



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 2.404-A, DE 2010

(Da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul)

**MENSAGEM Nº 405/2009
AVISO Nº 342/2009 – C. Civil**

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; tendo pareceres: da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, pela aprovação (DEP. IBSEN PINHEIRO); da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (DEP. ABELARDO CAMARINHA); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. CARLOS BEZERRA).

DESPACHO:

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

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

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

- parecer do relator
- parecer da Comissão

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 10 de fevereiro de 2010.

Deputado JOSÉ PAULO TÓFFANO
Presidente

MENSAGEM Nº 405, DE 2009 **(Do Poder executivo)**

AVISO Nº 342/2009 – C. Civil

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 Brasília, em 10 de março de 2009.

DESPACHO:

À REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA NO PARLAMENTO DO MERCOSUL E
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

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, 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 Brasília, em 10 de março de 2009.

Brasília, 4 de junho de 2009.

EM Nº 00134 MRE DNS/DAI/DAM-I - EFIN-BRAS-URUG

Brasília, 23 de abril de 2009

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submeto à elevada consideração de Vossa Excelência o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos Bilaterais 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.

2. O referido Acordo tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre e além dos territórios do Brasil e do Uruguai e que certamente cooperarão para o adensamento das relações bilaterais, nas esferas do comércio, do turismo, da cultura, da cooperação, entre outras.

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, submeto a Vossa

Excelência o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autenticadas do Acordo.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Ruy Nunes Pinto Nogueira

**ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA
ORIENTAL DO URUGUAI**

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República Oriental do Uruguai,
(doravante referidos como “as Partes”);

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

Desejosos de fomentar e fortalecer as relações de caráter econômico e cultural existentes entre seus povos;

Conscientes de que o estabelecimento de serviços de transporte aéreo representa um instrumento eficaz e necessário para tais fins;

Animados do melhor espírito de cooperação e no marco dos princípios a que ambas as Partes aderiram em instrumentos multilaterais de caráter universal;

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

Acordam o que se segue:

Artigo 1
Definições

Para os fins do presente Acordo, salvo disposições em contrário, o termo:

- a) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de

dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94 da mesma;

- b) "Território" tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;
- c) "Autoridades Aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, a Autoridade de Aviação Civil, constituída pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), e no caso da República Oriental do Uruguai, a Direção Nacional de Aviação Civil e Infra-estrutura Aeronáutica (DINACIA), ou em ambos os casos, qualquer autoridade ou pessoal autorizado a executar as funções atualmente exercidas pelas autoridades acima mencionadas;
- d) "Acordo" significa este Acordo, seus Anexos e as correspondentes emendas;
- e) "Capacidade" significa a quantidade de serviços estabelecidos no marco do Acordo, medida pelo número de frequências ou assentos ou toneladas de carga oferecidas em um mercado ou em uma rota durante um determinado período;
- f) "Tarifa" significa os preços e encargos que devem ser pagos pelo transporte aéreo de passageiros, bagagem e carga e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, incluindo preços e condições para agentes e outros serviços auxiliares, mas excluindo a remuneração ou condições para o transporte de mala postal;
- g) "Empresa aérea designada" significa a empresa aérea que tenha sido designada e autorizada pelas Partes em conformidade com o Artigo 3 deste Acordo, para a operação dos serviços aéreos;
- h) "Serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção;
- i) "Serviços acordados" significa os serviços aéreos especificados no Artigo 2 deste Acordo;

Artigo 2

Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar os serviços acordados.

2. De conformidade com o disposto neste Acordo, as empresas aéreas designadas de cada Parte na operação dos serviços acordados terão os seguintes direitos:

- a) sobrevoar o território da outra Parte;
- b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;
- c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas deste Acordo para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e correio, separadamente ou em combinação.

3. As empresas de cada Parte, que não sejam as designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo, terão também os direitos especificados no parágrafo 2, letras a) e b) deste Artigo.

4. As empresas aéreas designadas de uma Parte terão o direito de utilizar todas as aerovias, aeroportos abertos ao tráfego internacional e outras facilidades no território da outra Parte, em bases de não-discriminação.

5. Nenhum dispositivo do parágrafo 2 será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte 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.

Artigo 3

Designação e Autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar, por nota diplomática à outra Parte, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados, em conformidade com este Acordo, assim como retirar ou modificar a referida designação.

2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e modos prescritos, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

- a) a empresa aérea designada esteja estabelecida no território da Parte que a designa;
- b) o controle regulatório efetivo da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que designa a empresa aérea;
- c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra o disposto no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e
- d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições determinadas segundo as leis e regulamentos

normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

3. Ao receber a autorização de operação mencionada no parágrafo 2, uma empresa aérea designada poderá, a qualquer momento, começar a operar os serviços acordados para os quais foi designada, desde que cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

Artigo 4

Negação de Concessão, Revogação, Suspensão e Limitação de Direitos

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo a uma empresa aérea designada da outra Parte e de revogar e suspender tais autorizações, ou impor condições para o exercício destes direitos, de forma temporária ou permanente, no caso em que a empresa:

- a) não esteja estabelecida no território da Parte que a designa; ou
- b) o controle regulatório efetivo da empresa aérea não seja exercido ou mantido pela Parte que a designa; ou
- c) a Parte que a designa não cumpra o disposto no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou
- d) a empresa aérea designada não esteja qualificada para satisfazer as condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação; ou
- e) a empresa aérea deixe de operar os serviços acordados em conformidade com as condições estabelecidas neste Acordo.

2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no parágrafo 1 deste Artigo seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou às disposições deste Acordo, este direito somente será exercido após a realização de reunião de consulta com a outra Parte. Tal consulta deverá ocorrer antes de expirar o prazo de trinta (30) dias a partir da data da solicitação por uma Parte, salvo entendimento diverso entre as Partes.

Artigo 5

Aplicação de Leis e Regulamentos

1. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tais aeronaves, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte durante sua permanência no referido território.

2. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, tripulação e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados em relação aos passageiros, tripulação, carga e mala postal transportados pelas aeronaves das empresas aéreas da outra Parte durante a permanência no referido território.

3. Na aplicação de seus regulamentos relativos à imigração, alfândega, quarentena e regulamentos afins, nenhuma das Partes dará preferência a suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra em relação às empresas aéreas da outra Parte que sejam utilizadas para transporte aéreo internacional similar.

4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto estarão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto deverão estar isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

Artigo 6

Reconhecimento de Certificados, Licenças e Habilitações

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

2. Caso os privilégios ou as condições que regem as licenças e os certificados mencionados no parágrafo 1 acima, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte a um indivíduo ou a uma empresa aérea designada, ou em relação a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitam que haja uma diferença nas normas mínimas estabelecidas segundo a Convenção e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte poderá solicitar a realização de consultas entre as autoridades aeronáuticas com o objetivo de esclarecer tal prática.

3. Cada Parte, todavia, se reserva o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevôo ou aterrissagem em seu próprio território, as licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

Artigo 7

Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de vôo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra Parte não mantém e administra de maneira efetiva os padrões de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas em vigor em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá então tomar as medidas corretivas em relação ao caso dentro de um prazo acordado.

3. Em conformidade com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada pelas empresas aéreas de uma Parte para serviços para e a partir do território da outra Parte poderá, durante sua permanência no território da outra Parte, estar sujeita a uma inspeção pelas autoridades representantes da outra Parte, desde que isto não leve a um atraso excessivo à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo da referida inspeção é a verificação da validade da documentação da aeronave, as licenças de sua tripulação, o equipamento da aeronave e sua condição de acordo com as normas em vigor estabelecidas segundo a Convenção.

4. Quando for indispensável adotar medidas urgentes para garantir a segurança das operações de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou várias empresas aéreas da outra Parte.

5. Qualquer medida tomada por uma Parte, em conformidade com o parágrafo 4 acima, será interrompida no momento em que deixar de existir a razão para a tomada de tal ação.

6. No que diz respeito ao parágrafo 2 acima, se ficar estabelecido que uma Parte continua a não cumprir as normas da OACI após o prazo acordado, este fato deverá ser notificado ao Secretário Geral da OACI. Este também deverá ser notificado quanto a uma solução satisfatória em relação a tal situação.

Artigo 8

Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações estabelecidos pelo Direito Internacional, as Partes 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 resultantes 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 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, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil que ambas as Partes tenham ratificado ou aderido.

2. As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações e serviços de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou os operadores que sejam estabelecidos em seu território, e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre segurança da aviação. Cada Parte deverá informar a outra Parte sobre quaisquer diferenças entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação contidas nos Anexos. Qualquer uma das Partes poderá solicitar a qualquer momento a realização imediata de consultas com a outra Parte sobre as referidas diferenças.

4. Cada Parte concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 acima, exigidas pela outra Parte para a entrada, saída ou permanência no território dessa outra Parte. Cada Parte assegurar-se-á de que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte, também, considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. 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 tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, designadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Cada Parte terá o direito, dentro de 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança que aplicam ou que planejam aplicar, pelos operadores de aeronaves em relação aos vôos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para o mesmo. As disposições administrativas para a

realização das referidas avaliações deverão ser adotadas de comum acordo entre as autoridades aeronáuticas e serão aplicadas sem demora a fim de assegurar que as avaliações sejam realizadas com rapidez. Todas as avaliações deverão estar cobertas por um acordo confidencial específico.

7. 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. As referidas consultas terão início dentro dos 15 (quinze) dias após o recebimento da solicitação de qualquer uma das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos quinze (15) dias a partir da data de início das consultas, isto constituirá motivo para negar, revogar ou suspender os direitos concedidos às empresas aéreas designadas da outra Parte, ou de impor condições às mesmas. Quando justificada por uma emergência, ou para impedir a continuação do não cumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

Artigo 9

Investigação de Acidentes

1. Em caso de aterrissagem forçada ou acidente de aeronave de uma das Partes, no território da outra Parte, esta tomará as medidas necessárias para prestar socorro imediato à aeronave, aos membros da tripulação e aos passageiros, e deverá adotar medidas para garantir a integridade da aeronave, assim como a integridade da bagagem, carga e mala postal que estejam na referida aeronave.

2. A Parte em cujo território tenha ocorrido o acidente deverá comunicar imediatamente o fato à outra Parte, e tomará as medidas necessárias para a investigação de suas circunstâncias e causas e, mediante solicitação, dará a permissão correspondente aos representantes desta outra Parte para que participem como observadores durante a investigação.

3. A Parte que conduzir a investigação do acidente deverá fornecer à outra Parte todas as informações sobre seus resultados assim como seu relatório final.

Artigo 10

Direitos Impostos aos Usuários

1. Nenhuma das Partes deverá impor ou permitir que sejam impostas às empresas aéreas designadas da outra Parte taxas e demais encargos superiores aos que sejam impostos às suas próprias empresas aéreas que operem serviços internacionais similares.

2. Cada Parte deverá encorajar a realização de consultas em relação aos direitos impostos aos usuários entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizem as instalações e os serviços oferecidos, quando possível através das organizações representativas das referidas empresas aéreas. Os usuários deverão ser

notificados com razoável antecedência a respeito de qualquer proposta de modificação dos direitos impostos a fim de permitir que expressem seus pontos de vista antes que tais mudanças sejam efetuadas. Adicionalmente, cada parte deverá encorajar suas autoridades competentes e os referidos usuários a trocar informações apropriadas relativamente aos direitos impostos aos usuários.

Artigo 11

Isenção de Direitos Alfandegários

1. As aeronaves operadas em serviços acordados pelas empresas aéreas designadas das Partes, assim como seu equipamento, combustível, lubrificantes, peças sobressalentes, provisões de bordo, incluindo alimentos, bebidas e cigarros, estarão isentos de quaisquer direitos alfandegários, de inspeção e outros direitos ou impostos, ao entrar no território da outra Parte, desde que tais equipamentos e suprimentos sejam mantidos a bordo das aeronaves até a continuação do voo.

2. Ainda quando possa ser exigido que sejam submetidos à vigilância ou controle alfandegário, estarão igualmente isentos dos mesmos direitos e impostos, exceto quando do pagamento por serviços prestados:

- a) as provisões de bordo embarcadas no território de qualquer uma das Partes, dentro de limites estabelecidos por suas autoridades, para consumo a bordo das aeronaves destinadas aos serviços acordados da outra Parte;
- b) as peças sobressalentes introduzidas no território de uma das Partes para a manutenção ou reparo das aeronaves operadas nos serviços acordados pelas empresas aéreas designadas da outra Parte;
- c) o combustível e os lubrificantes destinados ao abastecimento das aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte e destinados aos serviços acordados, inclusive quando estes sejam utilizados durante o voo realizado no território da outra Parte em que são embarcados; e
- d) documentos impressos e material publicitário da empresa ou empresas aéreas, sem valor comercial.

3. Não poderão ser desembarcados no território da outra Parte, sem autorização de suas autoridades alfandegárias, o equipamento de uso regular das aeronaves, assim como outros artigos e provisões que se encontrem a bordo das aeronaves de uma Parte. Neste caso, poderão ser colocados sob a supervisão das referidas autoridades, até que sejam reembarcados ou utilizados de outra forma devidamente autorizada.

4. As empresas aéreas no âmbito das isenções concedidas pelos subparágrafos a), b) e c) do parágrafo 2 deste Artigo poderão armazenar nos aeródromos da outra Parte e sob controle alfandegário, lubrificantes, peças

sobressalentes, equipamento de uso regular e provisões de bordo, introduzidos a partir do território de cada Parte ou a partir de terceiros Estados, e destinados ao uso exclusivo das aeronaves operadas nos serviços acordados.

Artigo 12

Tributos

1. O capital representado pelas aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais pela empresa aérea designada estará sujeito ao recolhimento de impostos unicamente no território da Parte em que está estabelecida a empresa aérea.
2. As receitas resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, bem como os bens e serviços que lhes sejam oferecidos, serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte, devendo ambas as Partes firmar um acordo especial para evitar a dupla tributação.

Artigo 13

Facilidades aos Passageiros, Bagagem e Carga em Trânsito

Passageiros, bagagem e carga em trânsito através do território de uma das Partes e sem sair da área do aeroporto reservada para este fim estarão sujeitos, quando julgado conveniente, a um controle simplificado sem prejuízo das medidas que possam ser adotadas para evitar e reprimir delitos contra a segurança da aviação civil. Bagagem e carga em trânsito estarão isentos de direitos alfandegários e de outros gravames similares.

Artigo 14

Intercâmbio de Informações

1. As Autoridades Aeronáuticas das Partes manterão um intercâmbio regular de informações, em um espírito de estreita colaboração, de modo a assegurar a correta aplicação das disposições deste Acordo e seu Anexo.
2. A Autoridade Aeronáutica da Parte em cuja jurisdição as empresas aéreas da outra Parte ou seu pessoal tenham cometido uma infração contra os regulamentos de navegação aérea, dará conhecimento deste fato à Autoridade Aeronáutica da outra Parte.

Artigo 15

Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional oferecidas nas rotas regionais com base em considerações comerciais próprias do mercado.

2. A capacidade total oferecida pelas empresas aéreas designadas das Partes nos serviços acordados em rotas de longo curso deverá ser acordada entre suas autoridades aeronáuticas antes de iniciar-se o serviço e, posteriormente, em função das exigências de tráfego previstas.

3. Se, ao revisá-la, as Partes não chegarem a um acordo sobre a capacidade que deve ser oferecida nos serviços acordados nas rotas de longo curso, a capacidade que as empresas aéreas designadas das Partes poderão oferecer não deverá ser superior à anteriormente acordada.

Artigo 16

Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo, entre os países da América do Sul, poderão ser estabelecidos livremente, sem estar sujeitos a aprovação.

2. Não obstante o disposto no parágrafo 1 deste Artigo, os preços cobrados pelas empresas aéreas designadas de ambas as Partes, nos serviços de longo curso, em 5^a e 6^a liberdades, estarão sujeitos às regras do país que origina o referido tráfego.

3. As empresas aéreas designadas deverão informar seus preços às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, de acordo com as condições estabelecidas por cada Parte.

Artigo 17

Concorrência

1. As Partes informar-se-ão mutuamente a respeito de suas leis, políticas e práticas em matéria de concorrência ou suas alterações, e sobre quaisquer objetivos concretos que se busquem, e que possam afetar a operação dos serviços de transporte aéreo relativamente a este Acordo, identificando as autoridades responsáveis sobre sua aplicação.

2. As Partes notificar-se-ão mutuamente caso considerem haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e as questões relativas à aplicação deste Acordo.

3. Sem prejuízo de quaisquer outras disposições em contrário, nenhuma disposição contida neste Acordo deverá

- i) exigir ou favorecer a adoção de ajustes entre empresas aéreas, decisões de associações de empresas aéreas ou práticas acordadas que impeçam ou distorçam a concorrência;

- ii) reforçar os efeitos dos referidos ajustes, decisões ou práticas acordadas; ou
- iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade pela tomada de decisões que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

Artigo 18

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte concederá às empresas aéreas designadas da outra Parte o direito de converter e remeter ao exterior todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo, e que excedam o montante de gastos locais, permitindo sua rápida conversão e remessa sem restrições, discriminação ou cobrança de impostos sobre as mesmas, à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.
2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com a legislação vigente e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a sua execução.
3. As disposições deste Artigo não desobrigam as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.
4. Caso exista um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação, ou um acordo especial que regule a transferência de fundos entre as Partes, tais acordos prevalecerão.

Artigo 19

Atividades Comerciais

1. As empresas aéreas de cada Parte terão o direito de estabelecer seus próprios escritórios no território da outra Parte para promover e vender serviços de transporte aéreo.
2. As empresas aéreas designadas de cada Parte, em conformidade com as leis e regulamentos da outra Parte relativos à entrada, residência e emprego, terão o direito de enviar e manter no território da outra Parte pessoal administrativo, técnico operacional, de vendas e outro pessoal especializado necessário à operação dos serviços de transporte aéreo, em conformidade com a legislação nacional de cada Parte.
3. Os representantes e funcionários estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte e de acordo com tais leis e regulamentos:

- a) cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários aos representantes e auxiliares mencionados no parágrafo 2 deste Artigo; e
- b) ambas as Partes deverão facilitar e dar rapidez às autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe determinados serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

4. Cada empresa aérea designada poderá encarregar-se de seus próprios serviços em terra no território da outra Parte ou, se preferir, fazer uma seleção entre agentes concorrentes para realizar estes serviços. Tais direitos estarão sujeitos somente a restrições físicas derivadas de considerações relativas à segurança aeroportuária. Nos casos em que as referidas considerações impeçam a realização de serviços próprios, serão oferecidos serviços em terra a todas as empresas aéreas em bases de igualdade; os cargos basear-se-ão nos custos dos serviços prestados e tais serviços serão comparáveis em tipo e qualidade aos serviços próprios, se sua prestação for possível.

5. Cada empresa aérea designada de qualquer uma das Partes poderá vender serviços de transporte aéreo diretamente no território da outra Parte e, caso o deseje, através de seus agentes. Cada empresa aérea designada poderá vender tal transporte, e qualquer pessoa poderá adquiri-lo, na moeda do referido território ou em moedas livremente conversíveis, em conformidade com as disposições cambiais vigentes de cada Parte.

Artigo 20 Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades da outra Parte, a pedido, as estatísticas que possam ser razoavelmente solicitadas.

Artigo 21 Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 45 (quarenta e cinco) dias antes da operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado a qualquer modificação de horários.

2. Para os vôos suplementares que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados fora do quadro de horários aprovado, a referida empresa aérea deverá solicitar a autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações

deverão ser apresentadas com uma antecedência de pelo menos 15 (quinze) dias da operação de tais vôos.

Artigo 22 Código Compartilhado

1. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão operar serviços, utilizando as modalidades de código compartilhado, espaço bloqueado e outras formas de operação conjunta:

- i) com empresas aéreas de qualquer uma das Partes; e
- ii) com empresas aéreas de um terceiro país, sempre e quando o referido terceiro país autorize ou permita a realização de acordos equivalentes entre as empresas aéreas da outra Parte e outras empresas aéreas nos serviços até e desde o referido terceiro país.

2. Todas as empresas aéreas que concluam tais acordos deverão contar com direitos de tráfego correspondentes e cumprir os requisitos que normalmente se aplicam a tais acordos.

Artigo 23 Proteção ao meio ambiente

As Partes apóiam a necessidade de proteger o meio ambiente, fomentando o desenvolvimento sustentável da aviação. Em relação às operações entre seus respectivos territórios, as Partes concordam em cumprir as normas e métodos recomendados (SARPs) do Anexo 16 da OACI e as políticas e orientação vigentes da OACI no que diz respeito à proteção ao meio ambiente.

Artigo 24 Consultas

1. Qualquer uma das Partes poderá, a qualquer momento, solicitar a realização de consultas a respeito da interpretação, aplicação, execução ou emenda a este Acordo ou ao cumprimento deste Acordo.

2. As referidas consultas, que poderão realizar-se em reuniões ou por correspondência, terão início no prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data em que a outra Parte receber uma solicitação por escrito, a menos que as Partes tenham acordado de outra forma.

Artigo 25 Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção das que possam surgir decorrentes do Artigo 7 (Segurança Operacional) e Artigo 8 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.

2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de consultas e negociações entre as autoridades aeronáuticas, buscarão solucioná-la por meio de canais diplomáticos.

3. Se as Partes não chegarem a um acordo mediante os canais diplomáticos para solucionar as controvérsias, poderão optar por outros meios previstos na carta das Nações Unidas.

Artigo 26

Emendas

1. Qualquer emenda a este Acordo entre as Partes, em conformidade com o Artigo 24 (Consultas), entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

2. Qualquer emenda no Anexo a este Acordo poderá ser acordada por escrito entre as autoridades aeronáuticas das Partes e entrará em vigor por troca de notas diplomáticas.

Artigo 27

Acordos Multilaterais

Se um acordo multilateral relativo ao transporte aéreo entrar em vigor para ambas as Partes, este Acordo deverá ser emendado para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral.

Artigo 28

Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer momento, notificar a outra Parte, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à OACI. Este Acordo expirará um ano após o recebimento da notificação. Se a outra Parte não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela OACI.

Artigo 29

Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados, depois de ratificados, na OACI pela Parte em cujo território tenha sido assinado ou em conformidade com o acordado entre as Partes.

Artigo 30
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor em data a ser notificada por troca de notas diplomáticas, confirmando que todos os procedimentos constitucionais internos exigidos foram cumpridos pelas Partes.

Em testemunho do que os abaixo assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinam o presente Acordo.

Feito em Brasília, em 10 de março de 2009, nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO A REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL

Celso Amorim
Ministro das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
ORIENTAL DO URUGUAI

Gonzalo Fernández
Ministro das Relações Exteriores

A N E X O

QUADRO DE ROTAS

Para a(s) empresa(s) aérea(s) designadas pelo Brasil:

ROTAS BRASILEIRAS

Pontos aquém Pontos no Brasil Pontos intermediários Pontos no Uruguai Pontos além

Para a(s) empresa(s) aérea(s) designadas pelo Uruguai:

ROTAS URUGUAIAS

Pontos aquém Pontos no Uruguai Pontos intermediários Pontos no Brasil Pontos além

NOTAS:

1. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão operar as escalas de suas respectivas rotas em qualquer ou em todos os vôos, na ordem desejada.
2. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão omitir escalas em suas respectivas rotas, em qualquer ou em todos os vôos, com a condição de que os serviços se iniciem ou terminem em um ponto da Parte que designa as empresas.
3. As novas frequências acordadas para os serviços mistos e exclusivamente cargueiros serão operadas para quaisquer pontos no Brasil, com exceção do Aeroporto de Guarulhos (GRU) em São Paulo, enquanto as restrições de operações temporárias estiverem em vigor.
4. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão servir, nas rotas, um ponto ou pontos aquém, intermediários ou além do território das Partes, em qualquer combinação ou ordem.
5. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão transferir o tráfego entre quaisquer de suas aeronaves em qualquer ponto das rotas.
6. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão servir pontos anteriores a qualquer ponto em seu território, com ou sem mudança de aeronave ou número de vôo e poder oferecer e anunciar referidos serviços ao público.
7. Cada Parte concederá, em regime de reciprocidade, autorização para a realização de operações não regulares das empresas aéreas que estejam devidamente autorizadas pela outra Parte, sem limitação de número de vôos não regulares de passageiros e de carga.

Rotas regionais: são as compreendidas dentro do continente sul-americano.

As frequências semanas mistas e exclusivamente cargueiras para os serviços regionais, com qualquer tipo de equipamento, terão direitos de 3^a, 4^a, 5^a e 6^a liberdade dentro da região sulamericana.

Rotas de longo curso: são as que incluem Pontos fora do continente sul-americano. As frequências semanas mistas e exclusivamente cargueiras para os serviços de longo curso, com qualquer tipo de equipamento, terão direitos de 3^a, 4^a, 5^a, e 6^a liberdade.

CÓDIGO COMPARTILHADO

1. Uma empresa aérea designada de qualquer Parte poderá, sujeita às seguintes condições, concluir acordos de código compartilhado seja como empresa operadora (por exemplo, usar código da empresa aérea parceira em seus próprios serviços) ou como empresa comercializadora (por exemplo, usar seu próprio código

em serviços da empresa parceira), no que diz respeito a serviços aéreos mistos e/ou cargueiros, com:

- (a) empresas aéreas designadas da mesma Parte;
- (b) empresas aéreas da outra Parte; e
- (c) empresas aéreas de terceiros países desde que todas as empresas aéreas em tais acordos possuam os direitos apropriados concedidos pelas Partes envolvidas.

2. Nos acordos de código compartilhado, as frequências não serão contabilizadas contra a empresa comercializadora.

3. As empresas aéreas designadas de uma Parte poderão concluir acordos de código compartilhado com as empresas aéreas designadas da outra Parte ou empresas de terceiros países, nas rotas especificadas, desde que sirvam pelo menos um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea e que não se caracterizem direitos de 7^a liberdade.

4. As empresas aéreas designadas de cada Parte poderão oferecer serviços de código compartilhado com quaisquer empresas aéreas da outra Parte entre pontos no território da outra Parte desde que os serviços constituam parte de um serviço internacional.

5. Cada empresa aérea participante de código compartilhado deverá assegurar-se de que no ponto de venda de bilhetes aos passageiros, em serviço a ser operado sob o acordo de código compartilhado acima, o passageiro seja informado qual empresa aérea está operando em cada segmento da viagem. Adicionalmente, cada empresa aérea participante deverá instruir seus agentes a cumprir esta exigência de notificação.

6. As solicitações referentes aos acordos de código compartilhado acima deverão ser submetidas pelas empresas aéreas designadas que participam de acordos de código compartilhado às autoridades de ambas as Partes para aprovação, com pelo menos 45 dias de antecedência, salvo se previamente tais autoridades abrirem mão desta exigência para a aprovação.

REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA NO PARLAMENTO DO MERCOSUL

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 Brasília, 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 instruídos 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 aerotavegabilidade, estabelecendo-se o procedimento a ser adotado em caso de diferença entre as normas internas, estabelecendo-se, ainda, o dever de serem essas divergências comunicadas 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 frequência 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 niultilaterais; 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 nº 27950, 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 Farias¹ 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.

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.

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

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado VALDIR COLATTO
Relator

**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.

Deputado VALDIR COLATTO
Relator

III – PARECER DA REPRESENTAÇÃO

A Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, em reunião ordinária realizada hoje, opinou, unanimemente, pela aprovação da Mensagem nº 405, de 2009, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o Parecer do Deputado Valdir Colatto.

Estiveram presentes os Senhores:

Deputado José Paulo Tóffano – Presidente; Senador Inácio Arruda e Deputado Germano Bonow – Vice-presidentes. Senadores Geraldo Mesquita Júnior, Romeu Tuma, Marisa Serrano, Sérgio Zambiasi, Neuto de Conto, Valdir Raupp e Eduardo Azeredo; e Deputados Valdir Colatto, Dr. Rosinha, Antonio C. Pannunzio, Celso Russomanno e Vieira da Cunha.

Plenário da Representação, em 10 de fevereiro de 2010.

Deputado JOSÉ PAULO TÓFFANO
Presidente

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

I – RELATÓRIO

Cuida-se de projeto de decreto legislativo, de autoria da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, que aprova o Acordo de Serviços Aéreos, celebrado entre o Brasil e o Uruguai, em 10 de março de 2009, na cidade de Brasília.

Além de aprovar o Acordo de Serviços Aéreos, o projeto de decreto legislativo obriga o Executivo a submeter ao 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.”

O segundo e derradeiro artigo do projeto de decreto legislativo consagram a denominada “cláusula de vigência”, segundo a qual a norma jurídica entrará em vigor na data de sua publicação.

O Acordo de Serviços Aéreos celebrado entre o Brasil e o Uruguai é composto por um instrumento principal, cujas regras estão dispostas em 30 (trinta) artigos, e por um Anexo. Este último faz referência a um quadro de rotas (a ser elaborado pelas Partes), define “rotas regionais” e “rotas de longo curso”, inclusive as respectivas liberdades do ar a serem aplicadas entre as Partes, bem como disciplina o denominado “código compartilhado”.

O instrumento principal do texto pactuado, entre outras regras, contém disposições sobre concessões de direitos, designação e autorização de empresas aéreas, aplicação de leis e regulamentos internos, reconhecimento de

certificados, licenças e habilitações, segurança operacional e segurança da aviação, investigação de acidentes, isenção de direitos alfandegários e tributos, preços, concorrência e atividades comerciais, bem como normas sobre proteção ao meio ambiente.

Além dessas regras, o Acordo comporta normas adjetivas referentes à solução de controvérsias, emendas, denúncia e entrada em vigor. Nesse contexto, o artigo 28 dispõe que qualquer das Partes poderá denunciar o compromisso internacional, a qualquer tempo, por via diplomática, sendo que a notificação deverá ser feita, simultaneamente, à Organização da Aviação Civil Internacional. O instrumento entrará em vigor na data da troca das notas diplomáticas, após o cumprimento dos requisitos de direito interno das Partes.

Por último, cumpre destacar que o presente projeto de decreto legislativo e o Acordo de Serviços Aéreos deverão ser analisados, também, pela Comissão de Viação e Transportes e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 RICD).

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Nesta oportunidade, esta Comissão deverá examinar o Projeto de Decreto Legislativo nº 2.404, de 2010, de autoria da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, bem como o instrumento internacional que essa proposição visa a aprovar, isto é, o Acordo de Serviços Aéreos, celebrado entre o Brasil e o Uruguai, em 10 de março de 2009.

No que se refere ao projeto de decreto legislativo, nada encontro a opor, tendo em vista que esse segue o padrão das proposições que têm por finalidade aprovar tratados e acordos internacionais celebrados pelo Poder Executivo.

Nesse ponto, passo à análise do Acordo de Serviços Aéreos. Antes, contudo de qualquer consideração sobre o referido compromisso internacional, cumpre ressaltar que, nesta Comissão, o Acordo será examinado sob a ótica das relações bilaterais ente o Brasil e o Uruguai. Nesse sentido, os dispositivos relativos à segurança da aviação, à investigação de acidentes, ao reconhecimento de certificados, licenças e habilitações, entre outros, deverão ser apreciados pela douta Comissão de Viação e Transportes.

O Acordo de Serviços Aéreos bilateral entre o Brasil e o Uruguai é fundado na Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 1944, conhecida por Convenção de Chicago. Conforme consagrado em sua parte preambular, o referido Acordo “representa um instrumento eficaz e necessário” para o fim de “fomentar e fortalecer as relações bilaterais de caráter econômico e cultural” entre as Partes.

A parte dispositiva do instrumento internacional sob análise reproduz algumas regras da Convenção de Chicago, bem como amplia os direitos e deveres das Partes relativos aos serviços aéreos entre os respectivos territórios e mais além. Entre os direitos consagrados pela Convenção de Chicago (ratificados no texto do Acordo), merecem destaque o direito de sobrevoar e o de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais. Tais direitos correspondem às denominadas primeira e segunda liberdades do ar², e são aplicáveis tanto às aeronaves pertencentes às empresas aéreas designadas, como às aeronaves civis de nacionalidade de qualquer das Partes não autorizadas a operar as rotas comerciais.

No que concerne às chamadas “liberdades comerciais”, o Acordo sob exame defere às empresas aéreas designadas pelas Partes, o direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e correio, separadamente ou em combinação (art. 2, parágrafo 2, alínea “c”). Além disso, o pacto prevê que as empresas aéreas designadas poderão servir, nas rotas, um ponto ou pontos aquém, intermediários ou além dos respectivos territórios, em qualquer combinação ou ordem (Anexo. Notas, parágrafo 4). Segundo o texto acordado, nas “rotas regionais” e nas “rotas de longo curso”, as freqüências semanais mistas e exclusivamente cargueiras terão direitos de 3ª, 4ª, 5ª e 6ª liberdade.

O Acordo não fixa quantas empresas aéreas poderão ser designadas por cada uma das Partes para operar os serviços acordados. Isso é positivo porque a exploração de uma mesma rota por várias empresas, em tese, aumenta a concorrência, o que é benéfico para os usuários do transporte aéreo.

Importante observar que o texto do Anexo do Acordo não contempla um “Quadro de Rotas”, embora a ele faça referência. A meu ver, apesar

² Com base na lição do internacionalista Celso D. de Albuquerque Mello, essas duas liberdades preceituadas na Convenção de Chicago “são consideradas fundamentais e reconhecidas às aeronaves comerciais dos signatários.” Não se aplicam, portanto, às aeronaves militares.

de não ser usual, tal omissão não chega a comprometer os fins perseguidos pelas Partes, sob o enfoque das relações mútuas. Todavia, julgo que esse ponto deverá ser analisado pela douta Comissão de Viação e Transportes.

A despeito de sua natureza comercial, o Acordo de Serviços Aéreos evidencia a preocupação das Partes com outros aspectos relacionados ao transporte aeronáutico internacional, como revelam as disposições relativas ao reconhecimento de certificados, licenças e habilitações, segurança operacional e segurança da aviação, investigação de acidentes, controle simplificado de passageiros, bagagem e carga, bem como regras de proteção ao meio ambiente.

No que se refere especificamente à segurança da aviação, cumpre destacar que as Partes reafirmam o respeito a diversos instrumentos multilaterais, como a Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, de 1963, a Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, de 1970, e a Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, de 1971, entre outras.

Em face do exposto, a meu juízo, a incorporação do Acordo de Serviços Aéreos e seu instrumento Anexo, no conjunto de normas que regem as relações entre Brasil e Uruguai, irá fortalecer os históricos laços de amizade e de cooperação que unem os dois países, razão pela qual VOTO pela aprovação do decreto legislativo nº 2.404, de 2010.

Sala da Comissão, em de de 2010.

Deputado IBSEN PINHEIRO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 2.404/10, nos termos do parecer do relator, Deputado Ibsen Pinheiro.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Emanuel Fernandes, Presidente; Professor Ruy Pauletti e Francisco Rodrigues, Vice-Presidentes; Aldo Rebelo, Arlindo Chinaglia, Átila Lins, Augusto Carvalho, Bruno Araújo, Damião Feliciano, Dr. Rosinha, Fernando Gabeira, George Hilton, Ibsen Pinheiro, Ivan Valente, Jair Bolsonaro, Major Fábio, Marcondes Gadelha, Maurício Rands, Nilson Mourão, Paulo Bauer, Sebastião Bala Rocha,

André de Paula, Aracely de Paula, Carlos Zarattini, Claudio Cajado, Edson Ezequiel, Janete Rocha Pietá, Léo Vivas, Leonardo Monteiro e Luiz Carlos Hauly.

Sala da Comissão, em 19 de maio de 2010.

Deputado EMANUEL FERNANDES
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de decreto legislativo em análise, de autoria da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, tem por objetivo aprovar o texto do Acordo de Serviços Aéreos celebrado em Brasília, em 10 de março de 2009, entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai.

O referido Acordo, segundo Exposição de Motivos encaminhada pelo Ministro das Relações Exteriores ao Presidente da República, tem por objetivo “incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre e além dos territórios do Brasil e do Uruguai e que certamente cooperarão para o adensamento das relações bilaterais, nas esferas do comércio, do turismo, da cultura, da cooperação, entre outras”

O instrumento firmado entre Brasil e Uruguai contém trinta artigos, ao longo dos quais são estabelecidas as condições operacionais e de segurança de prestação dos serviços aéreos entre os países, além de um anexo em que são estabelecidos os pontos iniciais, intermediários e finais das rotas facultadas às empresas de cada uma das Partes.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Para análise desta Comissão comparece mais um acordo bilateral no âmbito dos serviços de transporte aéreo, que tem por objetivo incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre Brasil e Uruguai.

De fato, o advento da globalização impõe a construção de laços cada vez mais fortes com os parceiros já estabelecidos, como é o caso dos

nostros vizinhos do Mercosul. Somente por meio do estreitamento dessa interação é que se pode desenvolver todas as potencialidades latentes de intercâmbio entre o Brasil e os demais componentes do nosso mercado comum.

O Acordo visa, portanto, estabelecer condições especiais para o transporte aéreo, tanto de carga quanto de passageiros, entre Brasil e Uruguai. Espera-se que o estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos coopere para o adensamento das relações bilaterais nas áreas do comércio, do turismo, da cultura, entre outras.

Esse é, em nosso entender, a evolução natural das relações dos países membros do Mercosul no âmbito da aviação civil, até que consigamos atingir condições econômicas e normativas que propiciem a adoção de um mercado comum de transporte aéreo comercial nessa região.

Assim, em razão de estar presentes as condições de reciprocidade necessárias para promover, em regime de cooperação, o desenvolvimento do tráfego aéreo entre o Brasil e o Uruguai, somos pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 2.404, de 2010.

Sala da Comissão, em de de 2010.

Deputado ABELARDO CAMARINHA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 2.404/10, nos termos do parecer do relator, Deputado Abelardo Camarinha.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Milton Monti - Presidente, Pedro Fernandes - Vice-Presidente, Carlos Santana, Chico da Princesa, Décio Lima, Eliene Lima, Geraldo Simões, Hugo Leal, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Mauro Lopes, Rubens Otoni, Tadeu Filippelli, Vanderlei Macris, Alexandre Silveira, Flávio Bezerra, José Chaves, Jurandy Loureiro, Pedro Chaves e William Woo.

Sala da Comissão, em 16 de junho de 2010

Deputado MILTON MONTI
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

Vem, a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, a proposição em epígrafe, formalizada pela Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, que aprova o texto Acordo sobre Serviços Aéreos celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai, celebrado em Brasília no dia 10 de março de 2009.

O Ministro Ruy Nunes Pinto Nogueira justifica:

*Excelentíssimo Senhor Presidente da República,
Submeto à elevada consideração de Vossa Excelência o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos Bilaterais 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.*

2. O referido Acordo tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre e além dos territórios do Brasil e do Uruguai e que certamente cooperarão para o adensamento das relações bilaterais, nas esferas do comércio, do turismo, da cultura, da cooperação, entre outras.

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, submeto a Vossa Excelência o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autenticadas do Acordo.

Nos termos regimentais (art. 32, IV, "a"), compete-nos a análise da constitucionalidade, juridicidade e da técnica legislativa.

Por último, lembramos que, como a matéria tramita em regime de urgência, houve a distribuição simultânea para as Comissões de Relações Exteriores e de Defesa Nacional e de Viações e Transportes, encarregadas da análise do seu mérito.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Sob o ponto de vista da constitucionalidade, não temos óbices à livre tramitação da matéria, porquanto cabe, ao Congresso Nacional, nos termos do art. 49, I, com exclusividade, dispor sobre os Acordos firmados pelo Presidente da República (art. 84, VIII), bem como, na hipótese sob apreciação, sobre o texto formalizado pela Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul que aprova o Acordo sobre Serviços Aéreos, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai.

De igual modo, não temos restrições à juridicidade da matéria, vez que a proposição não afronta os princípios aceitos e consagrados em nosso ordenamento jurídico. Pelo contrário, o texto do Acordo respeita a legislação pátria e os princípios informadores no nosso ordenamento jurídico.

Não temos reparos à técnica legislativa, obediente aos padrões normalmente consagrados na tradição parlamentar.

Isso posto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 2.404 de 2010.

Sala da Comissão, em 8 de abril de 2010.

Deputado CARLOS BEZERRA

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 2.404/2010, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Carlos Bezerra.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Colbert Martins - Vice-Presidente no exercício da Presidência, Eliseu Padilha - Presidente, Antonio Carlos Pannunzio, Eduardo Cunha, Fábio Ramalho, Flávio Dino, Francisco Tenorio, João Campos, José Eduardo Cardozo, José Genoíno, José Pimentel, Luiz Couto, Marçal Filho, Marcelo Itagiba, Márcio Marinho, Maurício Quintella Lessa, Mauro Benevides, Mendes Ribeiro Filho, Mendonça Prado, Nelson Trad, Osmar Serraglio, Paulo Magalhães, Regis de Oliveira, Roberto Magalhães, Sérgio Barradas Carneiro, Vicente Arruda, Vilson Covatti, Zenaldo Coutinho, Arnaldo Faria de Sá, Celso Russomanno, Chico Lopes, Domingos Dutra,

Geraldo Pudim, Hugo Leal, Jorginho Maluly, Leo Alcântara, Onyx Lorenzoni, Vieira da Cunha e Vital do Rêgo Filho.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2010.

Deputado COLBERT MARTINS

Presidente em exercício

FIM DO DOCUMENTO