



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 543-A, DE 2024

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 480/2024

Ofício nº 541/2024

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Sérvia, assinado em Nova York, Estados Unidos, em 22 de setembro de 2022; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relatora: DEP. HELENA LIMA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , **DE 2024**
(MSC nº 480/2024)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Sérvia, assinado em Nova York, Estados Unidos, em 22 de setembro de 2022.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Sérvia, assinado em Nova York, Estados Unidos, em 22 de setembro de 2022.

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 denúncia ou 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 04 de dezembro de 2024.

Deputado **Lucas Redecker**
Presidente



MENSAGEM N.º 480, DE 2024

(Do Poder Executivo)

Ofício nº 541/2024

Submete à apreciação do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Sérvia.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

MENSAGEM Nº 480

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 do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores e do Senhor Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Sérvia, assinado em Nova York, Estados Unidos, em 22 de setembro de 2022.

Brasília, 3 de julho de 2024.



Brasília, 21 de Maio de 2024

Senhor Presidente da República,

Submetemos a sua elevada consideração, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Sérvia, assinado pelos Ministros de Estado das Relações Exteriores dos dois países em Nova York, Estados Unidos, em 22 de setembro de 2022.

2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o então Ministério da Infraestrutura e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências da consolidação de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e da Sérvia, e para além desses. O Acordo está em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil, estabelecida pelo Decreto nº 6780, de 18 de fevereiro de 2009.

3. À luz do exposto, e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição Federal, submetemos o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autenticadas do Acordo.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Mauro Luiz Iecker Vieira, Silvio Serafim Costa Filho



ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA DA SÉRVIA

A República Federativa do Brasil

e

a República da Sérvia,
(daqui por diante referidas como “Partes Contratantes”);

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, no dia 7 de dezembro de 1944;

Reconhecendo o fato que, em 29 de junho de 2006, a República da Sérvia assinou Acordo Multilateral entre a Comunidade Europeia e seus Estados-Membros, a República da Albânia, a Bósnia e Herzegovina, a República da Bulgária, a República da Croácia, a Antiga República Iugoslava da Macedônia, a Islândia, Montenegro, o Reino da Noruega, a Romênia, a República da Sérvia e a Administração Interina das Nações Unidas para o Kosovo (Referente à Resolução 1.244 de 10 de Junho de 1999 do Conselho de Segurança da ONU) sobre o Estabelecimento de um Espaço de Aviação Comum Europeu (Acordo EACE);

Desejando concluir um acordo com o propósito de estabelecer serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além;

Acordam o seguinte:



ARTIGO 1 DEFINIÇÕES

Os termos usados neste Acordo terão os seguintes significados:

- a) “Convenção” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui os Anexos adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção adotada de acordo com o Artigo 94 da Convenção, se em vigor ou ratificada por ambas as Partes Contratantes;
- b) “Acordo” significa este Acordo, qualquer anexo a ele e quaisquer emendas decorrentes;
- c) “Autoridade Aeronáutica” significa, no caso da República da Sérvia, o Diretório de Aviação Civil da República da Sérvia e, no caso da República Federativa do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil; ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão autorizado a executar quaisquer funções relacionadas a este Acordo;
- d) “empresa aérea designada” significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 deste Acordo;
- e) “território”, em relação a um Estado, tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;
- f) “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais”, têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção;
- g) “capacidade” significa, em relação a uma aeronave, a carga útil dessa aeronave disponível numa rota ou trecho de uma rota e em relação aos serviços acordados, a capacidade da aeronave utilizada nesses serviços, multiplicada pela frequência operada por essas aeronaves ao longo de um determinado período, numa rota ou trecho de uma rota;
- h) “rotas especificadas” significam as rotas especificadas no Anexo deste Acordo;
- i) “serviços acordados” significam os serviços aéreos regulares internacionais nas rotas especificadas no Anexo do presente Acordo para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação;
- j) “tarifa” significa os preços a pagar pelo transporte de bagagem e carga dos passageiros e as condições em que estes preços se aplicam, incluindo os preços e as condições dos serviços de agências e outros serviços auxiliares, mas excluindo a remuneração e as condições de transporte de mala postal;



- k) “tarifa aeronáutica” significa o valor cobrado pelas companhias aéreas, pelo uso de um aeroporto, das instalações de navegação aérea, instalações da segurança da aviação e da segurança operacional e serviços.

ARTIGO 2

CONCESSÃO DE DIREITOS

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados neste Acordo, para permitir que suas empresas aéreas designadas estabeleçam e a operem os serviços acordados nas rotas específicas.
2. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, enquanto operarem os serviços acordados nas rotas especificadas, gozarão dos seguintes direitos:
 - a) sobrevoar o território da outra Parte Contratante, sem pousar;
 - b) fazer escalas no território da outra Parte Contratante, para fins não comerciais; e
 - c) fazer escalas nos pontos especificados no Anexo deste Acordo, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação.
3. Nada constante do parágrafo 2 deste Artigo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante do direito de embarcar, no território do Estado da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante contrato e remuneração, entre os pontos no território da outra Parte Contratante.
4. Se, em virtude de conflito armado, distúrbios políticos ou outras circunstâncias não usuais, as empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante forem incapazes de operar os serviços acordados nas rotas especificadas, a outra Parte Contratante envidará os seus melhores esforços para facilitar a operação dos mencionados serviços nas rotas temporárias apropriadas, em conformidade com o acordado entre as Partes Contratantes.
5. As empresas aéreas de cada Parte Contratante, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados no parágrafo 2 a) e b) deste Artigo.

ARTIGO 3

DESIGNAÇÃO DE EMPRESAS AÉREAS E AUTORIZAÇÃO DE OPERAÇÃO

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar por escrito à outra Parte Contratante uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas e de revogar ou alterar tal designação. Essas notificações serão feitas pela via diplomática.



2. Ao receber a notificação sobre a designação mencionada no parágrafo 1 deste Artigo, as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, observadas as disposições deste Artigo, e sem demora, concederão apropriada autorização de operação às empresas aéreas designadas, desde que:

- a) no caso de empresa aérea designada pela República da Sérvia, a propriedade substancial majoritária e o controle efetivo da empresa aérea pertençam à República da Sérvia, e/ou seus nacionais;
- b) no caso de empresa aérea designada pela República Federativa do Brasil, a empresa aérea seja incorporada e tenha seu principal local de negócios na República Federativa do Brasil;
- c) em ambos os casos a) e b), o efetivo controle regulatório das empresas aéreas designadas sejam exercidos e mantidos pela Parte que a designa;

3. As Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante podem, antes de conceder a autorização de operação, exigir que a empresa aérea designada da outra Parte Contratante esteja qualificada para cumprir as condições prescritas pelas leis e regulamentos normalmente e razoavelmente aplicados à operação de serviços internacionais por essas autoridades, em conformidade com as provisões da Convenção.

4. Uma empresa aérea designada e autorizada em conformidade com as provisões deste Artigo podem começar a operar os serviços acordados a qualquer tempo, desde que as demais condições prescritas por esse Acordo sejam cumpridas.

ARTIGO 4

REVOGAÇÃO OU SUSPENSÃO DA AUTORIZAÇÃO DE OPERAÇÃO

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar uma autorização de operação ou de suspender o exercício dos direitos especificados no Artigo 2 deste Acordo pela empresa aérea designada da outra Parte Contratante ou ainda de impor as condições necessárias ao exercício desses direitos, se:

- a) Não houver prova de que:
 - i. no caso de empresa aérea designada pela República da Sérvia, a propriedade substancial e o controle efetivos da empresa aérea pertençam à República da Sérvia, e/ou a seus nacionais;
 - ii. no caso de empresa aérea designada pela República Federativa do Brasil, a empresa aérea seja incorporada e tenham seu principal local de negócios na República Federativa do Brasil,

b) em ambos os casos do item a) acima, o controle regulatório efetivo da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa;



c) a empresa aérea não cumpra com as leis e regulamentos normalmente e razoavelmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais pela Parte Contratante, em conformidade com a Convenção;

d) a empresa aérea não opere os serviços acordados, conforme as condições estabelecidas neste Acordo; e

e) a Parte que designa a empresa esteja em conformidade com o disposto no Artigo 13 e no Artigo 14 deste Acordo.

2. A menos que a imediata revogação de uma autorização de operação, a suspensão de direitos ou a imposição das condições mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo sejam necessárias para prevenir futuras infrações a leis e regulamentos, esse direito será exercido apenas após consultas à outra Parte Contratante, em conformidade com o Artigo 17 deste Acordo.

ARTIGO 5

APLICAÇÃO DE LEIS E REGULAMENTOS

1. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada, permanência e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais e à operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, bagagem, tripulantes, mala postal e carga, em relação às formalidades de entrada, imigração, passaporte, alfândega, moeda e controle sanitário, serão aplicados aos passageiros, tripulantes, bagagens, mala postal e carga transportados por aeronaves das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, enquanto permanecerem no referido território.

3. Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

ARTIGO 6

RECONHECIMENTO DE CERTIFICADOS E LICENÇAS

1. Certificados de aeronavegabilidade e certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte Contratante, e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante com o objetivo de operar os serviços acordados nas rotas especificadas, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos ou que possam ser estabelecidos segundo a Convenção.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa



aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.

3. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer como válidos, para o objetivo de sobrevoo em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas ou convalidadas aos seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante ou por outro Estado.

ARTIGO 7

ISENÇÕES DE IMPOSTOS E TAXAS ADUANEIROS

1. As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante, assim como seus equipamentos de uso normal, suprimentos de combustível e lubrificantes, suprimentos de consumo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco) a bordo dessas aeronaves, estarão isentos, na máxima extensão possível, de acordo com as leis nacionais da outra Parte Contratante, de todos os encargos aduaneiros e outros impostos de importação, taxas de inspeção e outros encargos similares e de impostos quando do ingresso no território da outra Parte Contratante, desde que tais equipamentos, peças de reposição e suprimentos permaneçam a bordo das aeronaves até deixarem esse território.

2. Também estarão isentos dos mesmos impostos, taxas e encargos, com exceção dos encargos correspondentes aos serviços prestados:

- a) combustíveis e lubrificantes destinados a prover as aeronaves operadas nos serviços acordados pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, mesmo quando esses suprimentos sejam utilizados durante a etapa do trajeto sobre o território da Parte Contratante em que foram embarcados;
- b) as peças sobressalentes, incluindo os motores e os equipamentos de uso normal introduzidos no território de uma Parte Contratante para a manutenção ou o reparo das aeronaves utilizadas nos serviços acordados pela empresa designada da outra Parte Contratante;
- c) as provisões de bordo embarcadas no território de uma Parte Contratante, destinadas à utilização a bordo da aeronave engajada nos serviços acordados pela empresa aérea designada da outra Parte Contratante;
- d) materiais publicitários, artigos de uniformes e documentação da empresa aérea sem valor comercial, utilizados pelas empresas aéreas designadas da Parte Contratante que a designa, no território da outra Parte Contratante.

Pode ser requerido que os materiais referidos neste parágrafo sejam mantidos sob o controle ou a supervisão aduaneira.

3. O equipamento de uso normal da aeronave, bem como os materiais, suprimentos e peças sobressalentes retidos a bordo da aeronave operada pela empresa aérea designada de quaisquer das Partes Contratantes somente podem ser descarregados no território da outra Parte Contratante com a aprovação das autoridades aduaneiras da outra Parte Contratante. Nesse caso, eles podem



permanecer sob a supervisão das referidas autoridades aduaneiras até que sejam reexportados ou sujeitados a um dos procedimentos aduaneiros, de acordo com a regulamentação aduaneira.

4. As isenções previstas neste Artigo também estarão disponíveis em situações em que a empresa aérea designada de quaisquer das partes tenha celebrado acordo com outra empresa aérea, para empréstimo ou transferência no território da outra Parte Contratante, dos equipamentos de uso normal e de outros itens referidos no parágrafo 1 deste Artigo, desde que a outra empresa aérea goze das mesmas isenções da outra Parte Contratante.

ARTIGO 8

PRINCÍPIOS QUE REGEM A OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS ACORDADOS

1. Cada Parte Contratante proporcionará oportunidades justas e sem distorções para as empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes, para competirem livremente no fornecimento dos serviços acordados.

2. Não haverá restrições em relação à capacidade e ao número de frequências e ao tipo de aeronave a serem operadas pelas empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes nos serviços acordados (passageiros, carga, separadamente ou combinados).

3. Cada Parte Contratante permitirá que as empresas aéreas determinem a frequência e a capacidade que oferecem nos serviços acordados. Nenhuma Parte Contratante limitará, unilateralmente, o volume do tráfego, frequências, regularidade dos serviços ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, exceto nos casos em que sejam exigidos por requisitos aduaneiros, técnicos, operacionais e ambientais em condições uniformes, em conformidade com o artigo 15 da Convenção.

4. Quaisquer das Partes Contratantes pode exigir o registro dos horários de voos previstos pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, para aprovação, de forma não discriminatória. Se uma Parte Contratante exigir o registro para fins informativos, ela minimizará os encargos administrativos dos procedimentos e requisitos do registro sobre os intermediários do transporte aéreo e sobre as empresas aéreas designadas.

ARTIGO 9

TARIFAS

1. As tarifas cobradas por serviços aéreos operados sob amparo deste Acordo podem ser livremente estabelecidos pelas empresas aéreas e não estarão sujeitos a aprovação.

2. Cada Parte pode exigir das empresas aéreas designadas, notificação ou registro junto às autoridades dos preços cobrados pelo transporte originário de seu território.

3. Nenhuma das Partes Contratantes tomará medidas unilaterais para impedir o início ou a continuação de uma tarifa proposta ou cobrada pelas empresas aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes para a operação dos serviços acordados. Se uma das Partes Contratantes acredita que quaisquer dessas tarifas sejam inconsistentes com as disposições estabelecidas neste Acordo, ela poderá requerer a solicitação de realização de consultas e notificar a outra parte Contratante sobre as razões da sua insatisfação, no prazo de 14 (catorze) dias a partir do recebimento do registro. Tais consultas serão realizadas até 30 (trinta) dias após o recebimento do pedido.



ARTIGO 10 CONCORRÊNCIA

1. As Partes deverão informar-se mutuamente, quando solicitadas, sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência ou modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que poderiam afetar a operação de serviços de transporte aéreo cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.
2. As partes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação das suas leis, políticas e práticas em matéria de concorrência e assuntos relacionados com a aplicação do presente Acordo.
3. Não obstante quaisquer outras disposições em contrário, nada do disposto neste Acordo deverá:
 - (i) requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas ou práticas combinadas que impeçam ou distorçam a concorrência;
 - (ii) reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas combinadas; ou
 - (iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

ARTIGO 11 TRÂNSITO DIRETO

1. Passageiros, bagagens e carga em trânsito direto pelo território de uma Parte Contratante e que não deixem a área do aeroporto reservada para tal propósito estarão sujeitos a não mais que um controle simplificado, exceto no que concerne a medidas de segurança contra atos de violência, bem como a transporte de narcóticos e substâncias psicotrópicas.
2. Bagagens e cargas em trânsito direto pelo território de uma Parte Contratante serão isentas da imposição de impostos aduaneiros, taxas e encargos no território dessa Parte Contratante.

ARTIGO 12 TARIFAS AERONÁUTICAS

Nenhuma Parte Contratante cobrará ou permitirá que sejam cobradas, das empresas aéreas designadas da outra Parte, tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais regulares semelhantes.

ARTIGO 13 ATIVIDADES COMERCIAIS

1. As empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante terão o direito de estabelecer, no território da outra Parte Contratante, escritório de representação, com o propósito de promover o transporte aéreo e a venda de serviços de transporte, bem como de produtos auxiliares diretamente



relacionados aos serviços de transporte e à prestação de serviços exigidos para a operação de serviços aéreos, de acordo com as leis e os regulamentos da outra Parte Contratante.

2. As empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante terão o direito, de acordo com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante, relativos à entrada, residência e emprego, de trazer e manter pessoal de gestão, técnico, operacional e outros especialistas necessários ao funcionamento dos serviços acordados.

3. As empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante terão o direito de vender serviços de transporte usando seus próprios documentos de transporte, no território da outra Parte Contratante, de acordo com as leis e regulamentos daquela outra Parte Contratante. As vendas podem ser realizadas diretamente nos escritórios de representação das empresas aéreas designadas, ou por meio de seus agentes autorizados.

4. Cada Parte Contratante concederá às empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, mediante pedido e após estabelecer a quitação das obrigações fiscais, de acordo com as leis e regulamentos da primeira Parte Contratante, o direito de transferir o excesso das receitas em relação às despesas obtidas no território da primeira Parte Contratante, referentes à exploração dos serviços aéreos internacionais.

5. Essa transferência será efetuada de acordo com as leis e regulamentos no território da Parte Contratante onde a transação foi realizada e não será sujeita a quaisquer outros encargos, exceto os encargos usuais cobrados por bancos pela realização dessas transações.

ARTIGO 14 SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações no âmbito do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo 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, da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, do Protocolo para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988 e da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1º de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes Contratantes venham a aderir.

2. As Partes Contratantes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção de 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 de qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção, na extensão em que essas disposições de segurança e exigências sejam



aplicáveis às Partes Contratantes, e tais Partes exigirão que os operadores de aeronave por elas registradas ou operadores de aeronaves que tenham seu principal local de negócios ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos internacionais em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições de segurança da aviação. Cada Parte notificará a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e práticas nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte para discutir sobre tais diferenças.

4. Cada Parte Contratante concorda que dos operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte Contratante para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte.

5. Cada Parte Contratante assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, itens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante, também, considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte Contratante, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

6. Cada Parte Contratante terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação sobre sua intenção para esse propósito, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo ou a serem aplicadas, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão acordados entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita.

7. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulação, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

8. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do começo das consultas, isto constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

ARTIGO 15

SEGURANÇA OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante poderá solicitar, a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte Contratante em quaisquer áreas



relacionadas com tripulações de voo, instalações aeronáuticas, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro de 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte Contratante concluir que a outra não mantém e administra, de maneira efetiva, os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, ao menos de modo igual ou superior aos requisitos mínimos estabelecidos à época em conformidade com a Convenção, a primeira Parte Contratante notificará a outra parte Contratante de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir esses requisitos mínimos, enquanto a outra Parte Contratante tomará as medidas corretivas apropriadas. Caso a outra Parte Contratante não tome as medidas apropriadas dentro do prazo de 15 (quinze) dias, ou em período maior que venha a ser acordado, haverá motivos razoáveis para se aplicar o Artigo 4 deste Acordo.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, qualquer aeronave operada por empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante, que preste serviço para ou do território da outra Parte Contratante poderá, quando se encontrar no território da outra Parte Contratante, ser objeto de uma inspeção a bordo ou ao redor da aeronave, pelos representantes autorizados da outra Parte Contratante, desde que isso não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão conformes com as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção (neste Artigo denominado de “inspeção de rampa”).

4. Se tais inspeções de rampa ou a série de inspeções de rampa implicarem:

- a) sérias preocupações de que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não cumpram as normas mínimas estabelecidas naquele momento, em conformidade com a Convenção; ou
- b) sérias preocupações de que haja falta de manutenção eficaz e de administração das normas de segurança estabelecidas naquele momento, em conformidade com a Convenção;

a Parte Contratante cujos representantes autorizados estiveram efetuando a inspeção de rampa, para os fins do Artigo 33 da Convenção, estará livre para concluir que os requisitos sob os quais os certificados e licenças em relação àquela aeronave, ou em relação à tripulação daquela aeronave, foram emitidos ou convalidados, ou que os requisitos sob os quais aquela aeronave é operada não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos conforme a Convenção.

5. Para efeitos de inspeção de rampa, se o acesso a uma aeronave que seja operada por empresa aérea designada de uma Parte Contratante, de acordo com o parágrafo 3 deste Artigo, for negado pelos representantes daquela empresa aérea, a outra Parte Contratante estará livre para deduzir que existem sérias preocupações, como as referidas no parágrafo 4 deste Artigo, e para chegar às conclusões apresentadas naquele parágrafo.

6. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender ou alterar a permissão de operação das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, no caso de concluir, seja como resultado da inspeção de rampa, uma série de inspeções de rampa, uma negação de acesso para inspeção de rampa, consultas ou outros casos, que uma ação imediata é essencial para a segurança da operação de uma empresa aérea.



7. Qualquer ação de uma Parte Contratante, em conformidade com o disposto nos parágrafos 2 ou 6 do presente artigo, será interrompida uma vez que a base para a tomada dessa ação deixe de existir.

ARTIGO 16

DISPONIBILIZAÇÃO DE ESTATÍSTICAS

As Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido, as estatísticas periódicas ou outras estatísticas relativas aos serviços acordados efetuadas num prazo acordado.

ARTIGO 17

CONSULTAS

1. Qualquer das Partes Contratantes, ou suas Autoridades Aeronáuticas, podem, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas com a outra Parte Contratante ou com suas Autoridades Aeronáuticas.
2. As consultas solicitadas por uma das Partes Contratantes, ou por suas Autoridades Aeronáuticas, serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias, a partir da data do recebimento de uma solicitação por escrito, a menos que de outra forma acordado.

ARTIGO 18

SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes Contratantes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes esforçar-se-ão, em primeiro lugar, para resolver o assunto por meio de negociação.
2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia será solucionada pela via diplomática.

ARTIGO 19

EMENDAS

1. Se qualquer das Partes considerar desejável emendar os termos deste Acordo, poderá solicitar consultas entre as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes, de acordo com o Artigo 16 deste Acordo.
2. As emendas a este Acordo e ao seu Anexo entrarão em vigor na data do recebimento da última nota diplomática, notificando as Partes Contratantes que todos os procedimentos internos necessários para a entrada em vigor de tal emenda foram cumpridos.



ARTIGO 20

REGISTRO DO ACORDO

Este Acordo e quaisquer emendas a ele ou aos seus Anexos serão registrados na Organização da Aviação Civil Internacional pela Parte Contratante no território em que a assinatura do Acordo ocorrer.

ARTIGO 21

CONFORMIDADE COM ACORDOS MULTILATERAIS

Se um acordo multilateral relativo a qualquer assunto constante deste Acordo entrar em vigor em relação a ambas as Partes Contratantes, as disposições deste Acordo e de seus Anexos serão emendados para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral.

ARTIGO 22

DENÚNCIA

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à Organização da Aviação Civil Internacional. Em tal caso, este Acordo expirará 12 (doze) meses após a data de recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que se retire tal notificação mediante acordo entre as Partes Contratantes, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte Contratante não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (catorze) dias depois de seu recebimento pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 23

ENTRADA EM VIGOR

Este Acordo entrará em vigor na data do recebimento da última nota diplomática, em que as Partes Contratantes notificarem uma à outra que cumpriram as condições previstas nas respectivas legislações nacionais para a entrada em vigor.



EM TESTEMUNHO DE QUE, os abaixo assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em duplicata em Nova York, no dia 22 de setembro de 2022, em português, sérvio e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, o texto em inglês prevalecerá.

**PELA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL**

PELA REPÚBLICA DA SÉRVIA

CARLOS ALBERTO FRANCO FRANÇA
Ministro de Estado das Relações Exteriores

NIKOLA SELAKOVIC
Ministro das Relações Exteriores

ANEXO

Quadro de Rotas



1. As empresas aéreas designadas pela República da Sérvia têm o direito de efetuar serviços aéreos internacionais regulares em ambas direções nas rotas especificadas a seguir:

Pontos na República da Sérvia	Pontos Intermediários	Pontos na República Federativa do Brasil	Pontos Além
Quaisquer Pontos	Quaisquer Pontos	Quaisquer Pontos	Quaisquer Pontos

2. As empresas aéreas designadas pela República Federativa do Brasil têm o direito de operar serviços aéreos internacionais regulares em ambas as direções nas rotas especificadas a seguir:

Pontos na República Federativa do Brasil	Pontos Intermediários	Pontos na República da Sérvia	Pontos Além
Quaisquer Pontos	Quaisquer Pontos	Quaisquer Pontos	Quaisquer Pontos

Notas:

3. Ao operar ou oferecer os serviços acordados nas rotas especificadas, as empresas aéreas designadas das Partes Contratantes podem exercer o direito de celebrar acordos cooperativos de comercialização, tais como acordos de código compartilhado, com:

- a) Uma ou mais empresas aéreas de quaisquer das Partes Contratantes; e
- b) Uma ou mais empresas aéreas de um terceiro país, desde que esse terceiro país autorize ou permita acordos comparáveis entre as empresas aéreas da outra Parte Contratante e outras empresas aéreas em relação a serviços para, desde ou via aquele país,

Desde que todas as empresas aéreas, em tais acordos

- a) detenham as autorizações apropriadas e direitos de tráfego apropriados;
- b) satisfaçam os requisitos normalmente aplicados a esses acordos; e

em relação a cada bilhete vendido, indiquem claramente para o comprador, no local da venda, qual empresa aérea de fato irá operar cada trecho do serviço e com qual ou quais empresas aéreas o comprador está estabelecendo uma relação contratual.

4. As Autoridades competentes de ambas as Partes Contratantes podem exigir que as empresas aéreas submetam seus acordos de código compartilhado para aprovação.



COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 480, DE 2024

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Sérvia, assinado em Nova York, Estados Unidos, em 22 de setembro de 2022.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado ALBUQUERQUE

I – RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, no dia 3 de julho de 2024, a Mensagem nº 480, de 2024, acompanhada de Exposição de Motivos Conjunta do Ministro das Relações Exteriores e do Ministro de Portos e Aeroportos, EMI nº 00089/2024 MRE MPOR, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o inciso I do art. 49, combinado com o inciso VIII do art. 84 da Constituição Federal, do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Sérvia, assinado em Nova York, Estados Unidos, em 22 de setembro de 2022.

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 Transportes e pela



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

O presente Acordo, na mesma linha dos instrumentos da espécie assinados nos últimos anos, busca criar 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 os dois países. O instrumento em escopo é composto por 23 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas e as condições para utilização de acordos de código compartilhado.

O **artigo 1** elenca 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 da Sérvia, o Diretório de Aviação Civil da República da Sérvia; de “empresa aérea designada”, que significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 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 2** descreve 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 pousar;
- b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; e



- c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas do Acordo, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação.

O dispositivo estende a empresas aéreas não designadas os direitos de sobrevoo 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 3** estipula 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, desde que preenchidos os seguintes critérios:

- a) no caso de empresa aérea designada pela Sérvia, a propriedade substancial majoritária e o controle efetivo da empresa aérea devem pertencer à Sérvia, e/ou a seus nacionais;
- b) no caso de empresa aérea designada pelo Brasil, a empresa aérea deve ser incorporada e ter seu principal local de negócios no Brasil;
- c) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada deve ser exercido e mantido pela Parte que a designa;
- d) adicionalmente, pode ser exigido que a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições prescritas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a



designação, em conformidade com as provisões da Convenção de Chicago.

O **artigo 4** dispõe sobre o direito da Parte requerida de revogar uma autorização de operação de empresas aéreas designadas pela outra Parte, ou de suspender ou impor condições sobre tais autorizações quando não atendidas as exigências do artigo 3 do Acordo e outras condições estabelecidas no Acordo, inclusive aquelas dispostas no artigo 13 (atividades comerciais)¹ e 14 (segurança da aviação).

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 conformidade com o artigo 17 do Acordo.

O **artigo 5** 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, bem como à operação e navegação dessas aeronaves em seu território, imigração, alfândega, controle sanitário e regulamentos similares aplicáveis a passageiros, tripulação e carga, incluindo mala postal.

O **artigo 6** prescreve o regime de reconhecimento de certificados de aeronavegabilidade e 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 7** 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

¹ Possivelmente, houve erro de remissão, já que usualmente se exige em acordos de serviços aéreos no modelo OACI o cumprimento de exigências de segurança operacional (artigo 15 neste Acordo) e segurança da aviação (artigo 14 neste Acordo), não sendo compreensível neste contexto a referência ao artigo 13 (atividades comerciais). Também há erro de remissão no artigo 19(1) do Acordo, ao ser referir a dispositivo que trata de consultas, que é o artigo 17, e não 16. Em todo o caso, não julgamos que esses erros formais sejam óbice à aprovação do instrumento, uma vez que não alteram substantivamente o conteúdo dos direitos e obrigações entre as Partes, nem comprometem o funcionamento e aplicação do Acordo, considerando-se, ainda, a aplicação das regras de interpretação de tratados internacionais previstas no art. 31 da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, de 1969.



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 8** confere às empresas aéreas designadas de ambas as Partes oportunidades justas e sem distorções para competirem livremente no fornecimento dos serviços acordados, bem como 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 9** franqueia 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 10** indica 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 Acordo não deve ser aplicado de modo a favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas ou práticas combinadas que impeçam ou distorçam a concorrência; reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas combinadas; ou delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.



O **artigo 11** estipula que passageiros, bagagem e carga em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado, exceto quanto a medidas de segurança. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de taxas alfandegárias e de outros impostos similares.

O **artigo 12** prescreve o tratamento nacional às aeronaves de empresas designadas da outra Parte em serviços aéreos internacionais quanto a tarifas pelo uso de aeroportos e instalações de navegação aérea em seu território.

O **artigo 13** faculta 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 ou outros intermediários, à escolha da empresa, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios e trazer, em regime de reciprocidade, seu próprio pessoal de gestão, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados. O dispositivo permite ainda a conversão de divisas e remessa ao exterior de receitas locais provenientes exploração de serviços aéreos sujeita apenas aos encargos administrativos e cambiais normalmente cobrados pelos bancos para essas operações.

O **artigo 14** cuida da 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 na Haia em 16 de dezembro de 1970, 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, e da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1º de março de 1991, 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 e o padrão da OACI, ou quando houver motivos razoáveis para acreditar que a contraparte não cumpre as disposições de segurança da aviação deste artigo.

O **artigo 15** descreve 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), poderá ser suspensa ou revogada a autorização de operação da respectiva empresa aérea. 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 16** estipula que a autoridade aeronáutica de uma



Parte ou as empresas envolvidas proporcionem à autoridade aeronáutica da outra Parte, a pedido, estatísticas periódicas das operações ou outras estatísticas que possam ser razoavelmente requeridas.

O **artigo 17** faculta às Partes ou a suas autoridades aeronáuticas solicitar e realizar consultas, a qualquer tempo, com a outra Parte ou com suas autoridades aeronáuticas.

O **artigo 18** prevê que as Partes devem solucionar controvérsias que surjam relativas à interpretação ou aplicação do Acordo por meio de negociações (entre suas autoridades aeronáuticas). Caso não cheguem a um acordo dessa forma, podem buscar dirimi-la pela via diplomática.

Os **artigos 19 a 23** trazem as cláusulas procedimentais do Acordo, estabelecendo critérios para: emendas, permitidas de maneira geral e mandatórias no caso de adaptação do Acordo a tratados multilaterais supervenientes sobre transportes aéreos que envolvam ambas as Partes; denúncia, que pode ser feita por comunicação de qualquer Parte à outra e à OACI, com vigência diferida em um ano; entrada em vigor, que ocorre na data de recebimento por ambas as Partes de nota diplomática que informe a satisfação de todos os procedimentos internos de incorporação do instrumento pela outra Parte; e a necessidade de registro na OACI do Acordo e de suas eventuais emendas.

O **Anexo** apresenta o Quadro de Rotas, pelo qual as empresas aéreas designadas podem efetuar serviços aéreos internacionais regulares em ambas direções utilizando quaisquer pontos de origem no território da Parte que designa, quaisquer pontos intermediários (terceiro Estado), quaisquer pontos de destino na outra Parte e quaisquer pontos além (terceiro Estado). Sujeito à aprovação pelas autoridades aeronáuticas, as empresas designadas podem celebrar acordos cooperativos de comercialização, como acordos de código compartilhado, com uma ou mais empresas aéreas de quaisquer das Partes ou de um terceiro país, desde que este autorize ou permita acordos comparáveis entre as empresas aéreas da outra Parte e outras empresas aéreas em relação a serviços para, desde ou via aquele país e desde que



todas as empresas aéreas citadas detenham as autorizações apropriadas e direitos de tráfego apropriados e satisfaçam os requisitos normalmente aplicados a esses acordos, inclusive em relação à transparência com o consumidor quanto à empresa que irá de fato ser contratada ou operar cada trecho do serviço.

O Acordo foi celebrado em Nova York, em 22 de setembro de 2022, em duplicata, em português, sérvio e inglês, sendo todos os textos autênticos, prevalecendo o texto em inglês no caso de divergência de interpretação.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Sérvia, assinado em Nova York, Estados Unidos, em 22 de setembro de 2022.

As relações diplomáticas entre o Brasil e a Sérvia remontam a 1938, quando os primeiros laços foram estabelecidos com o então Reino da Iugoslávia. Após a Segunda Guerra Mundial, as relações com a então República Federal Socialista Iugoslava continuaram marcadas pela cordialidade. Com o processo de fragmentação do território iugoslavo, o governo brasileiro reconheceu formalmente a República da Sérvia como sucessora legal da extinta Iugoslávia e da União de Estados da Sérvia e Montenegro, oficializando relações diplomáticas plenas em junho de 2006.

Os vínculos bilaterais caracterizam-se por um diálogo político consistente e construtivo. Ambos os países mantêm um mecanismo de Consultas Políticas, tendo realizado encontros periódicos, como a reunião em Brasília no ano de 2019. O acervo de acordos e memorandos de entendimento entre os dois países abrange áreas como defesa, cooperação policial e técnica, além de um acordo de facilitação de entrada para cidadãos de ambas as



nacionalidades. Em 2022, Brasil e Sérvia firmaram dois acordos no encontro entre os chanceleres dos dois países em Nova York: este Acordo de Serviços Aéreos e um Tratado sobre Assistência Jurídica em Matéria Civil.

Para a Sérvia, o Brasil é considerado um dos mais importantes parceiros econômicos e políticos da América Latina, em particular por manter posição de princípio em favor de uma solução pacífica e negociada para a questão do Kosovo, sob os auspícios das Nações Unidas e do arcabouço jurídico da Resolução nº 1244 do Conselho de Segurança da ONU, razão pela qual o Brasil não reconhece a declaração unilateral de independência do Kosovo.

No campo econômico, há grande potencial de crescimento inexplorado. A cadeia de comércio entre os dois países foi de US\$ 124 milhões em 2022, sendo que o Brasil exportou US\$ 67,4 milhões, sobretudo tabaco, carne bovina, café, instalações e equipamentos de engenharia civil, além de produtos da indústria de transformação. No mesmo ano, importamos da Sérvia US\$ 56,7 milhões, sobretudo tubos, canos e mangueiras plásticos; pneus de borracha; bombas, centrífugas, compressores e exaustores; geradores elétricos giratórios e partes; partes e acessórios automotivos; e instrumentos e aparelhos para usos medicinais.

Os investimentos externos diretos entre os dois países, embora ainda discretos, podem ser potencializado por parcerias em setores específicos, como o farmacêutico e o da indústria plástica. Como exemplo, citamos o investimento da farmacêutica brasileira EMS na sua fábrica Galenika, na Sérvia, que deve chegar a quase R\$ 200 milhões até o ano que vem. O investimento visa ampliar a presença da companhia no continente europeu, especialmente na Hungria, Croácia e Sérvia, embora a companhia opere igualmente em 15 mercados internacionais na Europa, Oriente Médio e África. Fundada em 1945, a fábrica sérvia passou a fazer parte em 2017 do Grupo NC, que também detém a EMS. A Galenika é vice-líder do mercado farmacêutico local, com faturamento bruto de 108 milhões de euros em 2022.

Como apontado em nosso Relatório, o propósito do Acordo que ora apreciamos é o de estabelecer um marco jurídico para a operação de



serviços aéreos entre os territórios das partes signatárias. Hoje, esses serviços são balizados por memorando de entendimento entre as autoridades aeronáuticas dos dois países firmado em 19 de outubro de 2015².

Com um acordo formal a reger essa modalidade de transporte entre os territórios dos dois parceiros, espera-se haver ganho de segurança jurídica, de eficiência comercial e operacional, bem como de adequação aos mais altos padrões de segurança operacional e da aviação nos serviços de transporte aéreo bilateral, redundando no fortalecimento dos laços de amizade, entendimento, cooperação, comércio, investimentos e turismo entre o Brasil e a Sérvia.

O Acordo sob análise, com algumas variações, conforma-se aos acordos-modelo de serviços aéreos da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)³ e de diversos outros instrumentos de mesma natureza que o Brasil tem celebrado nos últimos anos, quer atualizando acordos vigentes, quer estabelecendo regimes convencionais de serviços aéreos com Estados ainda não contemplados. No Brasil, estão em vigor entendimentos bilaterais (acordos e memorandos de entendimento) sobre serviços aéreos com mais de uma centena de 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, economicidade e segurança operacional 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

² Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). **Rubrica, assinaturas e promulgações de Acordos de Serviços Aéreos**, 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/8arquivos/rubricasAssinaturas.pdf>>. Acesso em: 22/11/2024; Anac. **Acordos Bilaterais. Brasil/Sérvia: Serviços aéreos internacionais – resumo de provisões negociadas**, 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/8copy_of_arquivos/servia.pdf>. Acesso em: 22/11/2024.

³ 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.



aeronáuticas dos Estados contratantes, bem como 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. 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 particular, o Acordo Brasil-Sérvia assinado em 2022 pertence à modalidade de Acordo de Serviços Aéreos do tipo “céus abertos”, que conferem às empresas aéreas designadas pelas Partes direitos de liberdade tarifária, flexibilidade operacional para o estabelecimento de acordos de código compartilhado com empresas da outra Parte ou de terceiros e liberdade na definição de aeronaves, da capacidade de carga e passageiros e do número e trajeto de voos semanais, dentro do quadro de rotas do instrumento.

Feitas essas observações, 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, CF/88), sendo instrumento que irá disciplinar os serviços aéreos entre o Brasil e a Sérvia de maneira mais eficaz, eficiente e segura, contribuindo para o incremento das relações bilaterais no campo comercial, turístico, cultural e de investimentos.

Diante das razões expostas, voto pela **APROVAÇÃO** do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Sérvia, assinado em Nova York, Estados Unidos, em 22 de setembro de 2022, nos termos do projeto de decreto legislativo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado ALBUQUERQUE



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

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2024
(Mensagem nº 480, de 2024)**

Aprova o texto do Acordo sobre
Serviços Aéreos entre a República
Federativa do Brasil e a República da
Sérvia, assinado em Nova York, Estados
Unidos, em 22 de setembro de 2022.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços
Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Sérvia,
assinado em Nova York, Estados Unidos, em 22 de setembro de 2022.

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 denúncia ou 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 2024.

Deputado ALBUQUERQUE





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 480, DE 2024

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 480/2024, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o Parecer do Relator, Deputado Albuquerque.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Lucas Redecker – Presidente; General Girão e Florentino Neto - Vice-Presidentes; Alfredo Gaspar, Augusto Coutinho, Delegado Bruno Lima, Dilceu Sperafico, Flávio Nogueira, General Pazuello, Gervásio Maia, Glauber Braga, Jefferson Campos, Jonas Donizette, Marcel van Hattem, Mario Frias, Otto Alencar Filho, Pastor Gil, Robinson Faria, Albuquerque, Cezinha de Madureira, Dandara, Daniela Reinehr, David Soares, Ismael Alexandrino, Leur Lomanto Júnior, Luiz Nishimori, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcos Pollon, Pr. Marco Feliciano e Vinicius Carvalho.

Sala da Comissão, em 4 de dezembro de 2024.

Deputado LUCAS REDECKER
Presidente





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 543, DE 2024

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Sérvia, assinado em Nova York, Estados Unidos, em 22 de setembro de 2022.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relatora: Deputada **HELENA LIMA**

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 543, de 2024, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional. A iniciativa aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Sérvia, assinado em Nova York, Estados Unidos, em 22 de setembro de 2022. Será ainda analisada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, sujeitando-se à apreciação pelo Plenário. Seu regime de tramitação é o de “urgência”.

De acordo com a Mensagem nº 480, de 2024, assinada pelos Ministros de Relações Exteriores e de Portos e Aeroportos, o Acordo “tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências da consolidação de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e da Sérvia, e para além desses”.





O referido Instrumento é composto por 23 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas e as condições para utilização de acordos de código compartilhado. Além de disposições já convencionais, prevê que as empresas aéreas das Partes tenham “oportunidades justas e sem distorções para competirem livremente no fornecimento dos serviços acordados, bem como 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”. Dispõe, ainda, que as empresas designadas terão liberdade para determinar livremente os preços dos serviços, sem a necessidade de aprovação.

No Quadro de Rotas, o Acordo determina que transportadores das Partes poderão efetuar serviços aéreos internacionais regulares em ambas direções utilizando quaisquer pontos de origem no território da Parte que designa, quaisquer pontos intermediários (terceiro Estado), quaisquer pontos de destino na outra Parte e quaisquer pontos além (terceiro Estado).

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

A proposição em exame aprova o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Sérvia, assinado em Nova York, Estados Unidos, em 22 de setembro de 2022.

Na linha de acordos anteriores, firmados pelo País nos últimos quinze anos, este privilegia a liberdade operacional para empresas designadas pelas Partes, de sorte que possam determinar a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a serem ofertados, de acordo com considerações de mercado. Também os preços dos serviços são tratados





como variáveis sob controle dos transportadores, sem que haja a necessidade de se solicitar a aprovação das Partes.

Esse grau de flexibilidade tem se mostrado adequado para a boa evolução das operações aéreas internacionais, aumentando a concorrência, limitando preços e facilitando o acesso a destinos variados mundo afora. Importa dizer que as liberdades 6ª a 9ª, que podem ter um impacto maior na dinâmica do mercado, não são contempladas no Acordo.

Destaque-se, por fim, que recomendações dirigidas à segurança de voo e contra os atos ilícitos se mostram presentes no Instrumento, o qual, dessa forma, está em sintonia com as políticas de segurança da aviação fixadas pela Organização da Aviação Civil Internacional – OACI.

Feitas essas considerações e em virtude de estarem presentes as condições de reciprocidade para promover, em regime de cooperação, o desenvolvimento do tráfego aéreo entre a República Federativa do Brasil e a República da Sérvia, somos pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 543, de 2024.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada HELENA LIMA
Relatora





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 543, DE 2024

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 543/2024, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Helena Lima.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Mauricio Neves - Presidente, Bebeto, Bruno Ganem, Denise Pessôa, Domingos Sávio, Flávio Nogueira, Gilberto Abramo, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Helena Lima, Kiko Celeguim, Luciano Vieira, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Paulo Alexandre Barbosa, Rodrigo Gambale, Rosana Valle, Rubens Otoni, Afonso Hamm, Alexandre Lindenmeyer, Antonio Carlos Rodrigues, Cezinha de Madureira, Delegado Bruno Lima, Fausto Pinato, Gilson Daniel, Henderson Pinto, Hugo Leal, Jonas Donizette, Leônidas Cristino, Márcio Honaiser, Marcos Tavares, Paulo Guedes, Paulo Litro, Ricardo Ayres, Vicentinho Júnior e Zé Adriano.

Sala da Comissão, em 23 de abril de 2025.

Deputado MAURICIO NEVES
Presidente

