

# **REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA NO PARLAMENTO DO MERCOSUL**

## **MENSAGEM Nº 405, DE 2009**

Submete à consideração do Congresso Nacional, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado, interino, das Relações Exteriores, o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai, celebrado em Brasilia, em 10 de março de 2009.

**Autor: PODER EXECUTIVO**

**Relator: Deputado VALDIR COLATTO**

### **I - RELATÓRIO**

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República encaminha ao Congresso Nacional, para apreciação legislativa, a Mensagem nº 405, assinada em 4 de junho de 2009, contendo o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai, celebrado em Brasilia, em 10 de março de 2009

A referida Mensagem está instruída com a exposição de Motivos nº 00134 MRE DNS/DAI/DAM-I — EFIN-BRAS-URUG, que foi firmada eletronicamente, em 23 de abril de 2009, pelo Exmo. Sr. Ministro de Estado das Relações Exteriores, Embaixador Celso Amorim.

Os autos de tramitação estão instruidos rigorosamente de acordo com as normas processuais-legislativas pertinentes, zelo a ser creditado aos servidores responsáveis do Departamento de Comissões.

O instrumento em pauta compõe-se de trinta artigos e um anexo, encabeçados por brevíssimo preâmbulo.

No Artigo 1, estabelecem-se as definições a serem adotadas no texto.

No Artigo 2, aborda-se a concessão de direitos.

O Artigo 3 é pertinente à designação de companhia aérea e autorização para operar, bem como o respectivo procedimento a ser adotado

Prevêem-se, no Artigo 4, a negação de concessão, revogação, suspensão e limitação de direitos a ser efetuada pelas autoridades aeronáuticas de uma e outra parte contratante.

O Artigo 5 é referente à aplicação de leis e regulamentos pertinentes à entrada, permanência e saída de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, assim como de passageiros, tripulação e carga.

O Artigo 6 refere-se ao reconhecimento de certificados, licenças e habilitações referentes à aerortaveabilidade, estabelecendo-se o procedimento a ser adotado em caso de diferença entre as normas internas, estabelecendo-se, ainda, o dever de serem essas divergências coniunicadas à Organização de Aviação Civil Internacional.

No Artigo 7, aborda-se a segurança operacional e, no Artigo 8, os aspectos relativos à segurança da aviação, o que se detalha em sete alentados parágrafos.

O Artigo 9 é pertinente aos aspectos relativos à investigação a ser realizada na hipótese de acidentes.

O Artigo 10 é referente aos direitos impostos aos usuários e o Artigo ii à isenção de direitos alfandegários nas hipóteses previstas.

No Artigo 12, abordam-se os tributos e, no Artigo 13, as facilidades que devem estar disponíveis para passageiros, bagagem e carga em trânsito de uma parte no território da outra

O Artigo 14 é referente ao intercâmbio de informações a ser mantido entre as partes e o Artigo 15 refere-se à freqüência e capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional.

O Artigo 16 é referente a preços a serem cobrados pelos serviços operados com base no acordo em exame.

O Artigo 17 aborda os aspectos relativos à concorrência. No Artigo 18, por outro lado, abordam-se a conversão de divisas e remessas de receitas de uma à outra parte.

No Artigo 19, tratam-se dos aspectos concernentes às atividades comerciais e da hipótese das empresas aéreas designadas pelas partes venderem serviços de transporte aéreo no território da uma e outra.

No Artigo 20, abordam-se os aspectos referentes à solicitação e fornecimento de dados estatísticos.

O Artigo 21 é referente à aprovação de horários de vôo e o Artigo 22 à hipótese de código compartilhado entre as empresas de uma e outra parte.

A proteção ao meio ambiente é abordada no Artigo 22.

Os demais artigos referem-se às disposições complementares e finais: no Artigo 24, abordam-se as hipóteses de consultas entre as partes; no Artigo 25. a solução de controvérsias; no Artigo 26, a hipótese de emendas ao Acordo; no Artigo 27, a interface do instrumento em exame com os Acordos multilaterais; no Artigo 28, a possibilidade de denúncia; no Artigo 29, o registro do Acordo na Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e, no Artigo 30, a sua entrada em vigor.

O Anexo ao instrumento em exame compõe-se de um modelo de quadro de rotas a ser elaborado, do qual constam as rotas brasileiras e uruguaias, do qual devem constar os pontos de origem ou aquém, os pontos no país de origem, os pontos intermediários, os pontos no outro país e os chamados “pontos além”.

Do anexo também faz parte o detalhamento a respeito das rotas regionais ou das rotas de longo curso, assim como o detalhamento do sistema do chamado código compartilhado.

É o relatório.

## II-VOTO DO RELATOR

Do ponto de vista processual-legislativo, em face do disposto na Resolução CN 1, de 2007, compete a este colegiado o exame inicial do instrumento internacional em análise e a elaboração do Projeto de Decreto Legislativo pertinente.

Nosso país tem celebrado acordos internacionais sobre transportes aéreos com várias outras nações, haja vista o *Acordo sobre Transportes Aéreos celebrado entre os Estados Unidos do Brasil e Portugal em 10 de dezembro de 1946*, substituído pelo instrumento assinado em 7 de maio de 1991 e promulgado pelo Decreto 47, de 1992; o *Acordo sobre Transportes Aéreos entre os Estados Unidos do Brasil e o Japão*, assinado no Rio de Janeiro, a 14 de dezembro de 1956 e promulgado pelo Decreto nº51.605, de 28 de novembro de 1962.; o *Acordo Sobre Transportes Aereos Regulares Entre o Brasil e a Suíça*, firmado em Berna, em 10 de Agosto de 1948 e promulgado pelo Decreto nº27950, de 29 de março de 1950.

No grupo dos pactos similares mais recentes, estão o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte para Evitar a Dupla Tributação dos Lucros Decorrentes do Transporte Marítimo e Aéreo, firmado em Brasília, em 27 de julho de 2005; o Acordo sobre Transportes Aéreos entre A República Federativa do Brasil e a República do Suriname, assinado em 28 de janeiro de 1980; o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal da Nigéria, celebrado em Brasília, em 6 de setembro de 2005; o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Índia, celebrado em Brasília, em 12 de setembro de 2006, entre muitos outros.

Esses instrumentos vêm ao encontro da regulamentação internacional e do costume que se tem estabelecido entre as nações em relação ao transporte aéreo.

No estudo *A IATA na legislação aeronáutica brasileira*, Hélio de Castro Farias<sup>1</sup> lembra que ao término da primeira guerra mundial, em 1918, havia um consenso entre os países do ocidente de que a aviação representava um importante fator para o desenvolvimento da economia das nações que tinham tecnologia e recursos para operar serviços aéreos.

---

<sup>1</sup> Revista Brasileira de Direito Aeroespacial. In: <http://www.sbda.org.br/revjsta/Anterior/1669.htm>. Acesso em: 15 out. 09.

Do ponto de vista da regulamentação internacional, o autor citado faz o registro histórico de que a Convenção da Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 1944, substituiu, para os signatários, as Convenções de Paris, de 1919, que regulamentou a navegação aérea internacional e a de Havana, de 1928, sobre a aviação comercial.

O autor enfatiza, ainda, que esses atos internacionais mantêm, na esfera do Direito Internacional Público, o princípio de que o transporte aéreo deveria ser regulamentado *de forma a abranger o planeta como um todo*.

Na procura de balizas comuns e de cooperação recíproca, os Estados têm adotado a praxe de firmar atos internacionais bilaterais ou multilaterais pertinentes à cooperação para o transporte aéreo, sob o manto ou a chancela da Convenção de Aviação Civil Internacional, promulgada, no Brasil, pelo Decreto N°21713, de 27 de Agosto de 1946, que se converteu na bússola jurídica da matéria, sob o prisma do Direito Internacional Público.

O instrumento em exame segue os mesmos moldes dos demais destinados à cooperação em matéria de transportes aéreos que o Brasil vem assinando e tem a relevância adicional de se converter em mais um instrumento de cooperação na área de transportes no âmbito do Mercosul.

Não há, pois, óbices a opor.

**VOTO**, assim, pela concessão de aprovação legislativa ao texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai, celebrado em Brasília, em 10 de março de 2009, nos termos da proposta de Decreto Legislativo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2009.

## **REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA NO PARLAMENTO DO MERCOSUL**

### **PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2009 (Mensagem Nº 405, DE 2009)**

Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai, celebrado em Brasília, em 10 de março de 2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai, celebrado em Brasília, em 10 de março de 2009.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos ou instrumentos subsidiários 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 2009