

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

MENSAGEM Nº 162, DE 2010

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino da Bélgica, assinado em Bruxelas, no dia 4 de outubro de 2009.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado URZENI ROCHA

I - RELATÓRIO

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República encaminha ao Congresso Nacional, para apreciação legislativa, a Mensagem nº 162, de 2010, assinada em 9 de abril passado, acompanhada da Exposição de Motivos nº 00458/MRE/DAI/DNS/DE I/AFEPA-PAIN-BRAS-BELG, firmada eletronicamente em 8 de dezembro de 2009, pelo Exmo. Sr. Ministro de Estado, interino, das Relações Exteriores, Embaixador Ruy Nunes Pinto Nogueira, contendo o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos, firmado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino da Bélgica, em Bruxelas, no dia 4 de outubro de 2009.

Autuada pelo Departamento de Comissões da Câmara dos Deputados, a Mensagem foi distribuída a esta, à Comissão de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, para essa última apenas nos termos do art. 54 do Regimento Interno.

Os autos de tramitação estão instruídos de forma impecável, competindo a esta Comissão examinar a adequação da matéria ao

Direito Internacional Público e apresentar proposta de projeto de decreto legislativo que espelhe o entendimento do Poder Legislativo a respeito.

Trata-se de um acordo detalhado, composto de vinte e três artigos, encimados por breve preâmbulo e seguidos de um anexo.

No Artigo 1, são contempladas as definições dos termos técnicos utilizados no instrumento, quais sejam *convenção; acordo; autoridades aeronáuticas; território; serviços aéreos; serviço aéreo internacional; empresa aérea; escalas para fins não comerciais; empresa aérea designada; serviços acordados; preço; quebra de bitola; equipamento da aeronave, equipamento de solo, provisões de bordo, peças de reposição; tarifas aeroportuárias; nacionais do Reino da Bélgica; empresas aéreas do Reino da Bélgica.*

Neste dispositivo, não se mencionam os nacionais da República Federativa do Brasil ou as empresas aéreas brasileiras entre as definições adotadas.

O Artigo 2 do instrumento é pertinente à concessão de direitos de um a outro Estado Parte.

No Artigo 3, abordam-se a designação e a autorização para a operação de empresas aéreas de um e outro Estado.

No Artigo 4, tratam-se das hipóteses de cancelamento e de suspensão de uma autorização de operação

O Artigo 6 é pertinente à aplicação das leis e regulamentos pertinentes à matéria, o que é feito de forma sinalagmática e seguindo a praxe internacional adotada.

O Artigo 7 aborda os aspectos relativos à segurança operacional e, no Artigo 8, trata-se da segurança da aviação, em seis alentados parágrafos.

No Artigo 9, delibera-se sobre tarifas aeronáuticas e, no Artigo 10, sobre os aspectos atinentes ao apoio de solo.

Os Artigos 11, 12, 14 e 15 são os mais longos do texto.

No Artigo 11, abordam-se os direitos alfandegários, assim

como os demais encargos pertinentes, em cinco parágrafos detalhados.

A capacidade de oferta dos serviços acordados é tratada no Artigo 12, também em seis minuciosos parágrafos.

O Artigo 13, mais sintético, aborda a hipótese do que se chama de *quebra de bitola*.

No Artigo 14, o aspecto tarifário é detalhadamente abordado em dez parágrafos.

No Artigo 15, abordam-se os aspectos pertinentes à conversão de divisas e às remessas de receitas.

No Artigo 16, são tratados os aspectos atinentes à comercialização e venda de serviços de transporte aéreo, em cinco parágrafos concisos.

Dispõe-se sobre a troca de informações necessárias à implementação do Acordo, no Artigo 17, em três breves parágrafos.

As disposições finais de praxe são abordadas nos demais artigos, quais sejam a *hipótese de consultas*, no Artigo 18; *solução de controvérsias*, no Artigo 19; *emendas*, no Artigo 20; *término do instrumento*, no Artigo 21; *registro competente* do instrumento, na Organização de Aviação Civil Internacional, no Artigo 22, e *entrada em vigor*, no Artigo 23.

Assinam o Acordo os chanceleres Celso Amorim, em nome do Brasil, e Yves Leterne, pela Bélgica.

O anexo, que consta das folhas 19 e 20 dos autos, é breve e contém os quadros de rotas belgas para serviços de passageiros e brasileiras para serviços exclusivamente cargueiros. Não há previsão de rotas brasileiras para serviços de passageiros ou belgas para serviços cargueiros.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Na exposição de motivos que acompanha o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre Brasil e Bélgica, enfatiza-se que o instrumento *“tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, conseqüências esperadas do estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre e além dos territórios do Brasil e da Bélgica”*, o que deverá contribuir para o adensamento das relações bilaterais, nos campos do comércio, turismo, cultura e demais formas de cooperação.

Essa sistemática de cooperação bilateral é usual no Direito Internacional Público, no campo do denominado Direito Aéreo.

Conforme leciona Celso de Albuquerque Mello, o Direito Aéreo, inicialmente, foi regulamentado quase que exclusivamente por normas de Direito Marítimo, que foram sendo incorporadas a esse novo ramo de estudo jurídico, no qual foram adquirindo contornos próprios.

O Direito Aéreo, segundo o mesmo autor, pode ser definido como *“o conjunto de normas internacionais que regulamentam o espaço aéreo e a sua utilização”*. Aduz o saudoso professor que, conquanto essa expressão tenha sido criticada por ser *“vaga e imprecisa”*, abrangendo todo o meio aéreo e suas utilizações, tais como a navegação, a radiotelegrafia etc., traz a grande vantagem de abranger, em um único termo, os múltiplos aspectos envolvidos, cujas regulamentações vão depender da regulamentação do espaço aéreo propriamente dita. O autor alinhava, a respeito, quatro pontos aparentemente óbvios, de amplas conseqüências jurídicas: *“a) a navegação aérea não se restringe ao território de um único Estado; b) todos os Estados têm espaço aéreo, enquanto alguns não tem mar; c) no espaço aéreo não existem fronteiras claramente demarcadas; d) para a segurança da navegação, há necessidade de que a sinalização seja uniforme”*.¹

Lembra, ainda, o autor, que o Direito Aéreo se espraia pelo Direito Internacional Público e pelo Direito Internacional Privado (que contém as normas de direito privado e interno dos países referentes às conseqüências para pessoas físicas ou jurídicas, de mais de um Estado,

¹ Im: Curso de Direito Internacional Público, tomo II, Capítulo XLIX. Rio de Janeiro: Renovar.

pertinentes aos negócios ou fatos jurídicos efetuados ou acontecidos). Abrange, ainda, normas de Direito Comercial, Civil, Penal, Tributário etc.

Fazem, assim, parte do Direito Aéreo uma teia de normas legais, que disciplinam uma multiplicidade de hipóteses de incidência jurídica dos vários campos do Direito, tornando-se sobremaneira importantes os atos internacionais bilaterais e multilaterais firmados a respeito, sob o manto da Organização da Aviação Civil Internacional.

A Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), tem sua sede em Montreal, no Canadá. São seus principais objetivos “o desenvolvimento dos princípios e técnicas de navegação aérea internacional e a organização e o progresso dos transportes aéreos, de modo a favorecer a segurança, a eficiência, a economia e o desenvolvimento dos serviços aéreos.” É uma das uma das agências especializadas das Nações Unidas, desde 1947.²

Dedica-se a estudar problemas técnicos, jurídicos e econômicos relativos ao transporte aéreo internacional e “desenvolve um trabalho importante no campo da assistência técnica, procurando organizar e dar maior eficiência aos serviços de infra-estrutura aeronáutica nos países em desenvolvimento.”³

Essa a razão pela qual o instrumento ora em análise, assim como quaisquer outros acordos congêneres, deve ser registrado na Organização da Aviação Civil Internacional, vez que tanto nosso país, como a Bélgica, são seus membros. O Acordo em análise, assim, segue a linha doutrinária e a prática que tem sido adotada, tanto pelo Brasil, como pela maioria das nações com quem nosso país mantém relações diplomáticas.

É, ademais, semelhante a outros que já temos firmado, com outros países, haja vista o *Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares*, firmado com a Argentina, em 2 de junho de 1948; o *Acordo sobre Transportes Aéreos*, celebrado com a Espanha, em 28 de novembro de 1949; o *Acordo sobre Transportes Aéreos*, firmado com a Turquia, em 21 de setembro de 1950; o *Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares*, assinado com o Uruguai, em 28 de dezembro de 1956; o *Acordo sobre Transportes Aéreos*, firmado com o Japão, em 14 de dezembro de 1956; o *Acordo sobre Transportes Aéreos*

² In: <http://www2.mre.gov.br/oaci/htm> Acesso em: 6 jul. 10

³ Id, ibidem

Regulares, assinado em 29 de agosto de 1957, com a Alemanha; o *Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares*, celebrado com a França, em 29 de outubro de 1965; o *Acordo sobre Transportes Aéreos*, firmado com a Suíça, em 16 de maio de 1968; o *Acordo sobre Transporte Aéreo Regular*, assinado com a Venezuela, em 11 de novembro de 1988; o *Acordo sobre Transporte Aéreo* celebrado com os Estados Unidos da América, em 21 de março de 1989; o *Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares*, celebrado em 7 de maio de 1991, com Portugal; o *Acordo sobre Transportes Aéreos*, celebrado com a Rússia, em 22 de janeiro de 1993; o *Acordo sobre Serviços Aéreos*, assinado com a Nova Zelândia, em 18 de junho de 1996; o *Acordo sobre Serviços Aéreos*, firmado com a Hungria, em 3 de abril de 1997; o *Acordo sobre Serviços Aéreos*, celebrado com Cuba, em 27 de maio de 1998; entre outros.

A única ressalva a ser feita em relação à tramitação do instrumento em análise é que, conquanto o Acordo contenha aspectos fiscais e tributários expressos, a matéria não foi distribuída à Comissão de Finanças e Tributação, o que deveria ter ocorrido, em face do que dispõe o inciso **X**, alínea **h**, do art. 32 do Regimento Interno. Sugiro, assim que este colegiado requeira a oitiva daquela Comissão ao Presidente da Câmara dos Deputados, nos termos regimentais.

VOTO, desta forma, pela concessão de aprovação legislativa ao texto do Acordo sobre Serviços Aéreos, firmado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino da Bélgica, em Bruxelas, no dia 4 de outubro de 2009, nos termos da proposta de Decreto Legislativo que apresento em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2010

Deputado URZENI ROCHA
Relator

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2010
(MENSABEM Nº 162 , DE 2010)

Aprova o texto do o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino da Bélgica, assinado em Bruxelas, no dia 4 de outubro de 2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos, entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino da Bélgica, assinado em Bruxelas, no dia 4 de outubro de 2009.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I, do art. 49, da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2010.

Deputado URZENI ROCHA
Relator