



O ESPAÇO AÉREO, AS CHAMADAS *LIBERDADES DO AR* E OS RESPECTIVOS ATOS INTERNACIONAIS SUBMETIDOS AO PODER LEGISLATIVO ENTRE 1988 E 2018

Maria Ester Mena Barreto Camino
Consultora Legislativa da Área XVIII
Direito Internacional Público, Relações Internacionais

José Theodoro Mascarenhas Menck
Direito Constitucional, Eleitoral, Municipal, Administrativo,
Processo Legislativo e Poder Judiciário

NOTA TÉCNICA

SETEMBRO DE 2018

O conteúdo deste trabalho não representa a posição da Consultoria Legislativa, tampouco da Câmara dos Deputados, sendo de exclusiva responsabilidade de seu autor.

RESUMO

Esta nota técnica tem o objetivo de relacionar os atos internacionais sobre transportes aéreos firmados pela República Federativa do Brasil e enviados ao Congresso Nacional, entre 1988 e 2018, para que o Parlamento resolvesse definitivamente a respeito. Verifica-se, então, o seu respectivo estágio de inserção no direito interno brasileiro, até setembro de 2018, considerando-se o contexto no qual o Direito Aéreo/Aeronáutico e as assim chamadas *liberdades do ar* estão inseridos no âmbito do sistema jurídico internacional.

Palavras-chave:

Direito Internacional. Direito Interno. Atos internacionais. Liberdades do ar. Internalização.

ABSTRACT

The aim of this paper is to list the bilateral and multilateral Air Transport Law treaties, signed by the Federative Republic of Brazil and sent to the National Congress for final decision, between 1988 and 2018. It also evaluates their respective internalization status in Brazil, by September 2018, considering the general juridical context in which Air Transport Law and the so called *freedoms of air* are situated within the International Law system.

Key words

International Law. Domestic Law. Treaties. Freedoms of Air. Domestication.

© 2018 Câmara dos Deputados.

Todos os direitos reservados. Este trabalho poderá ser reproduzido ou transmitido na íntegra, desde que citados os autores. São vedadas a venda, a reprodução parcial e a tradução, sem autorização prévia por escrito da Câmara dos Deputados.

O conteúdo deste trabalho é de exclusiva responsabilidade de seus autores, não representando a posição da Consultoria Legislativa, caracterizando-se, nos termos do art. 13, parágrafo único da Resolução nº 48, de 1993, como produção de cunho pessoal do consultor.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	4
2. METODOLOGIA.....	5
3. CONSIDERAÇÕES GERAIS	5
3.1. As chamadas liberdades do ar - breve notícia	17
3.2. Regulamentação regional dos serviços aéreos na América Latina	20
3.3. Adesão brasileira a atos internacionais sobre serviços aéreos: considerações de percurso	22
4. ESPECTRO DOS ATOS INTERNACIONAIS ANALISADOS.....	22
Tabela 1 - Atos internacionais sobre serviços aéreos submetidos ao Congresso Nacional entre 1º de janeiro de 1988 e 20 de setembro de 2018.....	24
5. CONSIDERAÇÕES A RESPEITO DOS DADOS COMPILADOS	37
6. CONSIDERAÇÕES COMPLEMENTARES E FINAIS	40
<i>Post scriptum</i>	42
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	45

1. INTRODUÇÃO¹

A circulação aérea internacional interessa hoje, no mais alto grau, a todos os Estados civilizados. Nestas condições, o estudo dos princípios jurídicos que a regem tem tomado grande incremento.

Para encontrar esses princípios, recorre-se principalmente ao direito convencional a seu respeito, já bastante desenvolvido, e, subsidiariamente, à legislação interna dos Estados.

Hildebrando Accioly

Tratado de Direito Internacional Público, v. II²

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, em 16 de maio de 2018, aprovou a criação de subcomissão destinada a acompanhar, debater e fiscalizar assuntos relacionados à implementação dos acordos de transportes aéreos, do tipo ‘céus abertos’, firmados pelo Brasil com outros países³.

Esse fato provocou a seguinte curiosidade: quais atos internacionais sobre serviços aéreos teriam sido firmados pela República Federativa do Brasil, no exercício da competência privativa do Poder Executivo, prevista no inciso VIII do art. 84 e submetidos ao Congresso Nacional, nos termos da competência exclusiva do Poder Legislativo, prevista no inciso I do art. 49 da Constituição Federal, para decisão definitiva?

Em que estágio de tramitação legislativa estariam esses instrumentos firmados? Caso já tivessem sido aprovados pelo Poder Legislativo, já teriam tido o seu processo de inserção no ordenamento jurídico brasileiro concluído? Seriam normas jurídicas existentes, válidas e eficazes, do ponto de vista do direito positivo brasileiro? Seriam normas voltadas à segurança aeronáutica ou de liberação do espaço aéreo em crescentes níveis de liberdades do ar?

¹ Os autores agradecem aos colegas Bernardo Felipe Estellita Lins, Christiane de Aguiar Lacombe, Luiz Cláudio Pires dos Santos, Maurício Boratto Viana e Sandro Silva Gonçalves a revisão e as valiosas sugestões para este trabalho. Colocam-se à disposição nos seguintes endereços eletrônicos para críticas e sugestões: maria.camino@camara.leg.br e jose.menck@camara.leg.br

² ACCIOLY, Hildebrando. *Tratado de Direito Internacional Público*, vol. II, 3ª e., p. 331. São Paulo: Quartier Latin, 2009.

³ Disponível em: < <http://www.camara.leg.br/internet/ordemdodia/integras/1660449.htm> > Acesso em: 7 jun. 2018.

2. METODOLOGIA

Para iniciar esta reflexão, optou-se, por tecer breves considerações sobre o espaço aéreo e a sua regulamentação internacional, bem como sobre as chamadas liberdades do ar.

Fez-se, em seguida, um apanhado dos atos internacionais relativos a serviços aéreos e aviação civil, submetidos, por mensagens do Presidente da República, à apreciação do Congresso Nacional, entre 1º de janeiro de 1988 e 15 de setembro de 2018.

Compôs-se uma tabela com esses dados, por ordem cronológica crescente de apresentação das mensagens presidenciais ao Congresso Nacional, incluindo-se os dados básicos referentes à tramitação legislativa: identificação das proposições pertinentes; data de apresentação ao Parlamento, decisão legislativa terminativa e, quando existente e encontrado no Sistema de Informações Legislativas da Câmara dos Deputados, o respectivo decreto do Presidente da República de promulgação do ato internacional.

Teceram-se, ao final, considerações sobre os dados levantados, fazendo-se algumas observações complementares e finais.

3. CONSIDERAÇÕES GERAIS

No fim do século XIX, relembra Hildebrando Accioly (2017, p. 642)⁴, o Direito Internacional, que era, até então, *bidimensional*, pois se ocupava apenas de questões vinculadas ao domínio terrestre e ao domínio marítimo, teve de enfrentar a questão jurídica da regulação do espaço aéreo. Desse momento em diante, passou a ser *tridimensional*, incluindo-se o espaço aéreo na normativa jurídica do *Direito das Gentes*: “*Não será exagero afirmar, graças a Alberto Santos Dumont. Para tanto, muito contribuiu a façanha desse pioneiro brasileiro, ao provar, em 12 de junho de 1901, a viabilidade da navegação aérea, quando dirigiu balão de hidrogênio ao qual havia adaptado motor de explosão*”.

Recorda o autor que:

...já em 1906, o assunto da condição jurídica do espaço atmosférico foi objeto de debates no Instituto de Direito

⁴ ACCIOLY, Hildebrando, et alii. *Manual de Direito Internacional Público*, 23ª e. São Paulo: Saraiva, 2017.

Internacional, reunido em Gand⁵ – onde, por sinal, duas doutrinas se enfrentaram a tal respeito: uma, sustentada por Fauchille⁶, defendia a liberdade do ar, com ressalva apenas dos direitos de conservação e defesa do Estado; a outra, advogada por Westlake⁷, favorecia o direito de soberania do Estado sobre o espaço aéreo acima de seu território, salvo o direito de passagem inofensiva.⁸

Para Celso de Albuquerque Mello (2002, p. 1.266), o *Direito Internacional Aéreo* "pode ser definido como o conjunto de normas internacionais que regulamentam o espaço aéreo e a sua utilização"⁹.

Segundo o autor, o *Direito Aéreo* tem sofrido um processo de internacionalização, que, nesse campo, torna-se mais aguçado do que em outros ramos do Direito, por inúmeras razões:

- a) *a navegação aérea não se restringe ao território de um único Estado;*
- b) *todos os Estados têm espaço aéreo enquanto alguns não têm mar;*
- c) *no espaço aéreo não existem fronteiras claramente demarcadas;*
- d) *para a segurança da navegação, há necessidade de que a sinalização seja uniforme".¹⁰*

Ademais, "se o *Direito Aéreo*, no seu sentido amplo, abrange a navegação, telecomunicações etc., no seu sentido restrito é o conjunto de regras jurídicas relativas à aeronave e à sua utilização. O direito aéreo está centrado na

⁵ Esclarece o autor, na sua nota de rodapé 770, que, segundo Eugène Pépin, em 1889, realizou-se o I Congresso Internacional de Aeronáutica, em Paris, por ocasião da exposição universal daquele ano, presentes delegados do Brasil, Estados Unidos da América, França, México, Reino Unido e Rússia. No programa do evento, figuraram algumas questões jurídicas. (In: *Le Droit Aérien*, publicado no *Récueil des Cours* 71, 1947-II). Lembra-se, a propósito, que o Prof. Eugène Pépin ((27 de junho de 1887 – 27 de abril de 1988) foi um jurista e historiador francês. Foi, ainda, quem organizou o departamento jurídico da OACI.

⁶ Paul Auguste Joseph Fauchille (11 de fevereiro de 1858 - 9 de fevereiro de 1926) foi um jurista francês, especializado em Direito internacional Público, lembrado como pioneiro do Direito Aéreo.

⁷ John Westlake (4 de fevereiro de 1828 – 14 de abril de 1913), jurista inglês, nasceu em Lostwithiel, Reino Unido, celebrizando-se por suas obras em Direito Internacional Público e Direito Internacional Privado.

⁸ _____. Tratado de Direito Internacional Público, 3ª e., v. II, p. 330. São Paulo, Quartier Latin, 2009.

⁹ MELLO, Celso Duvivier de Albuquerque. *Curso de Direito Internacional Público*, v. 2, p. 1266. Rio de Janeiro: Renovar, 2002.

¹⁰ Id, ibidem.

aeronave, enquanto o direito marítimo não está centrado no navio, mas nos espaços¹¹.

Nesse sentido, assinala ele, o *Direito Aéreo* tem interface com o Direito Público e o Direito Privado, possuindo normas advindas dos vários ramos do Direito, tanto no plano interno quanto no internacional, despontando, como grande fonte do *Direito Internacional Aéreo* (ou Direito Aeronáutico, como é hoje prioritariamente denominado), o acordo entre os Estados.

A respeito, assinala Silva Pacheco (2006, p. XII) que, enquanto a Constituição de 1934 (no art. 5º, inciso XIX, alínea ‘a’) e a Carta outorgada de 1967 (no inciso XVII, letra ‘b’) estabeleciam que havia competência privativa da União para legislar sobre *Direito Aéreo*, a Constituição Federal de 1988 (no inciso I do art. 22) determinou que compete privativamente à União legislar sobre *Direito Aeronáutico*, na esteira do preceituado na Lei Maior de 1946 (art. 5º, inciso XV, alínea ‘a’) e na Emenda Constitucional nº 1, de 1969 (art. 8º, inciso XVII, alínea ‘a’)¹².

Na opinião desse autor, a *denominação Direito Aéreo* é proveniente dos doutores franceses, que, desde o princípio, a adotaram – exemplifica, citando a definição de Michel de Juglart, para quem “o direito aéreo é o conjunto de regras jurídicas relativas à aeronave e à sua circulação ou navegação”. Assinala, entretanto, que os autores de língua inglesa também usam “*Air Law*”, “*Air Transport Law*”, ou, mesmo, *Aviation Law*. Ressalta, nesse sentido, que a maioria dos autores latinos utiliza a expressão *Direito Aeronáutico*.¹³

Em relação à disciplina constitucional da matéria, Pontes de Miranda (1960, p. 454) assim ensina: “O poder legislativo central legisla sobre o direito aeronáutico substancial, material e formal, e sobre o sobredireito respectivo: direito intertemporal do direito aeronáutico, fontes e direito hermenêutico, direito aeronáutico internacional (parte do direito administrativo

¹¹ Id, ibidem. Sublinhado acrescentado. Ilustra ainda o autor, na nota de rodapé 3, ao *Capítulo XLIX - Espaço Aéreo*, que os alemães utilizam duas expressões, “direito aéreo” (*lufrecht*), que trata do espaço aéreo propriamente dito, e direito aeronáutico (*Luffahrrecht*), que trata da navegação aérea” (p. 1.277).

¹² PACHECO, José da Silva. *Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica*, 4ª e. Rio de Janeiro: Forense, 2006.

¹³ Id, ibidem.

internacional, parte do direito internacional privado, parte do direito penal internacional)”. Para o autor:

O direito aeronáutico processual é incipiente. Ou se subsume no direito processual penal, ou no direito processual civil (e comercial) ou no direito administrativo. Quando se subsume no direito processual administrativo, segue a sorte do respectivo direito administrativo (federal, estadual, distrital, territorial, ou municipal) ¹⁴

Silva Pacheco também lembra que, no seu art. 178, inciso I, a Constituição Federal estabelece que a lei deve dispor sobre a ordenação do transporte aéreo e, ainda, quanto à ordenação do transporte aéreo internacional, que *devem ser observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade*.¹⁵

Ressalta ele, ademais, que o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, principal instrumento do Direito Aeronáutico, determinou que, nos serviços de transporte aéreo, observe-se o seguinte:

a) a relação jurídica entre a União e o empresário transportador que, por força do art. 21, XII, letra ‘c’, da Constituição, realiza o transporte aéreo público de passageiro e de carga, mediante concessão, pauta-se pelas normas do CBA; da legislação complementar; e dos atos da respectiva concessão (art. 175, § 1º, do CBA);

*b) a relação jurídica entre o transportador e o usuário (passageiro ou expedidor) é contratual, regendo-se pelos arts. 222 e 245 do CBA, como está explícito no art. 175, §§ 2º e 3º do CBA.*¹⁶

Na lição de Francisco Rezek (2016, p. 394), o Estado “*exerce soberania plena sobre os ares situados acima de seu território e de seu mar territorial*”. Dessa forma, projeta-se “*no espaço aéreo o mesmo regime jurídico da superfície subjacente*”.

Alerta, ainda, que, ao contrário do que acontece no mar territorial, “*não há, no espaço aéreo, um direito de passagem inocente que seja fruto de princípio geral ou norma costumeira*”. Nesse sentido, o Estado é senhor

¹⁴ MIRANDA, Francisco Cavalcanti Pontes de. *Comentários à Constituição de 1946*, 3ª e., Tomo I, (arts. 1º a 5º), p. 447. Rio de Janeiro: Borsoi, 1960 (sic). Citado, também, por Silva Pacheco, op. cit., p. XIII.

¹⁵ PACHECO, op. cit., p. XVII.

¹⁶ Id, *ibidem*.

absoluto desse espaço e “só o libera à aviação de outros países mediante a celebração de tratados ou permissões avulsas”. É, também, livre a navegação aérea, civil ou militar, sobre os espaços onde não incide qualquer soberania estatal, quais sejam o alto-mar, o polo norte e o continente antártico.¹⁷

Para o autor, todavia, “no que tem de expressivo, tanto no plano coletivo, quanto no bilateral, o direito internacional escrito diz respeito à aviação civil”¹⁸. Nesse aspecto, em matéria de regulamentação internacional da aviação civil, três convenções internacionais multilaterais precederam as negociações de Chicago, ocorridas no final da Segunda Guerra. Foram elas:

- a Convenção de Paris, de 1919;
- a Convenção de Havana, de 1928 (“ratificada por apenas onze países americanos e togo denunciada por cinco deles”); e
- a Convenção de Varsóvia, de 1929 (“...cuida de um aspecto singular da matéria: a responsabilidade do transportador em caso de acidente ou forma outra de descumprimento do contrato de transporte”), texto até hoje em vigor, alterado por sucessivos protocolos adicionais.¹⁹

Em relação ao chamado Sistema de Varsóvia, cumpre lembrar que, previamente preparada pelo Comitê Jurídico da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e pelo Grupo Especial sobre a modernização do Sistema de Varsóvia e com a participação de 118 Estados, foi concluída em Montreal, em 28 de maio de 1999, na sede da OACI, a **Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional**, também conhecida como *Convenção de Montreal sobre o Transporte Aéreo Internacional*. Conta, atualmente, com 131 Estados Partes, tendo entrado em vigor, em âmbito internacional, em 4 de novembro de 2003, conforme consta no sítio eletrônico da OACI²⁰.

¹⁷ REZEK, Francisco. *Direito Internacional Público*, 16ª e., p. 394. São Paulo: Saraiva, 2016.

¹⁸ Assinala REZEK que “aviões militares (assim como os de polícia e de alfândega) sobrevoam normalmente o território da potência a que pertencem e os espaços livres de qualquer soberania, a menos que compromissos indicativos de alguma aliança estratégica lhes permitam circular por espaço aéreo alheio”. (Op. cit., p. 395).

¹⁹ Id, ibidem.

²⁰ International Civil Aviation Organization – ICAO. *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, done at Montreal, on 28 May, 1999: *Entry into force/status. Current parties to multilateral law treaties*. Disponível em: <https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf> Acesso em: 22 jun. 2018

Esse texto convencional foi assinado, pelo Brasil, em 3 de agosto de 1999, e encaminhado à apreciação do Congresso Nacional pela Mensagem nº 1398/2001, do Presidente Fernando Henrique Cardoso, apresentada à Câmara dos Deputados, em 20 de dezembro de 2001, foi aprovado pelo Decreto Legislativo nº 59, de 18 de abril de 2006²¹,

O instrumento de ratificação ao texto convencional, por meio do qual o Estado brasileiro “*expressou, definitivamente, no plano internacional, a sua vontade de obrigar-se*”²², foi depositado, na OACI, em 19 de maio de 2006, um mês após ter sido aprovado pelo Congresso Nacional, entrando em vigor, enquanto conjunto de preceitos normativos internacionais vinculativos para o Brasil, em âmbito internacional, sessenta dias após o depósito do instrumento de ratificação no local convenionado, nos termos do art. 53, § 6º, dessa Convenção – ou seja, no dia 18 de julho de 2006.

A sua internalização em nosso país, todavia, apenas foi completada em 28 de setembro de 2006, quando da publicação, no Diário Oficial da União, do Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006, de promulgação do texto convencional, assinado pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva²³.

Em outras palavras, entre 18 de julho e 28 de setembro de 2006, o país estava comprometido, em âmbito externo, mas a normativa que o vinculava ainda não estava inserida no ordenamento jurídico interno, do ponto de vista da existência, validade e eficácia das normas jurídicas.

No Artigo 55 do texto convencional, os Estados Partes decidiram, em relação à inserção do texto dessa Convenção no chamado *Sistema de Varsóvia* de regulamentação da aviação civil internacional, que a

²¹ Mensagem 1398/2001. Sistema de Informações Legislativas da Câmara dos Deputados. Disponível em: < <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=43727> > Inteiro teor disponível em: < <http://imagem.camara.gov.br/Imagem/d/pdf/DCD05ABR2002.pdf#page=35> > Promulgação disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2006/decreto-5910-27-setembro-2006-545578-publicacaooriginal-58793-pe.html> > Acesso em: 27 jun. 2018.

²² REZEK, Francisco. Op. cit., p. 76: “*Ratificação é o ato unilateral com que a pessoa jurídica de direito internacional, signatária de um tratado, exprime definitivamente, no plano internacional, sua vontade de obrigar-se.*”

Em relação ao status de adesão brasileira aos atos internacionais sobre serviços aéreos firmados, vide, também: < https://www.icao.int/secretariat/legal/Status%20of%20individual%20States/brazil_en.pdf >.

²³ Decreto presidencial de publicação do texto convencional. DOU 28/9/2006, Seção 1, p. 3.

Convenção de Montreal prevaleceria sobre qualquer outra regra aplicável ao sistema de transporte internacional de cargas²⁴:

Artigo 55

Relação com outros Instrumentos da Convenção de Varsóvia

A presente Convenção prevalecerá sobre toda regra que se aplique ao transporte aéreo internacional:

1. entre os Estados Partes na presente Convenção devido a que esses Estados são comumente Partes:
 - a) da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929 -(doravante denominada Convenção de Varsóvia);
 - b) do Protocolo que modifica a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, feito na Haia, em 28 de setembro de 1955 - (doravante denominado Protocolo da Haia);
 - c) da Convenção complementar à Convenção de Varsóvia para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional realizado por Quem não seja o Transportador Contratual (sic), assinada em Guadalajara, em 18 de setembro de 1961 - (doravante denominada Convenção de Guadalajara);
 - d) do Protocolo que modifica a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929 modificada pelo Protocolo feito na Haia, em 28 de setembro de 1955, assinado na cidade da Guatemala, em 8 de março de 1971 - (doravante denominado Protocolo da Cidade da Guatemala);

²⁴ **Article 55 - Relationship with other Warsaw Convention Instruments**

This Convention shall prevail over any rules which apply to international carriage by air:

1. *between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to*
 - (a) *the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the Warsaw Convention);*
 - (b) *the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter called The Hague Protocol);*
 - (c) *the Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention);*
 - (d) *the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955 Signed at Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol);*
 - (e) *Additional Protocol Nos. 1 to 3 and Montreal Protocol No. 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol Signed at Montreal on 25 September 1975 (hereinafter called the Montreal Protocols);* .or
2. *within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the instruments referred to in sub-paragraphs (a) to (e) above.*

Disponível em: < <https://www.state.gov/documents/organization/122936.pdf> > Acesso em: 19 set.2018.

- e) dos Protocolos Adicionais números 1 a 3 e o Protocolo de Montreal número 4, que modificam a Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo da Haia ou a Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo da Haia e o Protocolo da Cidade da Guatemala, assinados em Montreal, em 25 de setembro de 1975 - (doravante denominados Protocolos de Montreal); ou
2. dentro do território de qualquer Estado Parte na presente Convenção devido a que esse Estado é Parte em um ou mais dos instrumentos mencionados nas letras “a” a “e” anteriores. (sic)

Nesse contexto, exceção feita à responsabilidade do transportador – ainda regida pelo sistema da Convenção de Varsóvia, de 1929, com as modificações posteriores, incluindo as introduzidas em Montreal, em 1999 –, os demais aspectos da aviação civil internacional, ensina Rezek, foram regulamentados pelas Convenções de Chicago, de 1944²⁵, conjunto composto por três convenções principais e textos subsidiários ou ancilares:

Vigentes desde 1947, as Convenções de Chicago instituíram a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)²⁶, que tem sede em Montreal, e cujo principal propósito é uniformizar as regras sobre tráfego aéreo. Organização internacional autêntica, com personalidade jurídica de direito das gentes, a OACI não deve ser confundida com a IATA²⁷ - uma associação transnacional privada, de empresas aéreas, que coordena a política de tarifas e serviços de suas associadas.²⁸

Na Conferência de Chicago, que deu origem ao atual sistema internacional para a aviação civil – composto dos atos internacionais mencionados e dos seus respectivos desdobramentos –, também foi produzido um modelo – espécie de “acordo-padrão” de intercâmbio de serviços aéreos,

²⁵ **1-> Convenção sobre a Aviação Civil Internacional** (*Convention on International Civil Aviation*), que substituiu a Convenção de Paris sobre Navegação Aérea, de 13 de outubro de 1919, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, que entrou em vigor em 4 de abril de 1947.

2-> Acordo sobre Trânsito Internacional de Serviços Aéreos (*International Air Services Transit Agreement*), mais conhecido como o Acordo das Duas Liberdades do Ar, assinado em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, que entrou em vigor em 30 de janeiro de 1945;

3-> Acordo Internacional sobre Transporte Aéreo (*International Air Transport Agreement*), mais conhecido como o Acordo das Cinco Liberdades do Ar, assinado em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, que entrou em vigor em 8 de fevereiro de 1945. Disponível em: <<https://www.icao.int/ChicagoConference/Pages/chicago-conference-introduction.aspx>> e <<https://www.icao.int/secretariat/legal>> Acesso em: 14 jun.2016.

²⁶ *International Civil Aviation Organization* (ICAO), na sua denominação em inglês. Sítio eletrônico disponível em: < www.icao.int >.

²⁷ *International Air Transport Association* (IATA), na sua denominação completa em inglês. Sítio eletrônico disponível em: < www.iata.org >.

²⁸ Op. cit., p. 396.

para ser adaptado ou ajustado entre os interessados –, embrião dos chamados acordos de serviços aéreos (ASAs).

Para a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), o desenvolvimento do transporte aéreo internacional “...*está baseado diretamente na harmonização de procedimentos e compartilhamento de informações entre autoridades de aviação civil, empresas aéreas, operadores aeroportuários e provedores de serviços de navegação aérea*”. Afinal, “*apenas com estreita cooperação entre estes agentes pode ser produzido, especialmente no campo internacional, um sistema de aviação eficiente, seguro, acessível e ambientalmente sustentável*”.²⁹

Os marcos normativos centrais para a aviação civil internacional, inseridos no ordenamento jurídico brasileiro e atualmente em vigor, são:

1. Do sistema de Varsóvia:

1.1. **Convenção para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional**, concluída em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, pela Segunda Conferência Internacional de Direito Privado Aéreo, reunida, nessa Capital, de 4 a 12 de outubro de 1929, e promulgada pelo Decreto nº 20.704, de 1931, do Chefe do Governo Provisório dos Estados Unidos do Brasil, Getúlio Dornelles Vargas, mais conhecida como a *Convenção de Varsóvia*;

1.2. **Protocolos Adicionais nºs 1 e 2, assinados em Montreal, em 25 de setembro de 1975**, que modificam a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, concluída em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, e emendada pelo Protocolo celebrado na Haia, em 28 de setembro de 1955, com a reserva constante do Artigo X, do Protocolo nº 2, aprovados pelo Decreto Legislativo nº 22, de 28 de maio de 1979, e promulgados, vinte anos mais tarde, pelo Decreto nº 2.860, de 7 de dezembro de 1998, do Presidente Fernando Henrique Cardoso;

1.3. **Protocolo Adicional nº 4, assinado em Montreal, em 25 de setembro de 1975**, que modifica a Convenção para a Unificação de Certas

²⁹ BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Portal. *Acordos de serviços aéreos*. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/diplomacia-economica-comercial-e-financeira/15555-acordos-de-servicos-aereos>> Acesso em: 15 jun. 2018.

Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, concluída em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, e emendada pelo Protocolo celebrado em Haia, em 28 de setembro de 1955, com a reserva constante do Artigo XXI, parágrafo 1º, alínea "a", do referido Protocolo, também aprovado pelo Congresso Nacional pelo Decreto Legislativo nº 22, de 28 de maio de 1979, com a reserva constante do Artigo XXI, parágrafo 1º, alínea "a", do referido Protocolo, e promulgado, também vinte anos mais tarde, pelo Decreto nº 2.861, de 7 de dezembro de 1998, também do Presidente Fernando Henrique Cardoso;

1.4. Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, concluída em Montreal, em 28 de maio de 1999, conhecida como Convenção sobre o Transporte Aéreo Internacional – conforme antes mencionado, foi assinada, pelo Brasil, em 3 de agosto de 1999; aprovada pelo Decreto Legislativo nº 59, de 18 de abril de 2006; promulgada pelo Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006, do Presidente Lula.

2. Do sistema de Chicago:

2.1. Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago, em 7 de dezembro de 1944 e firmada pelo Brasil, em Washington, em 29 de maio de 1945, promulgada pelo Presidente Eurico Gaspar Dutra, por meio do Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, cujas emendas foram aprovadas pelo Congresso Nacional, respectivamente, pelos Decretos Legislativos nº 113, de 1964 (que deu nova redação ao art. 48 da Convenção); nº 15, de 1948 (que aprovou protocolo, de 6 de maio de 1947, que inseriu o artigo 93-bis à Convenção); complementados pelo Decreto nº 1.413, de 1995, do Presidente Fernando Henrique Cardoso, que, com base no art. 84, inciso IV, da Constituição, e nas Normas e Recomendações Internacionais constantes do Anexo 9 à Convenção, dispôs sobre documentos e procedimentos, no território nacional, para despacho de aeronave em serviço internacional;

2.2. Convenção sobre Infrações e outros atos cometidos a bordo de aeronaves, assinada em Tóquio, em 14 de setembro de 1963, e promulgada pelo Decreto-lei nº 479, de 27 de fevereiro de 1969, do Presidente Arthur da Costa e Silva, com base no § 1º do artigo 2º do Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1968.

Cumpra assinalar, ainda, que está em vigor, na ordem internacional, desde 1º de janeiro de 2018, o **Protocolo Suplementar à Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves**, concluído em Pequim, em 10 de setembro de 2010. Esse instrumento foi assinado pelo Brasil naquela mesma data, sem que tenham sido dados os passos subsequentes à vinculação brasileira àquele instrumento (encaminhamento à apreciação do Congresso Nacional; promulgação e depósito do instrumento de ratificação, caso obtivesse aprovação legislativa).

Observa-se, ainda, que a **Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos relacionados com a Aviação Civil Internacional**, concluída em Pequim, em 10 de setembro de 2010, entrou em vigor, na ordem internacional, em 1º de julho de 2018. Conquanto assinada pelo Brasil, em 10 de setembro de 2009, até 20 de setembro de 2018, não havia sido submetida à apreciação e decisão definitivas do Congresso Nacional.

Informa-se, adicionalmente, que há outros atos internacionais, vinculados tanto ao sistema de Varsóvia quanto ao de Chicago, cujas negociações foram concluídas, mas que, até a presente data, não entraram em vigor na ordem internacional:

- **Protocolo relativo a uma emenda à Convenção sobre Aviação Civil Internacional**, com referência ao texto autêntico em árabe, firmado em Montreal, em 29 de setembro de 1995 (ainda não assinado pelo Brasil);
- **Protocolo relativo a uma emenda à Convenção sobre Aviação Civil Internacional**, com referência ao texto autêntico em chinês, firmado em Montreal, em 1º de outubro de 1998 (ainda não assinado pelo Brasil);
- **Protocolo relativo ao Texto Autêntico em Seis Idiomas da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago, 1944)**, firmado em Montreal, em 1º de outubro de 1998 (subscrito pelo Brasil, na data em que foi concluído, mas não encaminhado ao Congresso Nacional, até 20 de setembro de 2018);
- **Convenção sobre Indenização por Danos a Terceiros resultantes de Atos Ilícitos relacionados à Aviação Civil Internacional**, concluída em Pequim, em 2 de maio de 2009 (ainda não assinada pelo Brasil);
- **Protocolo de Emenda à Convenção para a Repressão de Infrações e Outros Atos Praticados a**

Bordo de Aeronaves, concluído em Montreal, em 4 de abril de 2014 (firmado pelo Brasil quando da sua conclusão, mas não encaminhado ao Congresso Nacional até 20 de setembro de 2018);

- **Protocolos relativos a Emendas à Convenção sobre Aviação Civil Internacional** (Artigos 50 A e 56), firmados em Montreal, em 6 de outubro de 2016 (não assinados pelo Brasil, até 20 de setembro de 2018).³⁰

A esse elenco normativo de instrumentos multilaterais, somam-se os instrumentos a eles subsidiários, que tenham tido o seu processo de inserção no ordenamento jurídico brasileiro concluído – esses, adicionados à legislação nacional pertinente, passaram a compor a espinha dorsal da regulamentação dos serviços aéreos no país.

A dinâmica veloz do tempo presente, a mobilidade requerida pelas relações econômico-comerciais, bem como o crescimento exponencial dos deslocamentos aéreos tornaram a regulamentação internacional do transporte e dos serviços aéreos, a sua atualização, aprimoramento e segurança, constantes preocupações do mundo atual, agudizadas pelo impacto de acidentes aéreos, bem como pela utilização da aviação civil para a prática de terrorismo, a partir de 11 de setembro de 2001.

Organismos internacionais passam a ter inegável e crescente relevância, assim como o diálogo desenvolvido com suas contrapartes regionais e locais, haja vista o intercâmbio entre a Organização Internacional para a Aviação Civil – OACI e a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, contraparte local, no caso brasileiro. Para a ANAC

*O desenvolvimento do transporte aéreo internacional está baseado diretamente na harmonização de procedimentos e compartilhamento de informações entre autoridades de aviação civil, empresas aéreas, operadores aeroportuários e provedores de serviços de navegação aérea. Apenas com estreita cooperação entre estes agentes pode ser produzido, especialmente no campo internacional, um sistema de aviação eficiente, seguro, acessível e ambientalmente sustentável.*³¹

³⁰ Informações das fls. 13 e 14 obtidas em: International Civil Aviation Organization - ICAO. *Current lists of parties to multilateral air law treaties*. Acesso em: 27 jun. 2018 Disponível em: <<https://www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/AllItems.aspx> > Acesso em: 27 jun. 2018.

³¹ ANAC. Portal.. Atuação internacional. Disponível em: < http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional >

3.1. As chamadas *liberdades do ar* - breve notícia

Na regulamentação bilateral ou plurilateral entre os Estados, surgem os Acordos de Serviços Aéreos (ASAs), que, na definição da ANAC, são *atos internacionais por meio dos quais dois ou mais Estados disciplinam os serviços aéreos entre seus territórios*³². Para a Agência, os ASAs especificam, também, obrigações relativas à segurança de voo (*safety*) e à segurança contra atos de interferência ilícita (*security*). Adicionam-se aos ASAs os Memorandos de Entendimento (MdEs), que *“regulam aspectos operacionais das relações aerocomerciais bilaterais”* e que são celebrados entre autoridades aeronáuticas, conforme lembra o Itamaraty.³³

Nesse contexto de ação cooperativa entre os Estados, mediante avenças internacionais formalizadas, situam-se as chamadas liberdades do ar, que são *direitos de tráfego, negociados entre os Estados, que permitem às empresas aéreas de um país operar no território do outro país ou além deste*.³⁴

As liberdades do ar surgem, formalmente, a partir da Conferência de Chicago, quando, a partir daquele 7 de dezembro de 1944, os países que se tornaram membros da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), na condição de Estados participantes da estrutura normativa multilateral então acordada, foram aprimorando e implementando a cooperação e as parcerias comerciais, em matéria de serviços aéreos.

Daquele momento em diante, os Estados passaram, gradualmente, a aderir e a manter em operação *“o sistema chamado das cinco liberdades: duas técnicas ou elementares, e três comerciais”*, conforme leciona Rezek (op. cit., p. 397).

Para o autor, são consideradas liberdades técnicas ou elementares: *“ (1) a de sobrevoo dentro do território, tendo o Estado subjacente o direito de proibir certas áreas em nome da segurança, mas em bases não*

³² Id, ibidem. Acordos bilaterais

³³ BRASIL. Itamaraty. *Acordos de Serviços Aéreos*. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/diplomacia-economica-comercial-e-financeira/15555-acordos-de-servicos-aereos> > Acesso em: 15 jul. 2018

³⁴ ANAC. Portal. *Atuação internacional*. Disponível em: < http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional > Acesso em: 15 jun. 2018.

discriminatórias; e (2) a de escala técnica, quando o pouso se faça imperioso". Nesse sentido, enfatiza ele:

*Essas duas liberdades elementares são concebidas por todo Estado membro da OACI às aeronaves de todo e qualquer outro, pelo só fato de se congregarem nos textos de Chicago – e, pois, sem necessidade de compromissos especiais, ou sequer de bom relacionamento e trato diplomático. Cuba, ao tempo em que não se relacionava com o Brasil, poderia ter estabelecido linha civil entre Havana e Buenos Aires e Montevideú, sobrevoando nosso território, reservada à autoridade local unicamente a prerrogativa de proibir o sobrevoos de certas zonas de segurança desde que igualmente proibidas ao sobrevoos de aviões de qualquer bandeira, incluídos os aviões civis nacionais.*³⁵

No âmbito das liberdades comerciais, estão incluídas três outras liberdades do ar.

A terceira, “*desembarcar passageiros e mercadorias provenientes do Estado patrial da aeronave*”, e a quarta, considerada a contrapartida exata da terceira, “*embarcar passageiros e mercadorias com destino ao Estado patrial da aeronave*”, normalmente vêm juntas, quase sempre decorrentes de acordos internacionais bilaterais.

A quinta liberdade do ar, para Rezek, implica um entrosamento maior e indispensável entre os países que a ela aderem, vez que, por meio de acordos bilaterais próprios, cada um dos signatários passa a permitir “*que as aeronaves do outro embarquem e desembarquem, em seu território, passageiros e mercadorias, com destino a – ou provenientes de – outros países membros da OACI (o que vale dizer, qualquer parte do mundo onde se possa ter interesse em circular com aeronave comercial)*”.

Ilustra o autor essa afirmação, lembrando a prática brasileira relativa a dois países, Marrocos, com quem já se alcançou a quarta liberdade do ar em matéria de cooperação aérea, e a Argentina, com quem nosso intercâmbio engloba, também, a quinta liberdade do ar:

As relações entre o Brasil e o Marrocos estão circunscritas à terceira e à quarta liberdades. Tanto significa que aviões da Royal Air Maroc aqui só desembarcam pessoas originárias do Marrocos, e aqui só recolhem pessoas destinadas a seus

³⁵ Op. cit., p. 397.

aerportos. Nossas relações com a Argentina, porém, alcançam o patamar da quinta liberdade. Por isso um avião da Aerolineas está autorizado a recolher, aqui, passageiros com destino à Europa, e um avião da TAM ou da Azul pode levar a Buenos Aires carga recolhida em Lima e turistas embarcados em Santiago. De todo o modo, mesmo no domínio da quinta liberdade, não se compreende a concessão a empresas estrangeiras de linhas de cabotagem (linhas domésticas). Reservam-se estas às aeronaves de pavilhão local, o que pode, entretanto, ser derogado por acordos especiais, como hoje acontece no quadro da União Europeia (op.cit., p. 398)

As liberdades do ar, reconhecidas, inicialmente, como cinco³⁶ e advindas das negociações de Chicago, são complementadas por quatro desdobramentos ou liberdades adicionais, a sexta, a sétima, a oitava e a nona³⁷ liberdades do ar.

Para o Itamaraty³⁸, a sexta liberdade do ar é o “*direito de transportar passageiros e carga, através do território do País de matrícula da aeronave, entre o território de um terceiro Estado (ponto aquém) e o território do outro Estado contratante*”. Ilustra-a, a ANAC, exemplificando-a a partir de uma empresa brasileira³⁹: “*direito de a empresa brasileira designada transportar passageiros, mala postal e carga entre dois outros países, com pouso intermediário no Brasil*”.

A sétima liberdade do ar, por sua vez, é, também no entender do Itamaraty, o “*direito de transportar passageiros e carga entre o território do outro Estado contratante e o território de terceiro Estado, sem continuar o serviço aéreo para o território do País de matrícula da aeronave*”. Exemplifica-a a ANAC como o “*direito de transportar tráfego de um Estado para outro sem passar pelo*

³⁶ Albuquerque Mello, a respeito das liberdades do ar adicionais à 5ª liberdade, reporta-se ao reconhecido comentarista do Código Brasileiro de Aeronáutica, José da Silva Pacheco, que acrescenta, ainda, as seguintes: 6ª liberdade do ar: ‘embarcar ou desembarcar passageiros, cargas e malas postais, destinados ou procedentes de um Estado situado aquém ou além do Estado de bandeira da aeronave, com escala intermediária neste último; 7ª liberdade do ar: ‘embarcar passageiros ou desembarcá-los, destinados ou procedentes a outro Estado, em aeronave sob bandeira de um terceiro Estado e operada por empresa da mesma nacionalidade sem escala neste último Estado’; 8ª liberdade do ar: ‘de embarcar e desembarcar de uma única escala em território de um mesmo Estado, sendo a aeronave operada sob bandeira de outro Estado (cabotagem). Salienta o jurista citado que esses desdobramentos ‘não têm encontrado amplo acolhimento’ (op. cit. 15ª e., 2004, p. 1314).

³⁷ A nona liberdade do ar é desdobramento mais recente das anteriores. Celso de Albuquerque Mello não a menciona, na obra (e edição) citada.

³⁸ Id, ibidem.

³⁹ ANAC. Portal. *Liberdades do Ar*. Disponível em <http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/acordos-internacionais/6liberdades-do-ar-1/liberdades-do-ar> Acesso em: 15 jun. 2018.

Estado de bandeira da aeronave” – ou seja, o caso hipotético de uma empresa brasileira que transportasse passageiros e carga entre Montevideu e Santiago, sem passar pelo Brasil.

A oitava liberdade do ar, para o Itamaraty, é o “*direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território do outro Estado contratante, no âmbito de um serviço aéreo destinado a ou proveniente do País de matrícula da aeronave*”. A ANAC ilustra essa hipótese como o direito de uma empresa “...transportar tráfego entre dois pontos do território de um Estado diferente daquele do da bandeira da aeronave”. Seria, ilustrativamente, o caso de um voo de empresa brasileira, iniciado em São Paulo, transportar passageiros e carga, embarcados em Buenos Aires, com destino a Ushuaia.

A nona liberdade do ar, a seu turno, na definição do Itamaraty, é o “*direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território do outro Estado contratante, sem continuar o serviço aéreo para o território do Estado de nacionalidade da aeronave*”, o que é conhecido como *direito de cabotagem*. Para a ANAC, trata-se do *direito de transportar tráfego inteiramente dentro de um terceiro Estado*. Em outras palavras, seria esse o caso de uma empresa americana que tivesse voos regulares entre Porto Alegre e Manaus, sem que estivesse vindo dos Estados Unidos ou indo para aquele país.

3.2. Regulamentação regional dos serviços aéreos na América Latina

Na esfera regional, o Brasil é signatário do **Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais**, assinado em Fortaleza, em 17 de dezembro de 1996, apresentado ao Congresso Nacional em 4 de abril de 1997, aprovado pelo Decreto Legislativo 37, de 1998, e promulgado pelo Decreto nº 3.045, de 5 de maio de 1999, do Presidente Fernando Henrique Cardoso.

Mais conhecido como *Acordo de Fortaleza*, o instrumento “*tem por objetivo permitir a realização de novos serviços aéreos sub-regionais regulares, em rotas diferentes das rotas regionais efetivamente operadas nos termos dos Acordos Bilaterais já existentes*”.⁴⁰

⁴⁰ BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Exposição de Motivos nº 123/ DTCS-MRE - ETRA, de 3 de abril. 1997, do Sr. Ministro de Estado das Relações Exteriores Luiz Felipe Lampreia, à Mensagem nº 401, de 1997, do Exmº Sr. Presidente da República. Diário Oficial da Câmara dos Deputados: 6 mai. 1997, p. 11319-20.

Seu foco é a ampliação de mercados. Assinaram-no a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai e o Uruguai, sendo que o Peru a ele aderiu posteriormente. Trata-se de instrumento ainda aberto à adesão de outros Estados da região.

Também existe, em âmbito latino-americano e com o foco de ampliar mercados, o **Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC)**, celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012, e enviado à apreciação legislativa do Congresso Nacional quatro anos mais tarde, por meio da Mensagem nº 458, de 2016, apresentada à Câmara dos Deputados em 13 de outubro de 2016, transformada no Projeto de Decreto Legislativo nº 776, de 2017, já apreciado pelas Comissões de Relações Exteriores e de Defesa Nacional; de Viação e Transportes; de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviço; de Constituição e Justiça e de Cidadania. Em 15 de setembro de 2018, estava pronto para a pauta em Plenário.

O Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), segundo o Itamaraty, “*tem por objetivo permitir a ampliação de oferta de voos e de conectividade entre os países latino-americanos contratantes*”. Esse instrumento prevê direitos de tráfego aéreo de até 9ª liberdade, como informa o Itamaraty, “*mas é possível fazer reservas ao texto*”⁴¹ – que, no caso brasileiro, foram apostas à concessão de direitos de 7ª, 8ª e 9ª liberdades do ar.

Pertencem à CLAC os seguintes Estados membros: Argentina, Aruba, Belize, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, Uruguai e Venezuela.

Disponível em: <<http://imagem.camara.gov.br/Imagem/d/pdf/DCD06MAI1997.pdf#page=7>> Acesso em: 10 ago. 2018

⁴¹ BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Exposição de Motivos Interministerial nº 00248/2016 MRE MTPA, dos Ministros José Serra e Maurício Lessa, à Mensagem nº 458, de 2016, do Exmº Sr. Presidente da República. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1502978&filename=MSC+458/2016> Acesso em: 10 ago.2018.

3.3. Adesão brasileira a atos internacionais sobre serviços aéreos: considerações de percurso

A partir do arcabouço normativo mencionado – adesão brasileira à Convenção de Varsóvia, de 1929 (Convenção para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional) e dos seus respectivos Protocolos Adicionais (1 e 2, assinados em Montreal, e 4, firmado em Tóquio), assim como à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, celebrada em Chicago, em 1944, e à Convenção sobre Infrações e outros atos cometidos a bordo de aeronaves, também assinada em Tóquio, em 1963 –, foi sendo construído o marco normativo central para a aviação civil brasileira, tanto para rotas internas quanto internacionais.

Nesse contexto, houve edição de legislação interna, como, por exemplo, o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, com suas alterações posteriores, entre as quais as Leis 9.614, de 1998; 12.887, de 2013; 12.970, de 2014; 13.097 e 13.133, de 2015; e 13.319, de 2016).

Merecem, ainda, destaque a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de aeronauta, entre outras.

Paralelamente, foram surgindo vários atos internacionais, preponderantemente bilaterais, no sentido da liberalização da aviação comercial, que têm sido firmados pelo Brasil e vêm sendo gradativamente inseridos no sistema jurídico interno do país, seguindo o processo que é também conhecido como “domesticação” ou “internalização” das normas de Direito Internacional Público firmadas pela República Federativa do Brasil, em âmbito internacional.

4. ESPECTRO DOS ATOS INTERNACIONAIS ANALISADOS

Em levantamento efetuado anteriormente⁴², verificou-se que foram apresentados ao Congresso Nacional, entre 1º de janeiro de 1988 e 20

⁴² In: *Tabela 3 - Mensagens do Poder Executivo, pertinentes a atos internacionais, submetidas ao Congresso Nacional (1988 – 2017): relação anotada*, publicada no estudo *Tempo de tramitação dos atos internacionais: Poder Executivo e Congresso Nacional (1988-2017)*. Disponível em: <<http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/34579>> Acesso em: 6 jun.2018 Os dados utilizados nesta nota técnica foram atualizados após a publicação daquele estudo.

setembro de 2018, 1.534 mensagens presidenciais pertinentes a atos internacionais.

Desse leque total, foram extraídos, para esta nota técnica, aqueles atos internacionais pertinentes à regulamentação multilateral e à cooperação em matéria de aviação civil comercial.

Não estão contemplados atos internacionais pertinentes ao Direito do Espaço Exterior ou à aviação militar.

Assim, na tabela incluída a seguir, relacionam-se apenas os atos internacionais pertinentes à aviação civil; ao direito aéreo, ou aeronáutico, e civil, firmados no período compreendido entre 1º de janeiro de 1988 e 20 de setembro de 2018.

Escolheu-se *20 de setembro de 2018*, como data-termo para o levantamento de dados deste trabalho, em homenagem ao 120º aniversário do primeiro voo de um balão com propulsão própria, o N-1, projetado e pilotado pelo brasileiro Alberto Santos Dumont, em Paris

Tabela 1 - Atos internacionais sobre serviços aéreos submetidos ao Congresso Nacional entre 1º de janeiro de 1988 e 20 de setembro de 2018⁴³

Item	1988 / 2018 => posição do item / total (1/1.534)	Mensagem	Apresentação à CD/ região conveniente	Ato internacional / serviços aéreos	Projeto de decreto legislativo	Decreto Legislativo	Decreto de promulgação do Presidente da República
1.	36	Mensagem 118/1989	27/03/1989 (América Latina e Caribe/Venezuela)	ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO REGULAR ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA VENEZUELA, ASSINADO EM CARACAS, A 11 DE NOVEMBRO DE 1988.	PDC 97/1989	DL 165/1991 (DOU 24/06/1991, p. 12161, col. 1).	Decreto nº 227, de 10 de outubro de 1991 (DOU 11/10/1991, seção 1, p.22293).
2.	70	Mensagem 497/1990	06/08/1990 (Europa/Países Baixos)	ACORDO, POR TROCA DE NOTAS, PARA A MODIFICAÇÃO DO REGIME OPERACIONAL DO ACORDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS DE 06 DE JULHO DE 1976, CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DO REINO DOS PAÍSES BAIXOS, EM BRASÍLIA, A 17 DE AGOSTO DE 1989.	PDC 303/1990	DL 195/1991 (DOU 25/09/1991, p. 20637, col. 1).	Decreto nº 319, de 31 de outubro de 1991 (DOU 1/11/1991, seção 1, p. 24476).
3.	86	Mensagem 37/1991	19/02/1991 (OACI)	EMENDA AO ARTIGO 56 DA CONVENÇÃO SOBRE A AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL, CONCLUÍDO EM MONTREAL EM 06 DE OUTUBRO DE 1989.	PDC 35/1991	DL 21/1992 (DOU 11/5/1992, p. 5826, col. 2).	Decreto nº 5.519, de 23 de agosto de 2005 (DOU 24/8/2005, seção 1, p.4).
4.	94	Mensagem 186/1991	08/05/1991 (América do Norte/EUA)	ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO, CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, EM BRASÍLIA, EM 21 DE MARÇO DE 1989, BEM COMO NOTA DE EMENDA AO REFERIDO ACORDO, DE 11 DE JANEIRO DE 1991.	PDC 143/1991	DL 220/1991 (DOU 12/12/1991, p. 28677, col. 1).	Decreto nº 446, de 7 de fevereiro de 1992 (DOU 10/2/1992, seção 1, p. 1565).
5.	96	Mensagem 201/1991	08/05/1991 (OACI)	PROTOCOLO DE EMENDA AO ARTIGO 50 (A). DA CONVENÇÃO SOBRE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL, CONCLUÍDA EM CHICAGO, A 7 DE DEZEMBRO DE 1944.	PDC 78/1991	DL 70/1992 (DOU 19/10/1992, p. 14603, col. 1).	Decreto nº 4.806, de 12 de agosto de 2003 (DOU 13/8/2003, seção 1, p. 4).
6.	104	Mensagem 333/1991	16/08/1991 (Ásia/Tailândia)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS, CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DO REINO DA TAILÂNDIA, EM BRASÍLIA, EM 21 DE MARÇO DE 1991.	PDC 147/1991	DL 6/1994 (DOU 08/02/1992, p. 1906, col. 2).	Decreto nº 1.161, de 22 de junho de 1994 (DOU 23/06/1994, seção 1, p. 9198).

⁴³ Vide, na p. 36, ao final da tabela, legenda de cores e fonte.

Item	1988 / 2018 => posição do item / total (1/1.534)	Mensagem	Apresentação à CD/ região conveniente	Ato internacional / serviços aéreos	Projeto de decreto legislativo	Decreto Legislativo	Decreto de promulgação do Presidente da República
7.	111	Mensagem 402/1991	26/08/1991 (Europa/Portugal)	ACORDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS REGULARES, CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA PORTUGUESA, EM BRASÍLIA, EM 7 DE MAIO DE 1991.	PDC 194/1992	DL 08/1994 (DOU 08/02/1994, p. 1906, col. 2).	Decreto nº 1.179, de 4 de julho de 1994 (DOU 5/7/1994, seção 1, p. 10101).
8.	130	Mensagem 677/1991	28/11/1991 (Ásia/Hong Kong)	ACORDO RELATIVO A SERVIÇOS AÉREOS, CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DE HONG KONG, EM HONG KONG, EM 06 DE SETEMBRO DE 1991.	PDC 177/1992	DL 7/1994 (DOU 8/2/1994, p. 1906, col. 1).	Decreto nº 1.180, de 4 de julho de 1994 (DOU 5/7/1994, seção 1, p. 10104).
9.	162	Mensagem 617/1992	14/10/1992 (Ásia/Coréia)	ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA CORÉIA PARA SERVIÇOS AÉREOS ENTRE SEUS RESPECTIVOS TERRITÓRIOS E ALÉM, ASSINADO EM BRASÍLIA, EM 11 DE AGOSTO DE 1992.	PDC 225/1992	DL 5/1994 (DOU 8/2/1994, p. 1905, col. 2).	Decreto nº 1.545, de 3 de julho de 1995 (DOU 4/7/1995, seção 1, p. 9881).
10.	188	Mensagem 230/1993	28/05/1993 (Eurásia/Rússia)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS, CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA FEDERAÇÃO DA RÚSSIA, EM 22 DE JANEIRO DE 1993.	PDC 340/1993	DL 82/1995 (DOU 29/5/1995, p. 7545, col. 1).	Decreto nº 1.690, de 7 de novembro de 1995 (DOU 08/11/1995, seção 1, p.17801).
11.	212	Mensagem 669/1993	08/10/1993 (Europa/ Áustria)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS, CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO FEDERAL DA ÁUSTRIA, EM VIENA, EM 16 DE JULHO DE 1993.	PDC 419/1994	DL 94/1995 (DOU 23/6/1995, p. 9197, col. 2).	Decreto nº 1.667, de 10 de outubro de 1995 (DOU 11/10/1995, seção 1, p.16066).
12.	235	Mensagem 729/1994	14/09/1994 (Ásia/Macau)	ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DE MACAU, CELEBRADO EM MACAU, EM 15 DE JULHO DE 1994.	PDC 59/1995	DL 122/1995 (DOU 03/10/1995, p. 15437, col. 1).	Decreto nº 1.810, de 8 de fevereiro de 1996 (DOU 9/2/1996, seção 1, p. 2238).
13.	239	Mensagem 800/1994	17/10/1994 (Ásia/China)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS, CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA, EM PEQUIM, EM 11 DE JULHO DE 1994.	PDC 92/1995	DL 05/96 (DOU 29/2/96, p. 3310, col. 1).	Decreto nº 2.499, de 16 de fevereiro de 1998 (DOU - 17/2/1998, seção 1, p. 2).
14.	291	Mensagem 844/1995	07/08/1995 (América Latina e Caribe/México)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS, CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EM BRASÍLIA, EM 26 DE MAIO DE 1995.	PDC 222/1995	DL 68/1996 (DOU 5/7/1996, p. 12335, col. 2).	Decreto nº 2.007, de 16 de setembro de 1996 (DOU 17/9/1996, seção 1, p. 18405).

Item	1988 / 2018 => posição do item / total (1/1.534)	Mensagem	Apresentação à CD/ região conveniente	Ato internacional / serviços aéreos	Projeto de decreto legislativo	Decreto Legislativo	Decreto de promulgação do Presidente da República
15.	312	Mensagem 146/1996	13/02/1996 (Ásia/Malásia)	ACORDO ASSINADO EM KUALA LUMPUR EM 18 DE DEZEMBRO DE 1995, ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA MALÁSIA, SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE OS SEUS RESPECTIVOS TERRITÓRIOS E ALÉM.	PDC 261/1996	DL 104/1996 (DOU 31/10/1996, p. 22231, col. 1).	Decreto nº 2.796, de 5 de outubro de 1998 (DOU - 6/10/1998, seção 1, p. 01).
16.	319	Mensagem 279/1996	11/04/1996 (Ásia/Coreia)	EMENDA AO ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA CORÉIA, EM 11 DE AGOSTO DE 1992.	PDC 286/1996	DL 03/1997 (DOU 23/1/1997, p. 1327, col. 2).	Decreto nº 2.786, de 24 de setembro de 1998 (DOU 25/9/1998, seção 1, p. 14).
17.	325	Mensagem 476/1996	27/05/1996 (ONU/ aviação)	PROTOCOLO PARA A REPRESSÃO DE ATOS ILÍCITOS DE VIOLÊNCIA EM AEROPORTOS QUE PRESTEM SERVIÇO A AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL, ASSINADO EM MONTREAL, EM 24 DE FEVEREIRO DE 1988.	PDC 295/1996	DL 01/1997 (DOU 23/1/1997, p. 1327, col. 1).	Decreto nº 2.611, de 2 de junho de 1998 (DOU 3/6/1998, seção 1, p. 3).
18.	346	Mensagem 765/1996	13/08/1996 (Oceania/ Nova Zelândia)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS, CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA NOVA ZELÂNDIA, EM BRASÍLIA, EM 18 DE JUNHO DE 1996.	PDC 336/1996	DL 27/1997 (DOU 13/6/1997, p. 12257, col. 1).	Decreto no 2.831, de 29 de outubro de 1998 (DOU 30/10/1998, seção 1, p.2).
19.	379	Mensagem 351/1997	18/03/1997 (África/ África do Sul)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE OS SEUS RESPECTIVOS TERRITÓRIOS E ALÉM, CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA ÁFRICA DO SUL, EM PRETORIA, EM 26 DE NOVEMBRO DE 1996.	PDC 770/1999	DL 43/1999 (DOU 21/6/1999, p. 001, col. 3).	Decreto nº 3.974, de 17 de outubro de 2001 (DOU 18/10/2001, seção 1, p. 4).
20.	386	Mensagem 401/1997	09/04/1997 (América Latina e Caribe/ Uruguai)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS SUB-REGIONAIS, ENTRE OS GOVERNOS DA REPÚBLICA ARGENTINA, DA REPÚBLICA DA BOLÍVIA, DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, DA REPÚBLICA DO CHILE, DA REPÚBLICA DO PARAGUAI E DA REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI, CELEBRADO EM FORTALEZA, EM 17 DE DEZEMBRO DE 1996.	PDC 577/1997	DL 37/1998 (DOU 3/4/1998, p. 1, col. 3).	Decreto nº 3.045, de 5 de maio de 1999 (DOU 6/5/1999, seção 1, p.3).
21.	395	Mensagem 535/1997	14/05/1997 (Oriente Médio/ Líbano)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS, CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA LIBANESA, EM BEIRUTE, EM 04 DE FEVEREIRO DE 1997.	PDC 479/1997	DL 04/1998 (DOU 30/1/1998, p. 001, col. 2).	Decreto nº 2.559, de 23 de abril de 1998 (DOU 24/4/1998, seção 1, p. 11).

Item	1988 / 2018 => posição do item / total (1/1.534)	Mensagem	Apresentação à CD/ região conveniente	Ato internacional / serviços aéreos	Projeto de decreto legislativo	Decreto Legislativo	Decreto de promulgação do Presidente da República
22.	405	Mensagem 636/1997	04/06/1997 (Europa/ Hungria)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS, CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA HUNGRIA, EM BRASÍLIA, EM 03 DE ABRIL DE 1997.	PDC 582/1997	DL 26/1999 (DOU 9/4/1999, p. 1, col.1).	Decreto nº 3.120, de 16 de julho de 1999 (DOU 19/07/1999, p. 1).
23.	440	Mensagem 1610/1997	22/12/1997 (América Latina e Caribe/Costa Rica)	ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO, CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA COSTA RICA, EM BRASÍLIA, EM 22 DE SETEMBRO DE 1997.	PDC 714/1998	DL 36/1999 (DOU 11/6/1999, p. 27132, col. 1).	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg [todavia, vide Mensagem 573/2016, item 64 desta tabela → novo acordo com a Costa Rica].
24.	444	Mensagem 78/1998	20/01/1998 (América Latina e Caribe/ aviação)	RESOLUÇÃO A12-5, EMENDAS AO ESTATUTO DA CONVENÇÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC), APROVADAS PELA XII ASSEMBLÉIA ORDINÁRIA, REALIZADA NA CIDADE DO PANAMÁ, CONCLUÍDA EM 08 DE NOVEMBRO DE 1996.	PDC 772/1999	DL 55/1999 (DOU 16/8/1999, p. 001, col. 1).	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.
25.	445	Mensagem 79/1998	20/01/1998 (Ásia/Cingapura)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS, CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, E O GOVERNO DA REPÚBLICA DE CINGAPURA, EM CINGAPURA, EM 28 DE OUTUBRO DE 1997.	PDC 773/1999	DL 44/1999 (DOU 24/6/1999, p. 001, col. 1).	Decreto nº 3.162, de 2 de setembro de 1999 (DOU 3/9/1999, seção 1, p. 3).
26.	471	Mensagem 871/1998	23/07/1998 (América Latina e Caribe/Cuba)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS, CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DE CUBA, EM HAVANA, EM 27 DE MAIO DE 1998.	PDC 784/1999	DL 68/1999 (DOU 26/8/1999, p. 1, col. 1).	Decreto nº 3.465, de 17 de maio de 2000 (DOU 18/05/2000, p. 3).
27.	474	Mensagem 1108/1998	11/09/1998 (Europa/Suíça)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS REGULARES, CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A CONFEDERAÇÃO SUÍÇA, EM BRASÍLIA, EM 29 DE JUNHO DE 1998.	PDC 162/1999	DL 255/2000 (DOU 14/12/2000, p. 002, col. 2).	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg [vide, todavia, MSC 139/2018, em tramitação – item 72 desta tabela].

Item	1988 / 2018 => posição do item / total (1/1.534)	Mensagem	Apresentação à CD/ região conveniente	Ato internacional / serviços aéreos	Projeto de decreto legislativo	Decreto Legislativo	Decreto de promulgação do Presidente da República
28.	486	Mensagem 17/1999	31/12/1998 (apresentação: DCD 9/01/99, p.919/ América Latina e Caribe/ CLAC).	EMENDA AO ESTATUTO DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL, CLAC, RESOLUÇÃO A 13-1 (AMPLIAÇÃO DA ÁREA GEOGRÁFICA DA CLAC PARA A INCORPORAÇÃO DE OUTROS ESTADOS DA AMERICA), DECIDIDA NA 32ª ASSEMBLÉIA, REALIZADA EM SANTIAGO DO CHILE DE 21 A 24 DE JUNHO DE 1998. [Observação: para data correta da apresentação à Câmara dos Deputados, vide Diário da Câmara dos Deputados, publicação mencionada na coluna à esquerda].	PDC 41/1999	DL 76/1999 (DOU 8/9/1999, p. 001, col. 2).	Em 20/9/2018, decreto de promulgação da emenda não localizado no Sileg, mas o Decreto 77.076, de 23 de janeiro de 1976, promulgou o texto original – ou seja, o texto original foi internalizado, mas a emenda não teve o processo de internalização concluído.
29.	493	Mensagem 249/1999	25/02/1999 (América Latina e Caribe/Chile)	EMENDA, POR TROCA DE NOTAS, AO ACORDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS, DE 04 DE JULHO DE 1947, CELEBRADO ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA DO CHILE, EM BRASÍLIA, EM 03 DE DEZEMBRO DE 1998.	PDC 243/1999	DL 146/2001 (DOU 25/5/2001, p. 002, col. 1).	Decreto nº 5.242, de 14 de outubro de 2004 (DOU 15/10/2004, seção 1, p. 3).
30.	494	Mensagem 250/1999	25/02/1999 (América Latina e Caribe/Chile)	EMENDA, POR TROCA DE NOTAS, AO ANEXO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS, DE 4 DE JULHO DE 1947, CELEBRADO ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA DO CHILE, EM BRASÍLIA, EM 3 DE DEZEMBRO DE 1998.	PDC 244/1999	DL 471/2001 (DOU 3/12/2001, p. 004, col. 1).	Decreto nº 5.242, de 14 de outubro de 2004 (DOU 15/10/2004, p. 3).
31.	549	Mensagem 554/2000	28/04/2000 (América Latina e Caribe/Paraguai)	ACORDO DE COOPERAÇÃO MÚTUA ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DO PARAGUAI PARA COMBATER O TRÁFEGO DE AERONAVES ENVOLVIDAS EM ATIVIDADES ILÍCITAS TRANSNACIONAIS, CELEBRADO EM BRASÍLIA, EM 10 DE FEVEREIRO DE 2000.	PDC 588/2000	DL 31/2002 (DOU 27/03/2002, p. 1, col. 1).	Decreto nº 4.240, de 21 de maio de 2002 (DOU 22/05/2002, seção 1, p. 2).
32.	562	Mensagem 948/2000	11/07/2000 (Europa/Bélgica)	ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DO REINO DA BÉLGICA SOBRE TRANSPORTE AÉREO, CELEBRADO EM BRASÍLIA, EM 18 DE NOVEMBRO DE 1999.	PDC 679/2000	DL 466/2001 (DOU 3/12/2001, p. 003, col. 3).	Decreto nº 6.650, de 18 de novembro de 2008 (DOU 19/11/2008, seção 1, p. 26).
33.	570	Mensagem 1104/2000	16/08/2000 (América Latina e Caribe/Peru)	ACORDO DE COOPERAÇÃO MÚTUA ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DO PERU PARA COMBATER O TRÁFEGO DE AERONAVES ENVOLVIDAS EM ATIVIDADES ILÍCITAS TRANSNACIONAIS, CELEBRADO EM LIMA, EM 6 DE DEZEMBRO DE 1999.	PDC 726/2000	DL 334/2003 (DOU 25/7/2003, p. 001, col. 2).	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.

Item	1988 / 2018 => posição do item / total (1/1.534)	Mensagem	Apresentação à CD/ região conveniente	Ato internacional / serviços aéreos	Projeto de decreto legislativo	Decreto Legislativo	Decreto de promulgação do Presidente da República
34.	580	Mensagem 1677/2000	16/11/2000 (Europa/Polônia)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA POLÔNIA, ASSINADO NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, NO DIA 13 DE MARÇO DE 2000.	PDC 1041/2001	DL 283/2007 (DOU 24/10/2007, p.01, col. 2).	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.
35.	624	Mensagem 1398/2001	20/12/2001 (ONU/OACI)	CONVENÇÃO PARA A UNIFICAÇÃO DE CERTAS REGRAS RELATIVAS AO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, LEVADO A CABO NA SEDE DA ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL, OACI, E CONCLUÍDO EM MONTREAL, EM 28 DE MAIO DE 1999.	PDC 2308/2002	DL 59/2006 (DOU 19/4/2006, p. 2, col. 1).	Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006 (DOU 28/9/2006, seção 1, p. 3)
36.	771	Mensagem 230/2004	17/05/2004 (Europa/Portugal)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA FEDERATIVA PORTUGUESA, CELEBRADO EM LISBOA, EM 11 DE NOVEMBRO DE 2002.	PDC 1426/2004	DL 477/2006 (DOU 23/11/2006, p.01, col. 3).	Decreto nº 6.058, de 8 de março de 2007 (DOU 9/3/2007, seção 1, p.5).
37.	804	Mensagem 817/2004	13/12/2004 (América do Norte/ EUA)	ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA PARA A PROMOÇÃO DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO, ASSINADO EM BRASÍLIA, EM 22 DE MARÇO DE 2004.	PDC 1800/2005	DL 43/2006 (DOU 23/2/2006, p.03, col. 3).	Decreto nº 5.745, de 4 de abril de 2006 (DOU 5/4/2006, seção 1 p. 2).
38.	828	Mensagem 203/2005	13/04/2005 (África/Cabo Verde)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DE CABO VERDE, CELEBRADO EM PRAIA, EM 29 DE JULHO DE 2004.	PDC 1898/2005	DL 293/ 2007 (DOU 24/10/2007, seção 1, p. 3).	Decreto nº 6.395, de 13 de março de 2008 (DOU 14/3/2008, seção 1, p. 1).
39.	845	Mensagem 453/2005	26/07/2005 (África/Gana)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DE GANA, CELEBRADO EM ACRA, EM 12 DE ABRIL DE 2005.	PDC 1978/2005	DL 1/2008 (DOU 19/2/2008, p.01, col. 1).	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.
40.	873	Mensagem 812/2005	01/12/2005 (África/Nigéria)	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.	PDC 2539/2006	DL 254/2008 (DOU 19/9/2008, p. 1, col. 2).	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.

Item	1988 / 2018 => posição do item / total (1/1.534)	Mensagem	Apresentação à CD/ região conveniente	Ato internacional / serviços aéreos	Projeto de decreto legislativo	Decreto Legislativo	Decreto de promulgação do Presidente da República
41.	875	Mensagem 852/2005	16/12/2005 (Europa/ tributário/ transporte)	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, CELEBRADO EM BRASÍLIA, EM 27 DE JULHO DE 2005.	PDC 66/2007	DL 188/2008 (DOU 16/07/2008, p. 1, col. 2).	Decreto nº 6.797, de 17 de março de 2009 (DOU 18/3/2009, seção 1, p. 1).
42.	950	Mensagem 23/2007	29/01/2007 (Ásia/Índia)	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	PDC 40/2007	DL 259/2008 (DOU 19/09/2008, p. 2, col. 2).	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.
43.	1019	Mensagem 124/2008	24/03/2008 (África/Senegal)	ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DO SENEGAL, CELEBRADO EM BRASÍLIA, EM 16 DE MAIO DE 2007.	PDC 790/2008	DL 697/2009 (DOU 08/10/2009, p. 08, col. 03).	Em 30/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.
44.	1020	Mensagem 125/2008	24/03/2008 (América Latina e Caribe/Panamá)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA DO PANAMÁ, CELEBRADO EM BRASÍLIA, EM 25 DE MAIO DE 2007.	PDC 792/2008	DL 704/2009 (DOU 26/10/2009, p. 3, col. 1).	Em 30/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.
45.	1115	Mensagem 405/2009	9/06/2009 (América Latina e Caribe/Uruguai)	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. [vide norma correlata: Decreto nº 3.045, de 5 de Maio de 1999 (promulga acordo aprovado pelo DL 37/1998), sobre serviços aéreos sub-regionais, no âmbito do Mercosul - item 398 desta tabela].	PDC 2404/2010 (RMercosul) => PDS (SF) 637/2010	DL 4/2011 (DOU 05/01/2011, p. 1/2, col.3/1).	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.
46.	1134	Mensagem 808/2009 <= Mensagem 690/2010 (vide item 1.216)	14/10/2009 (ONU/ aviação)	CONVENÇÃO SOBRE GARANTIAS INTERNACIONAIS INCIDENTES SOBRE EQUIPAMENTOS MÓVEIS E DO PROTOCOLO À CONVENÇÃO RELATIVO A QUESTÕES ESPECÍFICAS AO EQUIPAMENTO AERONÁUTICO, AMBOS CONCLUÍDOS NA CIDADE DO CABO, EM 16 DE NOVEMBRO DE 2001, BEM COMO O ATO FINAL DA CONFERÊNCIA DIPLOMÁTICA PARA A ADOÇÃO DA CONVENÇÃO E DO PROTOCOLO E AS DECLARAÇÕES QUE O BRASIL DEVERÁ FAZER QUANDO ADERIR À CONVENÇÃO E AO PROTOCOLO.	PDC 2643/2010 (MSC 690/2010 apensada ao PDC)	DL 135/2011 (DOU 27/05/11, p. 77, col. 3).	Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013 (DOU 16/5/2013, seção 1, p.10).
47.	1146	Mensagem 927/2009	20/11/2009 (Ásia/Israel)	ACORDO BILATERAL SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DO ESTADO DE ISRAEL, CELEBRADO EM BRASÍLIA, NO DIA 22 DE JULHO DE 2009.	PDC 2827/2010	DL 149/2011(DOU 10/06/11, p. 4, col. 2).	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.

Item	1988 / 2018 => posição do item / total (1/1.534)	Mensagem	Apresentação à CD/ região conveniente	Ato internacional / serviços aéreos	Projeto de decreto legislativo	Decreto Legislativo	Decreto de promulgação do Presidente da República
48.	1148	Mensagem 950/2009	27/11/2009 (Ásia/Cingapura)	ACORDO BILATERAL DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DE CINGAPURA, CELEBRADO EM BRASÍLIA, EM 25 DE NOVEMBRO DE 2008.	PDC 2834/2010	DL 144/2011 (DOU 03/06/2011, p. 2, col. 3).	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.
49.	1150	Mensagem 976/2009	8/12/2009 (América Latina e Caribe/Chile)	ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DO CHILE, CELEBRADO EM SÃO PAULO, NO DIA 30 DE JULHO DE 2009.	PDC 2549/2010	DL 5/2011 (DOU 4/01/2011, p. 2, col. 1).	Decreto nº 8748 de 6 de maio de 2016 (DOU 9/5/2016, seção 1, p.1).
50.	1173	Mensagem 162/2010	15/04/2010 (Europa/Bélgica)	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.	PDC 2864/2010	DL 292/2011 (DOU 23/09/11, p. 1, col. 2).	Em 20/6/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg. Há, todavia, acordo bilateral anterior, de teor semelhante, que está promulgado (vide Decreto nº 88.017, de 03 de janeiro de 1983).
51.	1216	Mensagem 690/2010 => Mensagem 808/2009 (vide item 1134)	13/12/2010 (ONU/ aviação)	TEXTOS REVISADOS DA CONVENÇÃO SOBRE GARANTIAS INTERNACIONAIS INCIDENTES SOBRE EQUIPAMENTOS MÓVEIS E DO PROTOCOLO À CONVENÇÃO, RELATIVO A QUESTÕES ESPECÍFICAS AO EQUIPAMENTO AERONÁUTICO, CONCLUÍDOS NA CIDADE DO CABO, EM 16 DE NOVEMBRO DE 2001, BEM COMO O ATO FINAL DA CONFERÊNCIA DIPLOMÁTICA PARA A ADOÇÃO DA CONVENÇÃO E DO PROTOCOLO E AS DECLARAÇÕES QUE O BRASIL DEVERÁ FAZER QUANDO ADERIR À CONVENÇÃO E AO PROTOCOLO. [Observação: determinada tramitação conjunta das duas MSCs, em face da mensagem mais recente corrigir erros materiais da anterior que então estava em Plenário]	PDC 2643/2010	DL 135/2011 (DOU 27/05/11, p. 77, col. 3).	Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013 (DOU 16/5/2013, seção 1, p.10).
52.	1273	Mensagem 32/2013	13/2/2013 (África/Quênia)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DO QUÊNIA, ASSINADO EM BRASÍLIA, EM 14 DE SETEMBRO DE 2010.	PDC 918/2013	DL 275/2014 (DOU 18/12/14 p.1, col. 3).	Decreto nº 8958 de 16 de janeiro de 2017 (DOU 17/1/2017, seção 1, p.1).

Item	1988 / 2018 => posição do item / total (1/1.534)	Mensagem	Apresentação à CD/ região conveniente	Ato internacional / serviços aéreos	Projeto de decreto legislativo	Decreto Legislativo	Decreto de promulgação do Presidente da República
53.	1274	Mensagem 33/2013	13/2/2013 (Moçambique África/)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, ASSINADO EM BRASÍLIA, EM 17 DE JUNHO DE 2010.	PDC 835/2013	DL 199/2015. (DOU 21/09/15, p.1, col. 3).	Decreto nº 9.168 de 13 de outubro de 2017 (DOU 16/10/2017, seção 1, p. 2).
54.	1296	Mensagem 164/2013	25/04/2013 (Europa/ segurança aviação)	S ACORDO SOBRE A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A UNIÃO EUROPEIA, ASSINADO EM BRASÍLIA, EM 14 DE JULHO DE 2010.	PDC 872/2013=> PDS (SF) 176/2013	DL 326/2013 (DOU 15/8/2013, p.3, col. 2).	Decreto nº 8610 de 18 de dezembro de 2015 (DOU 21/12/2015, seção 1, p. 27).
55.	1435	Mensagem 205/2016	10/05/2016 (América Latina e Caribe/Peru)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DO PERU, ASSINADO EM LIMA, EM 11 DE DEZEMBRO DE 2009.	PDC 559/2016=> PDS (SF) 12/2018	DL 144/2018 (DOU 11/09/2018, seção I, p. 2). Aprovado na CVT em 24/5/2017; aprovado na CCJC; em 3/10/2017, aprovado em Plenário em 8/3/2018; no SF, aprovado pelo Plenário em 11/9/2018.	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.
56.	1436	Mensagem 206/2016	10/05/2016 (Ásia/Índia)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA ÍNDIA, CELEBRADO EM NOVA DELHI, NO DIA 8 DE MARÇO DE 2011.	PDC 554/2016 => PDS (SF) 230/2017	DL 181/2017 (DOU 12/12/2017, p. 2, col. 1). Aprovado em Plenário, na CD, em 30/11/2017; no SF, em 7/12/2017.	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.
57.	1437	Mensagem 207/2016	10/05/2016 (América Latina e Caribe/Cuba)	ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DE CUBA, ASSINADO EM HAVANA, EM 31 DE JANEIRO DE 2012.	PDC 485/2016 => PDS (SF) 228/2017	DL 179/2017 (DOU 12/12/2017, p. 1, col. 3). Aprovado em Plenário em 30/11/2017; no Plenário do SF, em 7/12/2017.	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.

Item	1988 / 2018 => posição do item / total (1/1.534)	Mensagem	Apresentação à CD/ região conveniente	Ato internacional / serviços aéreos	Projeto de decreto legislativo	Decreto Legislativo	Decreto de promulgação do Presidente da República
58.	1438	Mensagem 208/2016	10/05/2016 (Oceania/Austrália)	ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA AUSTRÁLIA, ASSINADO EM BRASÍLIA, EM 21 DE ABRIL DE 2010	PDC 570/2016=> PDS (SF) 13/2018	DL 145/2018 (DOU 11/09/2018, seção I, p. 3). Aprovado na CCJC em 9/5/2017; na CVT, em 31/5/2017; aprovado em Plenário em 8/3/2018; no SF, pronto para a deliberação de Plenário, desde 9/5/18	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.
59.	1439	Mensagem 209/2016	10/05/2016 (Europa/Ucrânia)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GABINETE DE MINISTROS DA UCRÂNIA, CELEBRADO EM KIEV, EM 2 DE DEZEMBRO DE 2009	PDC 515/2016 => PDS (SF) 229/2017	DL 180/2017 (DOU 12/12/2017, p. 2, col. 1). Aprovado, na CD, em Plenário, em 30/11/2017; aprovado no SF em 7/12/2017.	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.
60.	1445	Mensagem 338/2016	21/06/2016 (América do Norte/EUA)	ACORDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, ASSINADO EM BRASÍLIA, EM 19 DE MARÇO DE 2011	PDC 424/2016 => PDS (SF) 5/2018	DL 15/2018 (DOU 21/03/2018, p. 5, col. 1)	Decreto nº 9.423, de 26 de junho de 2018 (DOU 27/06/2018, p. 1).
61.	1457	Mensagem 458/2016	13/10/2016 (multilateral/ CLAC)	ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS MEMBROS DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC), CELEBRADO EM BRASÍLIA, EM 8 DE NOVEMBRO DE 2012.	PDC 776/2017	Parecer aprovado em 5/9/2017, na RMercosul; aprovado na CREDN, em 31/10/2017; na CDEICS, em 8/11/2017; na CVT, em 13/12/2017; na CCJC, em 11/4/2018; pronto para pauta em Plenário.	Em 30/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.
62.	1458	Mensagem 459/2016	13/10/2016 (África/Etiópia)	ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERAL DEMOCRÁTICA DA ETIÓPIA, CELEBRADO EM ADIS ABEBA, EM 24 DE MAIO DE 2013.	PDC 643/2017 => PDS (SF) 16/2018	DL 147/ 2018. (DOU 11/09/2018, seção I, p. 3) Pareceres à CVT, aprovado em 27/09/17; na CCJC, em 5/9/2017, e, em Plenário, em 7/6/2018. Pronto para deliberação de Plenário no SF, em 12/7/2018	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.

Item	1988 / 2018 => posição do item / total (1/1.534)	Mensagem	Apresentação à CD/ região conveniente	Ato internacional / serviços aéreos	Projeto de decreto legislativo	Decreto Legislativo	Decreto de promulgação do Presidente da República
63.	1460	Mensagem 476/2016	06/09/2016 (Europa/Ucrânia)	ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA UCRÂNIA SOBRE COOPERAÇÃO EM MATÉRIA DE DEFESA, ASSINADO EM KIEV, EM 16 DE SETEMBRO DE 2010.	PDC 625/2017	Aprovado na CREDN, em 19/4/2017; parecer à CCJC apresentado em 14/6/2117; aguarda pauta e deliberação.	Tramitação verificada em 20/9/2018.
64.	1461	Mensagem 573/2016	24/10/2016 (América Latina e Caribe/Costa Rica)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA COSTA RICA, ASSINADO EM BRASÍLIA, EM 4 DE ABRIL DE 2011	PDC 609/2017=> PDS (SF) 64/2018	DL 151/ 2018 (DOU 11/09/2018, seção I, p. 3)	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.
65.	1462	Mensagem 574/2016	20/10/2016 (América Latina e Caribe/México)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E OS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, ASSINADO NA CIDADE DO MÉXICO, EM 26 DE MAIO DE 2015	PDC 569/2016 => PDS (SF) 26/2018	DL 139/2018 (DOU 10/08/2018, p. 1, col. 2)	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.
66.	1463	Mensagem 575/2016	20/10/2016 (América Latina e Caribe/Curaçao)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O REINO DOS PAÍSES BAIXOS, COM RELAÇÃO À CURAÇÃO, REFERENTE A TRANSPORTE AÉREO ENTRE BRASIL E CURAÇÃO, CELEBRADO EM BRASÍLIA, EM 3 DE DEZEMBRO DE 2013.	PDC 574/2016 => PDS (SF) 27/2018	DL 148/2018 (DOU 11/09/2018, seção I, p.3)	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.
67.	1464	Mensagem 576/2016	20/10/2016 (Oriente Médio/Arábia Saudita)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O REINO DA ARÁBIA SAUDITA, ASSINADO EM BRASÍLIA, EM 14 DE ABRIL DE 2015.	PDC 761/2017	Apresentado em Plenário em 30/6/17; na CVT, aprovado em 13/12/2017; aguarda nova relatoria na CCJC.	Tramitação verificada em 20/9/2018.
68.	1465	Mensagem 578/2016	24/10/2016 (América Latina e Caribe/Jamaica)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA JAMAICA, CELEBRADO EM KINGSTON, EM 13 DE FEVEREIRO DE 2014.	PDC 604/2017	Aprovado na CREDN em 28/3/17 e na CCJC, em 5/9/17 (art. 54 do RICD); na CVT, em 13/12/2017; designado relator na CFT, em 18/5/17 (quanto ao mérito e art. 54 do RICD, a requerimento da CREDN); aguarda análise.	Tramitação verificada em 20/9/2018.
69.	1466	Mensagem 579/2016	24/10/2016 (Oceania/Nova Zelândia)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA NOVA ZELÂNDIA, CELEBRADO EM BRASÍLIA, EM 11 DE MARÇO DE 2013.	PDC 730/2017 => PDS (SF) 67 /2018	DL 152/2018 (DOU 11/09/2018, seção I, p. 3).	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.

Item	1988 / 2018 => posição do item / total (1/1.534)	Mensagem	Apresentação à CD/ região conveniente	Ato internacional / serviços aéreos	Projeto de decreto legislativo	Decreto Legislativo	Decreto de promulgação do Presidente da República
70.	1467	Mensagem 580/2016	24/10/2016 (América Latina e Caribe/Ecuador)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DO EQUADOR, CELEBRADO EM QUITO, EM 2 DE MAIO DE 2013.	PDC 747/2017	Relator designado na CCJC, em 31/10/2017; aprovado na CVT, em 13/12/2017; aguarda parecer na CCJC. Não distribuído à CFT.	Tramitação verificada em 20/9/2018.
71.	1468	Mensagem 581/2016	24/10/2016 (América Latina e Caribe/Aruba)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O REINO DOS PAÍSES BAIXOS, COM RELAÇÃO A ARUBA, CELEBRADO EM BRASÍLIA, EM 16 DE SETEMBRO DE 2014.	PDC 603/2017=> PDS (SF) 28/2018	Aprovado, na CVT, em 13/12/2017; na CCJC em 19/9/2017; em Plenário, em 22/3/18. No SF, desde 11/7/2018, aguarda inclusão na ordem do dia de Plenário.	Tramitação verificada em 20/9/2018.
72.	1475	Mensagem 78/2017	24/03/2017 (América Latina e Caribe/Paraguai)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DO PARAGUAI, ASSINADO EM BRASÍLIA, EM 8 DE JUNHO DE 2016.	PDC 782/2017 (RMercosul)	Aprovado na RMercosul, em 27/9/2017; na CVT, em 13/12/2017; na CREDN, em 8/11/2017; na CCJC, relator designado em 11/4/2018, aguarda parecer.	Tramitação verificada em 20/9/2018.
73.	1492	Mensagem 290/2017	21/08/2017 (América Latina e Caribe/ Bahamas)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA COMUNIDADE DAS BAHAMAS, ASSINADO EM NASSAU, EM 7 DE DEZEMBRO DE 2016.	PDC 876/2017	Na CREDN, parecer aprovado em 13/12/2017; na CCJC, em 5/6/2018; na CVT, em 8/8/2018; não distribuído à CFT; pronto para pauta em Plenário.	Tramitação verificada em 20/9/2018.
74.	1494	Mensagem 292/2017	21/08/2017 (Oriente Médio/Kuaité)	ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DO ESTADO DO KUAITÉ SOBRE SERVIÇOS AÉREOS, ASSINADO EM BRASÍLIA, EM 22 DE JULHO DE 2010.	PDC 880/2017	Na CREDN, aprovado parecer em 19/12/2017; na CVT, em 8/8/2018; na CCJC, em 7/8/2018; pronto para Plenário.	Tramitação verificada em 20/9/2018.
75.	1495	Mensagem 294/2017	21/08/2017 (Oriente Médio/Emirados)	ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DOS EMIRADOS ÁRABES UNIDOS PARA SERVIÇOS AÉREOS ENTRE SEUS RESPECTIVOS TERRITÓRIOS E ALÉM, ASSINADO EM BRASÍLIA, EM 16 DE MARÇO DE 2017.	PDC 774/2017 => PDS (SF) 36/2018	DL 143/2018 (DOU 15/08/2018, p. 65, col. 1).	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.
76.	1497	Mensagem 296/2017	21/08/2017 (Europa/União Europeia)	ACORDO ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A UNIÃO EUROPEIA SOBRE CERTOS ASPECTOS DOS SERVIÇOS AÉREOS, ASSINADO EM BRASÍLIA, EM 14 DE JULHO DE 2010.	PDC 789/2017=> PDS (SF) 68/2018	DL 153/2018. (DOU 11/09/2018, seção I, p. 3).	Em 20/9/2018, decreto de promulgação não localizado no Sileg.

Item	1988 / 2018 => posição do item / total (1/1.534)	Mensagem	Apresentação à CD/ região conveniente	Ato internacional / serviços aéreos	Projeto de decreto legislativo	Decreto Legislativo	Decreto de promulgação do Presidente da República
77.	1498	Mensagem 314/2017	25/8/2017 (África/Cabo Verde)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA DE CABO VERDE, ASSINADO EM BRASÍLIA, EM 31 DE OUTUBRO DE 2016.	PDC 843/2017=> PDS (SF)106/2018.	Na CREDN aprovado em 8/11/2017; na CCJC em 15/5/2018; na CVT, relator designado em 19/4/2018; não distribuído à CFT; aprovado em Plenário em 5/9/2017; no SF, com a relatoria na CRE/SF.	Tramitação verificada em 20/9/2018.
78.	1509	Mensagem 463/2017	23/11/2017 (África/Seychelles)	ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DE SEYCHELLES, ASSINADO EM SEYCHELLES, EM 19 DE MAIO DE 2015.	PDC 936/2018	MSC aprovada na CREDN, em 16/5/2018. PDC recebido, em 5, 12 e 13/6/2018, na CCJC; CFT e CVT; aguarda deliberação..	Tramitação verificada em 20/6/2018.
79.	1521	Mensagem 139/2018	22/03/2018 (Europa/Suíça)	ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O CONSELHO FEDERAL SUÍÇO RELATIVO A SERVIÇOS AÉREOS REGULARES, ASSINADO EM BRASÍLIA, EM 8 DE JULHO DE 2013.	PDC 949/2018	Aprovada MSC, na CREDN, em 23/5/2018; não distribuído à CFT; designados relatores na CVT, em 7/6/2018, e, na CCJC, em 7/6/2018; aguarda deliberação.	Tramitação verificada em 20/6/2018.
80.	1530	Mensagem 477/2018	31/8/2018	ACORDO SOBRE SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA GUATEMALA, ASSINADO EM BRASÍLIA, EM 30 DE OUTUBRO DE 2017.	Ainda não há PDC	Em 6/9/2018, distribuída à CREDN, CVT e CCJC. Não foi distribuída à CFT.	Tramitação verificada em 20/9/2018.

Fonte: Elaboração própria, com base nos dados do Sistema de Informações Legislativas – Sileg, a partir da Tabela 3 - Mensagens do Poder Executivo, pertinentes a atos internacionais, submetidas ao Congresso Nacional (1988 – 2017); relação anotada, publicada no estudo *Tempo de tramitação dos atos internacionais: Poder Executivo e Congresso Nacional (1988-2017)*. Disponível em: < <http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/34579> > Acesso em: 6 jun.2018. Dados da tabela atualizados para este trabalho.

Legenda de cores referentes aos destaques utilizados nas linhas das proposições:

Aprovada pelo Poder Legislativo e promulgada pelo Poder Executivo		Em tramitação na Câmara		Em tramitação no Senado		Aprovada pelo Poder Legislativo e não promulgada pelo Poder Executivo	
Destaques para os tempos de tramitação nos Poderes Executivo e Legislativo (cores do marca-texto alternadas anualmente, com o objetivo de facilitar a visualização)							
Tempo total de internalização do ato internacional (tempo do Poder Executivo + tempo do Poder Legislativo)							
Início do tempo Legislativo =>apresentação à Câmara		Início do tempo do Executivo -> assinatura do ato internacional		Final do tempo do Legislativo => decreto legislativo ou outra decisão terminativa		Final do tempo do Executivo => decreto de promulgação e publicação em diário oficial	
Data / ano A	Data / ano B	Data / ano A	Data / ano B	Data / ano A	Data / ano B	Data / ano A	Data / ano B

5. CONSIDERAÇÕES A RESPEITO DOS DADOS COMPILADOS

No leque compilado, que engloba 1.534 atos internacionais recebidos no Congresso Nacional, por mensagens do Presidente da República, entre janeiro de 1988 e 20 de setembro de 2018, encontraram-se 80 atos internacionais pertinentes a serviços aéreos ou à aviação civil.

Pode-se melhor visualizar o fluxo de encaminhamento desses instrumentos internacionais no seguinte gráfico:

Gráfico 1



Fonte: Elaboração própria, a partir da Tabela 1, com base nos dados do Sistema de Informações Legislativas da Câmara dos Deputados.

Dos 80 instrumentos recebidos nesse período, 67 foram objeto de decisão terminativa do Congresso Nacional – e todos foram aprovados. Significa isso dizer que, nesse subconjunto, não houve atos internacionais rejeitados, arquivados – que são outras hipóteses de decisão legislativa terminativa – ou sobrestados (para que o Poder Executivo, por exemplo, complementasse informações ou corrigisse dados).

Nesse subconjunto aprovado, 40 atos internacionais foram promulgados pelo Presidente da República, mas, no Sistema de Informações Legislativas da Câmara dos Deputados, não foram localizados os decretos de promulgação pertinentes a 27 outros, até 30 de setembro de 2018, ou seja,

conquanto aprovadas pelo Poder Legislativo, essas avenças não haviam ingressado no ordenamento jurídico brasileiro, até a data mencionada, por falta de promulgação e publicação pelo Presidente da República.

Permanecem em tramitação, no Congresso Nacional, 13 atos internacionais dos 80 recebidos, 11 dos quais na Câmara dos Deputados e apenas 2 no Senado Federal.

A título de ilustração, menciona-se que o ato internacional recebido no Parlamento há mais tempo, no subgrupo ainda em tramitação, é o Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012, apresentado à Câmara dos Deputados, pelo Poder Executivo, quatro anos mais tarde, em 13 de outubro de 2016.

Essa proposição tramitou, inicialmente, como a Mensagem nº 458, de 2016, do Poder Executivo, convertida no Projeto de Decreto Legislativo nº 776, de 2017, de autoria da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul que, neste momento⁴⁴, está pronto para pauta em Plenário, após cuja deliberação será ouvido o Senado Federal.

Verifica-se, portanto, no processo de análise desse instrumento específico – aquele há mais tempo em tramitação – que, para cada dia demandado pelo Poder Legislativo para examiná-lo, o Poder Executivo necessitou de dois outros. Constata-se que foram necessárias 205 semanas, posteriores à assinatura do instrumento pelo País (ou seja, sem contar o tempo despendido na sua negociação, anterior à assinatura), para o percurso entre o Palácio do Planalto e o Congresso Nacional.

Outro exemplo interessante é o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru, firmado em Lima, no Peru, em 11 de dezembro de 2009 – apresentado à

⁴⁴ MSC 458/2016 (CLAC) =>Dados da tramitação: assinado em 8/11/2012, apresentado à CD em 13/10/2016; aprovado na CREDN, em 31/10/2017; na CDEICS, em 8/11/2017; na CVT, em 13/12/2017; na CCJC, em 11/4/2018. Matéria pronta para pauta em Plenário, em 20 de setembro de 2018. Entre a assinatura do instrumento e a sua apresentação à Câmara, transcorreram 1.435 dias (tempo do Poder Executivo, posterior à assinatura do instrumento, ou seja, excluído o período de negociação e de tramitação legislativa). Entre a apresentação do ato internacional à Câmara dos Deputados e 20 de setembro de 2018, 708 dias (tempo do Poder Legislativo). O tempo total de tramitação, até 20 de setembro de 2018, era de 2.143 dias (306 semanas, das quais, até a data-termo, 205 foram utilizadas pelo Poder Executivo). Tempos Executivo/ Legislativo= >1435/708= 2,02...

Câmara dos Deputados, pelo Poder Executivo, em 10 de maio de 2016, aprovado pelo Plenário da Câmara dos Deputados em 8 de março de 2018 e pelo Plenário do Senado Federal em 11 de setembro de 2018, quando foi promulgado o Decreto Legislativo nº 144, de 2018.

Nesse caso, portanto, verifica-se que para cada dia demandado pelo Poder Legislativo para examinar essa proposição o Poder Executivo necessitou de praticamente três outros⁴⁵, desde o momento de sua assinatura até 20 de setembro de 2018.

Nos demais casos, conforme pode ser conferido nos dados apresentados na Tabela 1, o Poder Legislativo foi significativamente mais ágil do que Poder Executivo, devendo-se ressaltar, ainda, que eventuais demoras, no âmbito da tramitação legislativa, costumam refletir não inércia, mas falta de consenso, no Parlamento, quer para aprovar, quer para rejeitar o instrumento que está sendo analisado, significando isso dizer que é feita análise da matéria.

Vejamos, como exemplos adicionais, os dois últimos instrumentos encaminhados ao Congresso Nacional:

- o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Conselho Federal Suíço relativo a Serviços Aéreos Regulares, assinado em Brasília, em 8 de julho de 2013 e apresentado ao Congresso Nacional 56 meses depois, em 25 de março de 2018 ⁴⁶;
- o Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017 e apresentado ao Congresso Nacional em 31 de agosto de 2018.

⁴⁵ ASA Brasil-Peru => Tempo total (tempo exclusivo do Poder Executivo somado ao do Poder Legislativo): de 11/12/2009 a 20/9/2018 (data-termo desta nota técnica) = 3.206 dias (100%). Tempo exclusivo do Poder Executivo: de 11/12/2009 (data da assinatura da proposição) a 9/5/2016 (envio da proposição ao Parlamento) = 2.342 dias somado ao período entre a promulgação do decreto legislativo e o decreto de promulgação/ presente data, caso não tenha havido promulgação (12/9/2018 a 20/9/2018) 2.342+9= 2.351 dias (73%) Tempo exclusivo do Poder Legislativo: de 10/5/2016 (apresentação à Câmara dos Deputados) a 11/9/2018 (data da promulgação do Decreto Legislativo 144/2018) = 855 dias (27%). Total de dias utilizado pelo Poder Executivo *versus* o total utilizado pelo Poder Legislativo: 2342/855= 2,74 dias.

⁴⁶ ASA Brasil-Suíça => Dados referentes à tramitação: MSC 139/2018 => PDC 949/2018. Da data da assinatura, 8 de julho de 2013, até a apresentação ao Congresso, transcorreram 1.721 dias, do tempo total de 1.901 dias (até 20/09/2018). Na Câmara dos Deputados, a proposição tramita desde 25/03/2018, ou seja, há 6 meses (180 dias), já aprovada na CREDN, em 6/9/2018. Também distribuída à CVT e CCJC, aguarda deliberação. Não foi distribuída à CFT. Total de dias utilizado pelo Poder Executivo *versus* o total utilizado pelo Poder Legislativo, até 20 de setembro de 2018: 1721/180= 9,56 dias.

Percebe-se, assim, que, até 20 de setembro de 2018, no caso do acordo firmado com a Suíça, o Poder Executivo necessitou, desde a conclusão e assinatura do instrumento, de 10 dias para cada dia utilizado pelo Congresso Nacional, enquanto, no caso do instrumento celebrado com a Guatemala⁴⁷, em início de tramitação legislativa na data-termo deste trabalho, o Poder Executivo necessitou de 15 dias para cada dia utilizado pelo Parlamento.

6. CONSIDERAÇÕES COMPLEMENTARES E FINAIS

Cabe, preliminarmente, assinalar que esta nota técnica se limita à cooperação em matéria de serviços aéreos, excluídos os compromissos internacionais concernentes ao Espaço Exterior (Direito do Espaço Exterior): abordou-se, tão somente, a cooperação internacional em matéria de Direito Aéreo, ou Aeronáutico, que, no entender de Silva Pacheco, “*consiste no conjunto de normas jurídicas sobre a matéria aeronáutica, abrangente da navegação aérea, tráfego aéreo, infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, atos e serviços, direta ou indiretamente, relacionados ao voo de aeronaves*” (2006, p. IX)⁴⁸.

Nesse aspecto, lembra-se, adicionalmente, que, em 1º de julho de 2018, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) anunciou a entrada em vigor da *Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos relacionados com a Aviação Civil Internacional*, concluída em Pequim, em 10 de setembro de 2010, mais conhecida como a *Convenção de Pequim*, após a recente ratificação do instrumento pela Turquia.

Para a OACI, essa nova convenção ajudará a modernizar e reforçar o arcabouço legal pertinente à segurança da aviação, incluindo a prevenção ao terrorismo, razão pela qual a Resolução A 39-10, de 2016, da Assembleia Geral da OACI, conclamou os Estados que integram a organização para ratificarem o instrumento.

⁴⁷ ASA Brasil-Guatemala. Mensagem 477/2018, apresentada ao Congresso Nacional em 31/8/2018, ou seja, há 21 dias, na data de 20 de setembro (tempo do Legislativo até a data-termo). Matéria distribuída à CREDN, CVT e CCJC – não à CFT: ainda não foi objeto de análise e deliberação – em face do período eleitoral, não houve reunião da CREDN, primeiro colegiado a deliberar. Total de dias utilizado pelo Poder Executivo versus o total utilizado pelo Poder Legislativo, até 20 de setembro de 2018: 305/ 21= 14,5 dias.

⁴⁸ PACHECO, José da Silva. *Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica*, 4ª e., p. IX. Rio de Janeiro: Forense, 2006.

Nas palavras da Dra. Fang Liu, diretora da OACI, a Convenção de Pequim, entrando em vigor, também contribuirá para implementar a Estratégia Global das Nações Unidas Contra o Terrorismo, *criminalizando um conjunto de ações que constituem "...ameaças novas e emergentes contra a aviação civil inclusive certos atos preparatórios de tais ilícitos"*⁴⁹. Nesse sentido, espera-se que o novo texto convencional melhor instrumentalize os Estados Partes para prevenir esses ilícitos.

Lembra, ainda, Sidney Guerra (2018, p. 215) que, em relação às medidas para facilitar a navegação aérea, *não se pode olvidar das aeronaves que se encontrem em perigo, momento em que os Estados se comprometem a proporcionar todo auxílio possível "... e a permitir, sujeito ao controle de suas próprias autoridades, que os donos das aeronaves ou as autoridades do Estado onde estejam registradas, prestem o auxílio que as circunstâncias exigirem"*.⁵⁰

Em suma, a aviação civil é matéria em acelerada evolução técnica, objeto de regulamentação internacional, no âmbito do Direito Internacional Público, e de acentuadas pressões econômicas no sentido da liberação comercial internacional, mediante a concessão do maior número possível de liberdades do ar, o que, em tese, favoreceria os países melhor aquinhoados tecnologicamente.

O fato é que a aviação segura e voltada à construção de elos de ligação e paz entre as nações necessita ser rapidamente acompanhada por instrumentos jurídicos eficazes que viabilizem um transporte aéreo confiável, eficiente e ágil, voltado aos interesses maiores da sociedade como um todo.

⁴⁹ LIU, Fang. *Apud* :ICAO – *Uniting Aviation*. Sítio eletrônico/ News release: *Beijing Convention to enter into force on 1 July 2018*: *"By criminalizing a number of acts constituting new and emerging threats against civil aviation, including certain preparatory acts for said offences, this instrument will strengthen the capacity of States to prevent these offences and to prosecute and punish those who commit them," explained Dr. Fang Liu. "The Convention will also contribute to the implementation of the United Nations Global Counter Terrorism Strategy by enhancing the global treaty regime on counter-terrorism."*

Nossa a tradução. Nessa mesma matéria, esclarece-se que:

"The Beijing Convention modernizes and consolidates the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 (Montreal Convention, 1971) and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988 (Supplementary Protocol, 1988)."

Disponível em: <<https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Beijing-Convention-to-enter-into-force-on-1-July-2018.aspx>> Acesso em: 27 jun. 2018.

⁵⁰ GUERRA, Sidney. Curso de Direito Internacional Público, 11ª e. São Paulo: Saraiva, 2018.

Post scriptum

Ao encerrar esta nota técnica, desejamos lembrar Alberto Santos Dumont – considerado o *Pai da Aviação*, gênio precursor da engenharia aeronáutica.

Há exatos 120 anos, no dia 20 de setembro de 1898, Alberto Santos Dumont realizou o primeiro voo de um balão com propulsão própria, em Paris, repetindo a tentativa que, dois dias antes, não tinha tido sucesso. Assim descreve ele essa primeira experiência ⁵¹:

O acidente serviu, pelo menos, para demonstrar aos incrédulos a eficiência do meu motor e do meu propulsor.

Não perdia tempo em lamentações. Dois dias mais tarde, a 20 de setembro, largava do mesmo campo, desta vez, porém, do lugar escolhido por mim.

Transpus sem acidentes o cinto das árvores e logo em seguida comecei a fazer manobras para demonstração da aeronave aos parisienses acorridos em multidão. Tive então, como, sem cessar, daí por diante, os aplausos e a simpatia do povo de Paris, em quem meus esforços sempre encontraram um testemunho generoso e entusiasta.

Sob a ação combinada do propulsor, que lhe imprimia movimento, do leme, que lhe fornecia direção, do cabopendente, que eu deslocava, dos dois sacos de lastro, que eu fazia deslizar conforme a minha fantasia, ora para diante ora para trás da barquinha, logrei a satisfação de evoluir em todos os sentidos, para a direita ou para a esquerda, de cima para baixo e de baixo para cima.

Tal resultado encorajava-me. Minha falta de prática fez-me, porém, cometer um erro grave: elevei-me a quatrocentos metros, altitude insignificante para um balão esférico, porém absurda e inutilmente perigosa para uma aeronave em ensaio.

Dessa altura eu via desenrolar-se embaixo o panorama dos monumentos de Paris. Prosseguindo nas evoluções, fui até o hipódromo de Longchamp, que desde logo escolhi como teatro das minhas futuras experiências.

Enquanto estive subindo, o hidrogênio, em razão da depressão atmosférica, aumentou de volume; e o balão, bem esticado, conservou sua rigidez; tudo ia pelo melhor. A complicação foi, porém, na descida. A bomba de ar destinada a obviar a contração do gás mostrou-se de capacidade insuficiente. O longo cilindro repentinamente começou a dobrar-

⁵¹ SANTOS DUMONT *Os meus balões (Dans l'air, 1904)* p.64-67. 2ª ed. Brasília: Senado Federal, 2016.

se pelo meio, como um canivete. A tensão das cordas tornou-se desigual; iam rasgar-me o invólucro. Tive a impressão de estar tudo acabado, pois a descida iniciada não podia mais ser interrompida pelos meios em uso a bordo dum aeróstato onde nada mais funcionava. A descida transformava- -se em queda.

Por felicidade, eu caía nas vizinhanças da pelouse de Bagatelle, onde um grupo de meninos empinavam papagaios de papel. Uma súbita ideia atravessou-me o espírito: gritei-lhes que agarrassem o meu cabo-pendente, que já tocava o solo, e corressem com toda a força contra o vento.

Eram garotos inteligentes, pegaram no instante propício a ideia e a corda. E o resultado deste auxílio in extremis foi imediato, e tal qual eu esperava. A manobra amorteceu a violência da queda e evitou-me, pelo menos, um choque perigoso.

Estava eu salvo pela primeira vez!

Agradei o inestimável serviço dos bravos meninos, que ainda me ajudaram a arrumar as coisas dentro da barquinha. Chamei uma carruagem e transporte para Paris as relíquias da aeronave.

Santos-Dumont
Os meus balões (Paris, 1904)

Relembramos, ainda, outro livro marcante do escritor Santos-Dumont: *O que eu vi, o que nós veremos* (1918). Desse último, *in verbis*:

Há um ditado que ensina: ‘o gênio é fruto de uma grande paciência’, sem pretender ser gênio, teimei em ser um grande paciente. As invenções são, sobretudo, o resultado de um trabalho teimoso, em que não deve haver lugar para o esmorecimento.

[...]

Estarei eu falando de coisas irrealizáveis?

Lembraí-vos de que há dez anos ninguém me tomou a sério. Agora temos ocasião de observar o que tem feito o aeroplano na Europa, fazendo reconhecimentos, dirigindo batalhas, movimento de tropas, atacando o inimigo e defendendo as costas.

[...]

A possibilidade da navegação aérea entre os Estados Unidos e a América do Sul, é mera especulação fantasiosa?

Intimamente creio que a navegação aérea será utilizada no transporte de correspondência e passageiros entre os dois continentes. Algum de vós demonstrará incredulidade e rirá desta predição.

[...]

Eu, para quem já passou o tempo de voar, quisera, entretanto, que a aviação fosse para os meus jovens patrícios um verdadeiro sport. Meu mais intenso desejo é ver verdadeiras escolas de aviação no Brasil. Ver o aeroplano - hoje poderosa arma de guerra, amanhã meio ótimo de transporte - percorrendo as nossas imensas regiões,

povoando o nosso céu, para onde, primeiro, levantou os olhos o Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão.

*Santos Dumont
São Paulo, 1918⁵²*

Em mais 120 anos, em 2138, haverá aviação como hoje a reconhecemos?!

E o deslocamento aéreo?! Como será?! Afinal,

“Inventar é imaginar o que ninguém pensou; é acreditar no que ninguém jurou; é arriscar o que ninguém ousou; é realizar o que ninguém tentou.

Inventar é transcender.”

Alberto Santos-Dumont

Brasília, 20 de setembro de 2018

Os autores

⁵² SANTOS-DUMONT, Alberto. *O que eu vi, o que nós veremos*, p.13;23;25;32. São Paulo:1918. Edição eletrônica. Belém: Universidade da Amazônia (UNAMA), Núcleo de Educação à Distância [20_?]. Disponível em: <http://www.portugues.seed.pr.gov.br/arquivos/File/leit_online/santos_dumont.pdf> Acesso em: 19 set. 2018

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. _____. Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. Portal. Atuação internacional. Acordos bilaterais. Disponível em:

<http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional>

_____, ANAC. Conexão Internacional [recurso eletrônico] / Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). N. 2, (ago. 2017) - 60 p. Brasília: ANAC, 2017- . v. II

_____, ANAC. Portal. Liberdades do Ar. Disponível em:

<http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/acordos-internacionais/6liberdades-do-ar-1/liberdades-do-ar> Acesso em: 15 jun. 2018.

_____, Câmara dos Deputados. Sistema de Informações Legislativas. Atividade Legislativa. Projetos de lei e outras proposições. Disponível em:

<<http://www.camara.leg.br/buscaProposicoesWeb/pesquisaAvançada>>

_____, Sistema de Informações Legislativas. Legislação. Disponível em:

<<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao>>

_____, Mensagem 1398, de 2001. Sistema de Informações Legislativas da Câmara dos Deputados. Disponível em:

<<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=43727>>

_____, Mensagem nº 458, de 2016. Disponível em:

<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1502978&filename=MSC+458/2016>

_____, Diário Oficial da Câmara dos Deputados: 6 mai. 1997, p. 11319-20.

Mensagem nº 401, de 1997. Disponível em:

<<http://imagem.camara.gov.br/Imagem/d/pdf/DCD06MAI1997.pdf#page=7>>

Acesso em: 10 ago. 2018

_____, Senado Federal. Portal Atividade Legislativa. Disponível em:

<<https://www25.senado.leg.br/web/atividade>>

_____, Planalto. Portal da Legislação. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, com as alterações posteriores.

_____, Ministério das Relações Exteriores. Portal. *Acordos de serviços aéreos*.

Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/diplomacia-economica-comercial-e-financeira/15555-acordos-de-servicos-aereos>>

ACCIOLY, Hildebrando, et alii. *Manual de Direito Internacional Público*, 23ª e. São Paulo: Saraiva, 2017.

_____, *Tratado de Direito Internacional Público*, vol. 2, 3ª e. São Paulo: Quartier Latin, 2009.

GUERRA, Sidney. Curso de Direito Internacional Público, 11ª e. São Paulo: Saraiva, 2018.

ICAO. *Current parties to multilateral law treaties*. Acesso em: 29 jun. 2018.

Disponível em:

<https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf>

_____, – Uniting Aviation. Sítio eletrônico/ News release: *Beijing Convention to enter into force on 1 July 2018*. Disponível em:

<<https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Beijing-Convention-to-enter-into-force-on-1-July-2018.aspx>> Acesso em: 27 jun. 2018

_____, *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, done at Montreal, on 28 May, 1999: *Entry into force/status*. Disponível

em: <https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf>

MELLO, Celso Duvivier de Albuquerque. *Curso de Direito Internacional Público*, v. 2. Rio de Janeiro: Renovar, 2002 e 2004 (15ª e).

MIRANDA, Francisco Cavalcanti Pontes de. Comentários à Constituição de 1946, v. I., *apud* Silva Pacheco, op. cit., p. XIII

PACHECO, José da Silva. *Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica*, 4ª e., p. IX. Rio de Janeiro: Forense, 2006.

REZEK, Francisco. *Direito Internacional Público*, 16ª e. São Paulo: Saraiva, 2016.

_____, *Direito dos Tratados*. Rio de Janeiro: Forense, 1984.

SANTOS-DUMONT, Alberto. *O que eu vi, o que nós veremos*. São Paulo: 1918. Edição eletrônica. Belém: Universidade da Amazônia (UNAMA), Núcleo de Educação à Distância [20__?]. Disponível em:

<http://www.portugues.seed.pr.gov.br/arquivos/File/leit_online/santos_dumont.pdf>

_____, *Os meus balões (Dans l'air, 1904)*. 2ª ed. Brasília: Senado Federal, 2016.

2018-8606