avaliação sobre segurança operacional. Cada Parte pode consultar a Outra, dentro de 30 dias da solicitação, a respeito das normas e requisitos adotados pela outra Parte sobre segurança operacional em aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves ou as operações de aeronaves, notificando-a e apontando as medidas saneadoras no caso de se concluir que a administração e manutenção não alcançam padrões de segurança conformes às normas em vigor estabelecidas pela Convenção de Chicago. Perdurando a inobservância das normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), o Secretário desta organização será disso notificado. Também é previsto um regime de inspeção de rampa de aeronaves operadas por empresas designadas por uma Parte enquanto no território da outra Parte, com o intuito de verificar a validade dos documentos da aeronave e da tripulação e a conformidade das condições da aeronave e de seus equipamentos com o padrão atual da Convenção de Chicago. Se as autoridades de uma Parte concluírem que medidas imediatas sejam essenciais para a segurança operacional da empresa aérea designada pela outra Parte, podem suspender ou modificar imediatamente as autorizações dessa empresa aérea.

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



O artigo XII concede às empresas aéreas designadas a liberdade para determinar a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a serem ofertadas, conforme considerações de mercado, sendo vedada a limitação unilateral por qualquer das Partes ao volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, bem como aos tipos de aeronaves operadas, exceto por necessidades alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes, consoante o artigo 15 da Convenção de Chicago (Taxas Aeroportuárias e Similares).

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

O artigo XIV confere liberdade às empresas aéreas designadas para determinar livremente os preços dos serviços, sem a necessidade de aprovação, mas sujeitas à eventual exigência de notificação ou registro de preços junto às autoridades aeronáuticas.

O artigo XV prevê o tratamento nacional às aeronaves de empresas designadas da outra Parte quanto a tarifas pelo uso de aeroportos e instalações de navegação aérea em seu território.

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

As Partes Contratantes se comprometem a fornecer toda a assistência mútua necessária e adotar as medidas adequadas para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação



aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil, podendo entrar em consultas entre si no caso de divergências entre os regulamentos e métodos nacionais, de um lado, e o padrão da OACI, do outro, ou quando houver motivos razoáveis para acreditar que a contraparte não cumpre as disposições de segurança da aviação deste artigo.

O artigo XVII faculta a conversão de divisas e remessa ao exterior, sem restrições, de receitas locais provenientes da venda de serviços aéreos e atividades conexas à taxa de câmbio aplicável de acordo com as leis e regulamentos de cada Parte e sujeita apenas aos encargos administrativos e cambiais normalmente cobrados para essas operações.

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

O artigo XIX prevê que a autoridade aeronáutica obtenha e remeta à outra, sob demanda, dados estatísticos que sejam necessários para se determinar o volume do tráfego transportado pelas empresas aéreas designadas para o serviço acordado.

O artigo XX discrimina os dispositivos do instrumento aplicáveis a voos charter e outros voos não-regulares operados por empresas aéreas de uma Parte Contratante destinados ao território da outra Parte Contratante ou nele originados, assim como aos transportadores aéreos que operem os referidos voos.

O artigo XXI determina que as Partes apliquem o Código de Conduta da OACI para a regulação e operação do Sistema Informatizado de Reserva dentro de seu território.

O artigo XXII estipula que, na superveniência de uma convenção multilateral de transporte aéreo que seja ratificada pelos dois Estados, as autoridades aeronáuticas das Partes devem se consultar sobre a necessidade de ajuste do presente Acordo.

O artigo XXIII prevê a manutenção de consultas entre as autoridades aeronáuticas das Partes com o fim de assegurar a aplicação e cumprimento do Acordo, bem como sua correta interpretação e a eventual emenda de seu texto ou do Quadro de Rotas.

O artigo XXIV obriga o registro do Acordo e de eventuais emendas a ele junta à OACI.

O artigo XXV dispõe que as Partes devem solucionar controvérsias que surjam relativas à interpretação ou aplicação do Acordo por meio de consultas. Caso não cheguem a um acordo dessa forma, podem



submeter a matéria à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros, conforme procedimento descrito no dispositivo.

O artigo XXVI prevê a entrada em vigor do instrumento 30 dias após a data da última comunicação quanto ao cumprimento dos requisitos internos de incorporação do Acordo. O instrumento vigorará por prazo indefinido, salvo denúncia comunicada por via diplomática, com efeitos após seis meses.

O Anexo apresenta o Quadro de Rotas, pelo qual as empresas aéreas designadas podem utilizar quaisquer pontos de origem no território da Parte que as designa, quaisquer pontos intermediários (terceiro Estado), quaisquer pontos de destino na outra Parte e quaisquer pontos além (terceiro Estado), exercendo direitos de tráfego de até quinta liberdade em operações mistas e direitos de até quinta e sétima liberdades em operações exclusivamente cargueiras. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos, omitir escalas, desde que, excetuados os voos exclusivamente cargueiros, os serviços sirvam ao menos um ponto do território da Parte que as tenha designado.

Nos termos do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. A proposta tramita em regime de urgência e está sujeita à análise do Plenário.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de decreto legislativo sob análise tem por objetivo aprovar o texto do *“Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de El Salvador, firmado em Nova York, em 21 de setembro de 2022”*.

O referido Acordo foi encaminhado ao Congresso Nacional pelo Ministério das Relações Exteriores e pelo Ministério de Portos e Aeroportos, com o objetivo de estabelecer marco jurídico para a operação de serviços aéreos entre os territórios das Partes signatárias, mantendo o mais alto grau de segurança operacional e da aviação nas operações aéreas



internacionais entre eles e, com isso, incrementar os laços de amizade, entendimento, cooperação, comércio, investimentos e turismo entre as Partes.

O Acordo que agora analisamos, assinado em 2022, segue, em linhas gerais, os princípios da política denominada de “**céus abertos**”, em conformidade com diversos outros instrumentos de mesma natureza que o Brasil tem celebrado nos últimos anos e que confere às empresas aéreas designadas pelas Partes direitos de liberdade tarifária, flexibilidade operacional para utilizar aeronaves próprias ou arrendadas e para estabelecer acordos de cooperação comercial e código compartilhado, bem como liberdade na definição do número e trajeto de voos semanais, dentro do quadro de rotas do Acordo. Há previsão de direitos de até quinta liberdade do ar para operações mistas e de até sétima liberdade para operações exclusivamente cargueiras.

Quanto às normas, o Acordo com El Salvador confere liberdade às empresas aéreas designadas para determinar livremente os preços dos serviços, sem a necessidade de aprovação, mas sujeitas à eventual exigência de notificação ou registro de preços junto às autoridades aeronáuticas. Também é concedida às empresas aéreas designadas a liberdade para determinar a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a serem ofertadas, conforme considerações de mercado, sendo vedada a limitação unilateral por qualquer das Partes ao volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços.

Conforme Mensagem do Poder Executivo, o Acordo está de conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), estabelecida pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. Entende-se que os mais recentes acordos aéreos firmados pelo Brasil têm por objetivo conferir maior flexibilidade às empresas transportadoras, em conformidade com a PNAC. Por óbvio, o que se espera com tal flexibilidade é a melhoria da prestação dos serviços para os usuários e a queda dos preços.

Ressalta-se que há tratativas para a celebração de acordo de livre comércio entre El Salvador e o Mercosul, sendo esperado que as trocas comerciais e o tráfego de passageiros entre as Partes sejam ampliados com a entrada em vigor do Acordo bilateral.



O melhor disciplinamento dos serviços aéreos entre o Brasil e El Salvador proporcionará a realização desses serviços de maneira mais eficaz, eficiente e segura, contribuindo para o incremento das relações bilaterais no campo comercial, turístico, cultural e de investimentos.

Em face de todo o exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão de Viação e Transportes, o voto é pela aprovação **do Projeto de Decreto Legislativo nº 319, de 2024**.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado **PAULO ALEXANDRE BARBOSA**
Relator

