



**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE DIREITO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO**

IDA GEOVANNA MEDEIROS DA COSTA

**CÉUS ABERTOS OU FECHADOS? UMA PERSPECTIVA COMPARADA
DECOLONIAL PARA OS ACORDOS INTERNACIONAIS DE SERVIÇOS AÉREOS:
A INTEGRAÇÃO AÉREA MULTILATERAL DA CAN E DO MERCOSUL E DOS
BILATERAIS DO PERU E BRASIL**

Brasília

2024

IDA GEOVANNA MEDEIROS DA COSTA

**CÉUS ABERTOS OU FECHADOS? UMA PERSPECTIVA COMPARADA
DECOLONIAL PARA OS ACORDOS INTERNACIONAIS DE SERVIÇOS AÉREOS:
A INTEGRAÇÃO AÉREA MULTILATERAL DA CAN E DO MERCOSUL E DOS
BILATERAIS DO PERU E BRASIL**

Dissertação submetida ao Programa de Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Direito da Universidade de Brasília (UnB), área de concentração: Direito, Estado e Constituição, como requisito necessário para a obtenção do grau de Mestre em Direito.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Inez Lopes Matos Carneiro de Farias.

Brasília

2024

Após sessão pública de defesa desta Dissertação de Mestrado, a candidata Ida Geovanna Medeiros da Costa foi considerada APROVADA pela Banca Examinadora.

BANCA EXAMINADORA

Professora Doutora Inez Lopes Matos Carneiro de Farias
Universidade de Brasília (UnB)
Orientadora

Professora Doutora Delphine Defossez
Northumbria University
Examinadora

Professora Doutora Gabriela Garcia Batista Lima Moraes
Universidade de Brasília (UnB)
Examinadora

Professor Doutor Fernando Barbelli Feitosa
Universidade de Brasília (UnB)
Examinador

Brasília-DF, 20 de Dezembro de 2024.

Aos meus pais, Carlos e Zilma (in memoriam)
pelo amor incondicional.

Ao meu irmão, Silvio Luiz pela parceria e
amizade.

AGRADECIMENTOS

Não seria possível dar início aos agradecimentos deste trabalho sem fazer uma retrospectiva de alguns acontecimentos que marcaram essa travessia. Começando pela publicação, em 2022, do resultado de minha aprovação no processo seletivo do curso de Mestrado Acadêmico do conceituado Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade de Brasília (UnB) na Linha de Pesquisa Internacionalização, Trabalho e Sustentabilidade, após meses de estudos, preparação e dedicação.

Depois de passar a madrugada atualizando o site do PPGD, abrir o resultado do Processo Seletivo, somar minhas notas e constatar a tão desejada aprovação, não contive a emoção de esperar amanhecer o dia para comunicar minha família. Acordei, imediatamente, os meus pais para avisá-los da concretização do sonho que, por ser meu, é igualmente deles: “Saiu o resultado, eu consegui! Não sei se vocês percebem a dimensão dessa aprovação, mas isso vai mudar as nossas vidas de um jeito que nem eu mesma consigo prever.”

Sempre enérgica e ativa, minha mãe não conseguiu mais dormir, preparou o café e ficou ali, me acompanhando naquele momento e interagindo comigo. Era uma novidade para a minha família acreana que acompanhou minha graduação em Direito à distância, do Acre, enquanto aqui em Brasília eu estudava – e que traz consigo, inconscientemente ou não a necessidade de “pensamento de fronteira” no setor aéreo –, conversar sobre as minhas novas dinâmicas e rotinas como mestrande e pesquisadora da Faculdade de Direito da UnB.

Mas, como todo início e fim de travessia traz consigo novas experiências – às vezes prazerosas, outras vezes dolorosas –, com ela veio as turbulências da vida experimentadas por todos os humanos algum dia: a perda. E é por essa razão que a concretização deste trabalho só foi possível diante do amor, parceria, cuidado, companheirismo e incentivo que meu pai, Carlos Celso Zuza, e meu irmão, Silvio Luiz Medeiros, me proporcionaram nos últimos 5 meses para que eu seguisse com força e equilíbrio. Só foi possível também dada a corrente de apoio de minha família materna, paterna e os amigos, orientadora de mestrado, demais professores e colegas de pesquisa e orientação da UnB.

Após o falecimento de minha avó paterna, vovó Ida Zuza (in memorian), a matriarca de nossa família, em maio deste ano, em Rio Branco, no Acre, minha mãe Zilma Medeiros (in memorian), sempre cheia de vida, alegria e coragem, repentinamente faleceu um mês e meio depois quando estava em nossa cidade natal. Foram dois lutos desafiadores de se administrar

enquanto eu percorria a escrita dessas páginas. Este trabalho é dedicado a elas pela importância que exercem em nosso seio familiar.

Em especial, a pesquisa é dedicada à minha mãe, que acompanhou de perto os primeiros rascunhos, capítulos e reuniões de orientação que eu realizava com a Professora Doutora Inez Lopes, enquanto concebia esta dissertação. Desde então, pensar e escrever sobre o Direito Internacional da Aviação ganhou um novo significado para mim: é, antes de tudo, uma razão para olhar para as nuvens e ter lembranças, saudade e gratidão pelos 27 anos em que estivemos juntas como mãe e filha, aprendendo e ensinando uma à outra a voar: mãe, os céus estão abertos para você.

Ao olhar, agora, para as outras vivências da travessia que me conduziram até este trabalho, preciso agradecer profundamente à Professora Doutora Inez Lopes, orientadora desta dissertação de mestrado, por tudo que me ensinou e ensina sobre Direito Internacional da Aviação, pela incansável dedicação, parceria e empenho que perpassam desde o Programa de Pós-Graduação (PPGD) em Direito da UnB, a Revista Direito.UnB – onde juntas, vimos a Classificação do periódico subir para A2 –, até as aulas ministradas na disciplina de Direito Internacional Privado da Graduação e seminários inovadores desenvolvidos na Pós-Graduação – que acompanhei como monitora.

Não posso esquecer das vanguardas realizadas nos observatórios e projetos do Grupo de Estudos em Direito Internacional Privado, do Comércio Internacional e Direitos Humanos - GDIP (FD/UnB/CNPq) nas linhas de pesquisa GDIP-TRANSJUS e GDIP-AÉREO e ESPACIAL e Grupo de Estudos em Transportes (GETRA/UnB), onde, concomitantemente, esta pesquisa nasce. As trocas com meus colegas de orientação do mestrado e doutorado foram motivadoras e fundamentais, então, sou grata a todos eles.

A sensibilidade transdisciplinar de minha orientadora sobre o Direito Internacional me ajudou a organizar mentalmente tantos conhecimentos – em especial, durante o processo de luto – e isso foi um incentivo para que as pesquisas desenvolvidas nesta dissertação atravessassem as duas linhas de seu grupo de pesquisa. Isso foi facilitado, a começar, pelo Encontro de Jóvenes Investigadores de La Asociación Americana de Derecho Internacional Privado (ASADIP) que participei em 2021 e 2022, XVI Jornadas da ASADIP do Rio de Janeiro em 2023, terminando no XII Encontro Internacional do Conselho Nacional de Pesquisa (CONPEDI) de Montevideú, no Uruguai.

Passar pelo MERCOSUL e o Oceano Atlântico em 2024 marcou o encerramento de um ciclo iniciado em 2013, quando aos 16 anos, em um intercâmbio do ensino médio, tive a oportunidade de visitar a CAN e conhecer o Oceano Pacífico. Me sinto assim, também, grata pelas pontes acadêmicas que a Prof.^a Inez Lopes realiza em diversos lugares do mundo, como com a Prof.^a Dr.^a Ana de Llano (UDELAR) que me levou ao Parlamento do MERCOSUL (Parlasul) e à Prof.^a Dr.^a Cecília Fresnedo (UDELAR) que apresentou à Faculdade de Direito e Biblioteca Jurídica da Universidad de La República del Uruguay (UDELAR). Essas últimas experiências em Montevidéu me conectaram novamente às pesquisas da dissertação.

Agradeço à Equipe da Agência Nacional de Aviação (ANAC) nas figuras de Ricardo Catanant e Diogo Arbigaus pelas valiosas contribuições, troca de ideias, incentivo e oportunidade para conversar sobre as minhas dúvidas durante a escrita dos Capítulos 2 e 3. A Mariana Altoé, Milena Capeluppi e Ana Benevides, demais servidores e Professores e colegas de pesquisa do Projeto *Women in Aviation* do Brasil, nesse sentido, obrigada pelo trabalho realizado na promoção e inclusão de mulheres na aviação civil brasileira e carreiras STEM por meio do Programa *Asa Para Todos* da ANAC.

Gratidão aos Professores Doutores: Carina Costa de Oliveira que muito me ensinou sobre pesquisa e inovação em direito internacional; Gabriela Garcia Batista Lima Moraes por ter me apresentado as contribuições de pesquisa de Delmas Marty a respeito da internacionalização dos direitos; Marcus Faro de Castro pelo alto nível de debates em suas aulas sobre direito, política, tecnologia e mercados; Alexandre de Araújo Costa pelas reflexões e discussões em filosofia política; George Galindo por me chamar a atenção sobre a necessidade de olhar crítico para o direito internacional social no Brasil; Ralf Michaels por ter despertado e mantido durante todo o curso o desejo de desmarginalização do direito internacional privado e aplicação do método comparado decolonial e tantos outros professores e pesquisadores da UnB e demais universidades parceiras. Todos esses conhecimentos contribuíram diretamente ou indiretamente para pensar a pesquisa.

Gratidão também aos servidores e servidoras da Secretaria do PPGD pela atenção, dedicação e empenho durante todo o mestrado.

Sou grata, por fim, aos demais professores doutores membros da Banca examinadora: Professora Doutora Delphine Desfossez, Professora Doutora Gabriela Garcia Batista Lima Moraes e Professor Doutor Fernando Barbelli Feitosa por terem aceitado avaliar esta dissertação e pelas contribuições. As leituras criteriosas, observações enriquecedoras e

sugestões foram importantes para aprimorar o trabalho e minha formação acadêmica e científica. Obrigada por terem dedicado seu tempo e conhecimento.

A Ana Cristina Costa (estudante do Curso de Letras da UnB) e Silvio Luiz Medeiros (estudante do Curso de Gestão Pública do IFB), os meus agradecimentos pela revisão do trabalho.

“Todo mundo sonha acordado às vezes, como um cientista, de alguma forma. Fantasias elaboradas com disciplina são a grande fonte de todo o pensamento criativo. Newton sonhava, Darwin sonhava, você sonha. As imagens evocadas são a princípio vagas. Elas podem variar de formato e surgir ou desaparecer. Elas se tornam um pouco mais sólidas quando desenhadas em diagramas em blocos ou folhas de papel, e ganham vida à medida que se buscam e se encontram exemplos reais [...] As ideias na ciência surgem mais prontamente quando alguma parte do mundo é estudada em si mesma. Elas vêm como resultado de conhecimento completo, bem organizado de tudo que se sabe ou que se pode imaginar sobre entidades e processos reais sobre aquele fragmento da existência.”

(WILSON, Edward O. **Cartas a um Jovem Cientista**. Tradução: Rogério Galindo. 1ª Edição, São Paulo: Companhia das Letras, 2015, p. 31-32).

RESUMO

A dissertação aborda o impacto dos acordos internacionais de serviços aéreos na integração regional aérea sul-americana, com ênfase nos blocos da Comunidade Andina de Nações (CAN) e do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e seus países de maior área geográfica, Brasil e Peru. O problema de pesquisa investigado é: sob uma perspectiva decolonial, os Acordos Internacionais de Serviços Aéreos multilaterais da CAN e MERCOSUL e bilaterais do Peru e Brasil promovem "céus abertos" na região andina e mercosureña? A pesquisa questiona se os acordos internacionais de transporte aéreo analisados efetivamente favorecem a abertura dos céus, a conectividade e a autonomia regional ou se reproduzem dinâmicas de desigualdade estrutural entre os países sul-americanos. O objetivo geral é analisar como os acordos de serviços aéreos multilaterais da CAN e MERCOSUL e bilaterais do Brasil e Peru celebrados com os países membros dos blocos andino e mercosureño, promovem a mobilidade regional e contribuem para a superação da dependência histórica, considerando as assimetrias geográficas, climáticas, políticas, econômicas e sociais de cada país da região. Com isto em vista, aborda a importância de mecanismos institucionais e estatísticos comunitários, como a produção de relatórios mensais e anuais do Comitê Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) da CAN, para monitorar e avaliar o progresso da integração regional aérea e o papel desempenhado pela CLAC na integração dos serviços de transporte aéreo na América Latina e no fortalecimento de um contrapoder decolonial que promove um marco regulatório que valoriza a diversidade normativa e a solidariedade regional. Dentre os objetivos específicos, esta dissertação visa investigar a relação entre a aviação civil e a integração regional na América do Sul; analisa os acordos de serviços aéreos multilaterais da CAN – Decisão Nº 582 de 2005 – e do MERCOSUL – Acordo de Fortaleza – e os bilaterais firmados pelo Brasil e Peru com os estados integrantes dos dois blocos; avalia, por meio do método comparado decolonial, os avanços e desafios, semelhanças e diferenças dos acordos em promover a mobilidade e conectividade regionais de forma inclusiva. A pesquisa adota o método dedutivo de abordagem com extração discursiva sobre o panorama e a complexidade dos acordos internacionais de serviços aéreos partindo de premissas gerais aplicáveis a hipóteses concretas concomitante a aplicação do método comparado decolonial. O levantamento de dados foi conduzido por meio da Técnica de Revisão Sistemática de Literatura (RSL), considerando o

período de 1996 a 2024 e análise documental de acordos internacionais considerando o período de 1948 a 2024. A metodologia também incluiu uma abordagem interdisciplinar, incorporando não somente elementos do Direito Internacional, mas das Relações Internacionais, Economia, Ciências Políticas, Sociologia, História e Filosofia. A dissertação utilizou dados estatísticos e relatórios de tráfego aéreo de fontes nacionais e internacionais com foco na CAN e MERCOSUL, além de acordos bilaterais do Brasil e Peru e incluiu demais formatos de pesquisas e informações como vídeos, imagens e informações oficiais. Uma abordagem mais colaborativa e sensível às desigualdades e dependências históricas é, ao menos, importante para reimaginar e construir um modelo de integração aérea com abertura dos céus que priorize o crescimento econômico, a justiça social e o fortalecimento da autonomia regional para empresas e consumidores. Fortalecer e expandir os acordos de serviços aéreos na América Latina impulsiona o transporte de passageiros, cargas e correios, além de fomentar a qualificação da mão de obra e o turismo regional, promovendo maior exploração econômica e cultural. É essencial melhorar a infraestrutura aeroportuária e integrar o transporte multimodal, ampliando rotas e incluindo novas liberdades do ar. Os acordos multilaterais e bilaterais firmados pelos países e blocos analisados indicam uma contribuição latino-americana com identidades e qualidades próprias para a internacionalização dos acordos de céus abertos. O modelo reflete acordos que se encontram entre a uniformização e a harmonização, evidenciando avanços na circulação de algumas obrigações de direito internacional, ainda que sem alcançar uma liberalização completa.

Palavras-Chave: Acordos Internacionais de Céus Abertos. Integração Regional Aérea. Comunidade Andina de Nações. Mercado Comum do Sul. Perspectiva Comparada Decolonial.

ABSTRACT

The dissertation addresses the impact of international air services agreements on South American regional air integration, with emphasis on the blocks of the Andean Community of Nations (CAN) and the Common Market of the South (MERCOSUR) besides their countries with the largest geographical area, Brazil and Peru. The research problem investigated is: from a decolonial perspective, do the CAN and MERCOSUR multilateral and bilateral International Air Services Agreements of Peru and Brazil promote "open skies" in the Andean and Mercosur region? The research questions whether the international air transport agreements analyzed effectively favor the opening of the skies, connectivity and regional autonomy or reproduce dynamics of structural inequality among South American countries. As a general objective, it analyzes how the multilateral air service agreements of the CAN and MERCOSUR and bilateral air services agreements of Brazil and Peru signed with the member countries of the Andean and Mercosuran blocs promote regional mobility and contribute to overcoming historical dependence, considering the geographical, climatic, political, economic and social asymmetries of each country's region. With this in mind, it addresses the importance of community institutional and statistical mechanisms, such as the production of monthly and annual reports by the Andean Committee of Aeronautical Authorities (CAAA) of can, to monitor and evaluate the progress of regional air integration and the role played by CLAC in the integration of air transport services in Latin America and in strengthening a decolonial counterpower that promotes a regulatory framework that values regulatory diversity and regional solidarity. Among the specific objectives, it investigates the relationship between civil aviation and regional integration in South America; analyzes the multilateral air service agreements of CAN – Decision No. 582 of 2005 – and MERCOSUR – Fortaleza Agreement – and the bilateral agreements signed by Brazil and Peru with the member states of the two blocs; evaluates, through the decolonial comparative method, the advances and challenges, similarities and differences of the agreements in promoting regional mobility and connectivity in an inclusive manner. The research adopts the deductive method of approach with discursive extraction on the panorama and complexity of international air service agreements based on general premises applicable to concrete hypotheses concomitant with the application of the decolonial comparative method. The data collection was conducted using the Literature Systematic Review Technique (RSL), considering the period from 1996

to 2024 and documentary analysis of international agreements considering the period from 1948 to 2024. The methodology also included an interdisciplinary approach, incorporating not only elements of International Law, but of International Relations, Economics, Political Science, Sociology, History and Philosophy. The dissertation used statistical data and air traffic reports from national and international sources with a focus on CAN and MERCOSUR, as well as bilateral agreements from Brazil and Peru and included other research formats and information such as videos, images and official information. A more collaborative and responsive approach to historical inequalities and dependencies is at least important to reimagine and build a model of sky-opening air integration that prioritizes economic growth, social justice, and strengthening regional autonomy for businesses and consumers. Strengthening and expanding air service agreements in Latin America boosts the transport of passengers, cargo and mail, in addition to fostering the qualification of the workforce and regional tourism, promoting greater economic and cultural exploitation. It is essential to improve airport infrastructure and integrate multimodal transport, extending routes and including new air freedoms. The multilateral and bilateral agreements signed by the countries and blocs analyzed indicate a Latin American contribution with its own identities and qualities for the internationalization of open skies agreements. The model reflects agreements that are between standardization and harmonization, showing advances in the circulation of some international law obligations, even without achieving complete liberalization.

Keywords: International Open Skies Agreements. Regional Air Integration. Andean Community of Nations. Common Market of South. Decolonial Compared Perspective.

RESUMEN

La tesis aborda el impacto de los acuerdos internacionales de servicios aéreos en la integración aérea regional sudamericana, con énfasis en los bloques de la Comunidad Andina de la Naciones (CAN) y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y sus países con mayor área geográfica, Brasil y Perú. El problema de investigación investigado es: desde una perspectiva descolonial, ¿la CAN y los Acuerdos Internacionales de Servicios Aéreos multilaterales y bilaterales del MERCOSUR de Perú y Brasil promueven "cielos abiertos" en la región andina y del Mercosur? La investigación cuestiona si los acuerdos internacionales de transporte aéreo analizados favorecen efectivamente la apertura de los cielos, la conectividad y la autonomía regional o reproducen dinámicas de desigualdad estructural entre los países sudamericanos. El objetivo general es analizar cómo los acuerdos multilaterales de servicios aéreos de la CAN y MERCOSUR y los acuerdos bilaterales de servicios aéreos de Brasil y Perú firmados con los países miembros de los bloques Andino y Mercosurano promueven la movilidad regional y contribuyen a superar la dependencia histórica, considerando las asimetrías geográficas, climáticas, políticas, económicas y sociales de cada país de la región. Con esto en mente, aborda la importancia de los mecanismos institucionales y estadísticos comunitarios, como la producción de informes mensuales y anuales por parte del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) de la CAN, para monitorear y evaluar el progreso de la integración aérea regional y el papel desempeñado por CLAC en la integración de los servicios de transporte aéreo en América Latina y en el fortalecimiento de un contrapoder descolonial que promueva un marco regulatorio que valore la diversidad regulatoria y la solidaridad regional. Entre los objetivos específicos, esta tesis tiene como objetivo investigar la relación entre la aviación civil y la integración regional en América del Sur; analiza los acuerdos multilaterales de servicios aéreos de CAN – Decisión No. 582 de 2005 – y MERCOSUR – Acuerdo de Fortaleza – y los acuerdos bilaterales firmados por Brasil y Perú con los estados miembros de los dos bloques; evaluar, a través del método comparativo decolonial, los avances y desafíos, similitudes y diferencias de los acuerdos en la promoción de la movilidad y conectividad regional de manera inclusiva. La investigación adopta el método deductivo de abordaje con extracción discursiva sobre el panorama y la complejidad de los acuerdos internacionales de servicios aéreos a partir de premisas generales aplicables a hipótesis concretas concomitantes con la aplicación del método comparativo

decolonial. La recolección de datos se realizó utilizando la Técnica de Revisión Sistemática de la Literatura (RSL), considerando el período de 1996 a 2024 y el análisis documental de los acuerdos internacionales considerando el período de 1948 a 2024. La metodología también incluyó un enfoque interdisciplinario, incorporando no solo elementos de Derecho Internacional, sino de Relaciones Internacionales, Economía, Ciencia Política, Sociología, Historia y Filosofía. La tesis utilizó datos estadísticos e informes de tráfico aéreo de fuentes nacionales e internacionales con enfoque en CAN y MERCOSUR, así como acuerdos bilaterales de Brasil y Perú e incluyó otros formatos de investigación e información como videos, imágenes e información oficial. Un enfoque más colaborativo y receptivo a las desigualdades y dependencias históricas es al menos importante para reimaginar y construir un modelo de integración aérea que abra el cielo y priorice el crecimiento económico, la justicia social y el fortalecimiento de la autonomía regional para las empresas y los consumidores. Fortalecer y ampliar los acuerdos de servicios aéreos en América Latina impulsa el transporte de pasajeros, carga y correo, además de fomentar la calificación de la fuerza laboral y el turismo regional, promoviendo una mayor explotación económica y cultural. Es fundamental mejorar la infraestructura aeroportuaria e integrar el transporte multimodal, ampliando rutas e incluyendo nuevas libertades aéreas. Los acuerdos multilaterales y bilaterales firmados por los países y bloques analizados indican un aporte latinoamericano con identidades y cualidades propias para la internacionalización de los acuerdos de cielos abiertos. El modelo refleja acuerdos que están entre la estandarización y la armonización, mostrando avances en la circulación de algunas obligaciones de derecho internacional, incluso sin lograr una liberalización completa.

Palabras-clave: Acuerdos Internacionales de Cielos Abiertos. Integración Regional Aérea. Comunidad Andina de Naciones. Mercado Común del Sur. Perspectiva Comparada Decolonial.

LISTA DE QUADROS E GRÁFICOS

Quadro 1 – As cinco liberdades do ar.....	84
Quadro 2 – As quatro liberdades adicionais do ar.....	86
Quadro 3 – Acordos Bilaterais sobre Serviços Aéreos firmados pelo Brasil com os países membros que integram a CAN e o MERCOSUL.....	112
Quadro 4 – Acordos Bilaterais sobre Serviços Aéreos firmados pelo Peru com os países membros que integram a CAN e o MERCOSUL.....	114
Gráfico 1 – Distribuição do tráfego aéreo internacional de passageiros do Peru por continente em 2023.....	126
Gráfico 2 – Distribuição do Tráfego Internacional de passageiros do Peru por países em 2023..	127
Gráfico 3 – Distribuição do Tráfego Internacional de passageiros do Brasil por continente em 2022 e 2023.....	143
Gráfico 4 – Distribuição do Tráfego Internacional de passageiros do Brasil por países em 2022 e 2023.....	144
Gráfico 5 – Distribuição do Tráfego Internacional de passageiros dos países membros da CAN em 2023.....	168
Gráfico 6 – Distribuição total do Tráfego Internacional de passageiros da CAN em 2023....	169

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ALADI – Associação Latino-Americana de Integração

ALALC – Associação Latino-Americana de Livre-Comércio

ALTA – Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo

ANAC (Brasil) – Agência Nacional de Aviação Civil

ANAC (Argentina) – Administração Nacional de Aviação Civil

AP – Aliança do Pacífico

Aerocivil (Colômbia) – Unidade Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

ASAs – Acordos de Serviços Aéreos

ATM – Gestão do Tráfego Aéreo

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CAA – Conselho de Autoridades Aeronáuticas

CAAA – Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas

CAN – Comunidade Andina das Nações

CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica

CE – Comissão Europeia

CEE – Comunidade Econômica Europeia

CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe

CAE – Comitê Andino de Estatística

CLAC – Comissão Latino-Americana de Aviação Civil

DGAC (Bolívia) – Direção Geral de Aeronáutica Civil

DGAC (Equador) – Direção Geral de Aviação Civil do Equador

DGAC (Peru) – Direção Geral de Aeronáutica Civil

DINAC (Paraguai) – Direção Nacional de Aeronáutica Civil

DINACIA (Uruguai) – Direção Nacional de Aviação Civil e Infraestrutura Aeronáutica

FMI – Fundo Monetário Internacional

GATT – Acordo Geral de Tarifas e Comércio

IATA – Associação Internacional de Transporte Aéreo

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

MERCOSUL – Mercado Comum do Sul
NAFTA – Tratado Norte Americano de Livre Comércio
OACI – Organização da Aviação Civil Internacional
OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OEA – Organização dos Estados Americanos
OIs – Organizações Internacionais
OMC – Organização Mundial do Comércio
OSAs – Acordo de Céus Abertos
PIB – Produto Interno Bruto
PDL – Projeto de Decreto Legislativo
PL – Projeto de Lei
PICE – Programa de Integração e Cooperação Econômica
PNAC – Política Nacional de Aviação Civil
SETA – Sistema Estatístico de Transporte Aéreo da Comunidade Andina
SNA – Sindicato Nacional dos Aeronautas
TLC – Tratado de Livre Comércio
UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
UNIDROIT – Instituto Internacional para a Unificação do Direito Privado
MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
MRE – Ministério das Relações Exteriores
MT – Ministério dos Transportes
MTUR – Ministério do Turismo
MTC (Peru) – Ministério de Transportes e Comunicações
MPor – Ministério de Portos e Aeroportos
UE – União Europeia
ZIF – Zona de Integração Fronteiriça

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO: CAPÍTULO METODOLÓGICO.....	22
2. CAPÍTULO 1 – A AVIAÇÃO CIVIL E O SONHO MAIS ANTIGO DA AMÉRICA LATINA.....	47
2.1. De Simón Bolívar para Alberto Santos Dumont.....	48
2.1.1. O potencial da aviação civil e sua regulação.....	51
2.1.2. Por experiências regionais sul-americanas na Aviação.....	56
2.2. A Integração Regional também está no ar.....	59
2.2.1. A “ousada” Comunidade Andina de Nações (CAN) está morta?.....	62
2.2.2. MERCOSUL: o “estranho (des)conhecido” com mais de 30 anos de resistência.....	70
3. Considerações Parciais.....	79
4. CAPÍTULO 2 – AS LIBERDADES DO AR E A ORIGEM DOS ACORDOS DE CÉUS ABERTOS: MENOS RESTRIÇÕES NOS ACORDOS DE SERVIÇOS AÉREOS (ASAs), MAIS LIBERDADE DE TRÁFEGO.....	81
4.1. Open skies, Cielos abiertos ou simplesmente Céus Abertos: o conceito.....	82
4.2. Os Acordos de Céus Abertos como Instrumentos Regulatórios da Aviação Civil Internacional.....	91
4.2.1. O percurso para celebração de um ASA no Brasil.....	91
4.2.2. O percurso para celebração de um ASA no Peru.....	95
4.2.3. O percurso para incorporação da Decisão Nº 582 da CAN.....	97
4.2.4. O percurso para incorporação do Acordo de Fortaleza do MERCOSUL.....	98
5. Céus Abertos para a economia.....	99
5.1. Os aspectos negativos dos Acordos de Céus Abertos: há miragens econômicas?.....	102
5.2. Os aspectos positivos dos Acordos de Céus abertos: abrindo os horizontes econômicos.....	107
5.2.1. Acordos de Serviços Aéreos Bilaterais do Brasil e Peru celebrados com os países membros da CAN e do MERCOSUL.....	112
5.2.2. Acordos de Serviços Aéreos Multilaterais da CAN, MERCOSUL e CLAC....	115
6. Considerações Parciais.....	119
7. CAPÍTULO 3 – PERSPECTIVA COMPARADA DECOLONIZADA SOBRE OS	

ACORDOS DE SERVIÇOS AÉREOS MULTILATERAIS DA CAN E DO MERCOSUL E DOS BILATERAIS DO PERU E BRASIL: CÉUS ABERTOS OU FECHADOS?.... 121

7.1. Dos Andes à Amazônia: a dimensão decolonial dos acordos aéreos bilaterais do Peru e Brasil celebrados com os países membros da CAN e do MERCOSUL..... 123

7.1.1. Céus peruanos: análise dos Acordos de Serviços Aéreos Bilaterais do Peru celebrados com os países membros da CAN e do MERCOSUL..... 124

A. Argentina: Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República do Peru e o Governo da República Argentina (2007)..... 128

B. Bolívia: a inserção aérea boliviana por meio do Acordo Multilateral da CAN e os desafios e oportunidades para um país sem acesso ao mar..... 130

C. Brasil: Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República do Peru e o Governo da República Federativa do Brasil (2009)..... 132

D. Colômbia: Acordo sobre Transporte Aéreo Transfronteiriço (2003)..... 134

E. Equador: Acordo Específico Peruano-Equatoriano sobre Trânsito Transfronteiriço de Aeronaves (2001)..... 136

F. Paraguai: Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da República do Paraguai e o Governo da República do Peru (2001)..... 138

G. Uruguai: Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da República do Peru e o Governo da República Oriental do Uruguai (2002)..... 140

7.1.2. Céus brasileiros: análise dos Acordos de Serviços Aéreos Bilaterais do Brasil celebrados com os países membros da CAN e do MERCOSUL..... 142

A. Argentina: Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares entre os Estados Unidos do Brasil e o Governo da República Argentina (1948)..... 145

B. Bolívia: Acordo sobre Transportes Aéreos entre os Estados Unidos do Brasil e a República da Bolívia (1951)..... 147

C. Colômbia: Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Colômbia (1958) e o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Colômbia (2021)... 148

D. Equador: Acordo sobre Serviços entre o Governo da República do Equador e o Governo da República Federativa do Brasil (2013)..... 151

E. Paraguai: Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares entre o Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo da República do Paraguai (1951) e o Acordo sobre

Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai (2016).....	152
F. Uruguai: Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares entre a República dos Estados Unidos do Brasil e a República Oriental do Uruguai (1956) e o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai (2009).....	154
G. Venezuela: Acordo sobre Transporte Aéreo Regular entre a República Federativa do Brasil e a República da Venezuela (1988) e Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Bolivariana da Venezuela (2008).....	156
7.1.2.1. A Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) e o papel do Brasil na integração regional aérea sul-americana.....	159
8. Do Pacífico ao Atlântico: a dimensão decolonial dos Acordos Aéreos Multilaterais da CAN e do MERCOSUL.....	160
8.1. A Decisão Nº 582 da CAN: cruzando as cordilheiras por vias aéreas e avançando em integração regional.....	163
8.2. Produção de estatísticas esquecidas: o Acordo de Fortaleza e suas implicações.....	170
8.3. Nuvens regionais consultivas: o Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados-Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC).....	174
9. Considerações Parciais.....	176
10. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	179
REFERÊNCIAS.....	185
APÊNDICE A – TABELA TÉCNICA DE RSL.....	204
ANEXO A – ACORDO DE FORTALEZA.....	205
ANEXO B – ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL.....	218
ANEXO C – DECISÃO 582.....	255
ANEXO D – DECISIÓN 650.....	264
ANEXO E – DECRETO Nº 6.780 DE 18 DE FEVEREIRO DE 2009.....	267
ANEXO F – MEMORANDO DE SANTIAGO.....	288

1. INTRODUÇÃO: CAPÍTULO METODOLÓGICO

A pesquisa sobre Céus Abertos – acordos que criam condições flexíveis para o acesso a mercados, estabelecidos entre dois ou mais países e que permitem que as companhias aéreas ofereçam serviços internacionais tanto de transporte de passageiros quanto de carga – é de vital importância nas investigações científicas, pois vai além da simples regulamentação do transporte aéreo, abordando questões econômicas, sociais e geopolíticas.

Seu conceito, ligado à flexibilização das normas para o transporte aéreo entre nações, é essencial para incentivar a conectividade, o crescimento econômico e a integração regional. No contexto da América do Sul, os acordos internacionais de serviços aéreos, tanto multilaterais quanto bilaterais, têm sido fundamentais para a mobilidade e para a superação de barreiras históricas de dependência estrutural.

Sob uma perspectiva acadêmica e jurídica, a análise dos Céus Abertos exige uma abordagem interdisciplinar de Direito Internacional Público e Privado. O campo do Direito é crucial para a avaliação e execução desses acordos, pois fornece a estrutura normativa que regula as interações entre Estados, companhias aéreas e consumidores. A partir de tratados como a Convenção de Chicago (1944), as normas internacionais estabelecem diretrizes para a harmonização legislativa e a segurança na aviação.

Além disso, a integração aérea é fundamental para o fortalecimento da integração regional na América do Sul, representada por blocos como a Comunidade Andina de Nações (CAN) e o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL). Esses blocos não apenas negociam acordos de transporte aéreo, mas também refletem esforços conjuntos para enfrentar desafios geográficos, econômicos e políticos, buscando promover justiça social e autonomia regional. A partir de uma perspectiva decolonial, é essencial examinar se esses acordos favorecem a inclusão e a equidade ou se perpetuam dinâmicas de desigualdade estrutural.

Dessa forma, a presente dissertação analisa, por meio de uma perspectiva comparada decolonizada, os Acordos Internacionais de Serviços Aéreos multilaterais pactuados no âmbito da Comunidade Andina de Nações (CAN) e do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), bem como os bilaterais do Peru e Brasil – países de maior dimensão territorial andina e mercosurena – celebrados com os demais países membros dos dois blocos. Por fim, busca entender como reverberam na integração regional aérea sul-americana, permitindo maior mobilidade de pessoas com céus “abertos”.

Com base nas contribuições teóricas de Nelson Maldonado-Torres, a colonialidade diz respeito a padrões de poder enraizados que emergiram do colonialismo, mas que continuam a moldar a cultura, o trabalho, as interações sociais e a produção do conhecimento além das fronteiras das administrações coloniais. Essa dinâmica se perpetua através de livros, critérios de avaliação acadêmica, normas culturais, percepções comuns, a autoimagem das populações, suas aspirações e em muitos outros aspectos da vivência contemporânea. De certa maneira, os indivíduos modernos estão imersos na colonialidade constantemente, dia após dia¹.

Como explica Aníbal Quijano a respeito da colonialidade do saber, a codificação das distinções entre conquistadores e conquistados em relação ao conceito de 'raça' refere-se a uma suposta estrutura biológica que estabelecia uma hierarquia de inferioridade natural entre os indivíduos. Os conquistadores adotaram essa noção como o fundamento das relações de domínio que a conquista instaurou. Paralelamente, surgiu uma nova estrutura que regulamentava o trabalho e seus recursos, englobando práticas como escravidão, servidão, produção independente de mercadorias e reciprocidade, todas organizadas em torno da base do capital e do mercado global².

As perspectivas decoloniais, no sentido oposto, como complementa Ralf Michaels, expressam uma virada decolonial nas humanidades. Isso inclui o reconhecimento da colonialidade e da modernidade como duas faces da mesma moeda e o reconhecimento de uma matriz colonial de poder dentro da qual a colonialidade emerge. Mas também inclui a decolonialidade como uma forma de superar a colonialidade, a superioridade hierárquica e as tendências universalizantes do domínio colonizador em favor da pluriversalidade³.

Para alcançar esse objetivo, é essencial que a academia amplie sua visão além das perspectivas tradicionais de integração, inclusive a aérea, trazendo abordagens mais variadas e contextualizadas, como também sugerido pelas lições de *O Direito Marginal* de Ralf Michaels. Sob a ótica jurídica, isso implica em adotar a noção de um universo jurídico plural, onde diferentes sistemas e tradições coexistem e enriquecem a compreensão global do direito. Essa abordagem visa complementar, e não excluir, as contribuições históricas e teóricas,

¹ MALDONADO-TORRES, Nelson. On the coloniality of being: Contributions to the development of a concept. *Cultural studies*, v. 21, n. 2-3, 2007, p. 4.

² QUIJANO, Aníbal. Coloniality of power and Eurocentrism in Latin America. *International sociology*, v. 15, n. 2, 2000, p. 533-534.

³ MICHAELS, Ralf. Decolonial comparative law: FAQ. In: *A Research Agenda for Comparative Law*. Edward Elgar Publishing, 2024, p. 65-66.

promovendo um diálogo mais inclusivo entre as diversas maneiras de pensar e praticar o direito⁴.

A despeito do que trata Walter Mignolo, a importância do pensamento de fronteira consiste em refletir a partir das margens ou limites dos sistemas dominantes – como no caso da integração aérea – de forma a oferecer uma alternativa à hegemonia ao incentivar a valorização de normatividades locais e promover a justiça epistêmica. O projeto decolonial passa pelo desprendimento e a abertura necessárias para encontrar possibilidades de conhecimentos, memórias e histórias que foram encobertas⁵.

Delmas-Marty traz, então, aportes sobre a internacionalização dos direitos – que representa a conexão entre o direito internacional e as transformações nas relações globais, visando estabelecer uma ordem fundamentada em princípios liberais universais e na criação de um sistema jurídico comum. Este processo busca harmonizar a diversidade de valores e tradições, mas sua interferência nos direitos nacionais é tanto inevitável quanto complexa, podendo resultar em consequências tanto benéficas quanto prejudiciais⁶.

Uma internalização normativa inadequada pode levar à erosão de culturas e dificultar o diálogo entre diferentes tradições, ressaltando a relevância de considerar a incomensurabilidade de conceitos e modos de vida ao formular e implementar normas. O direito internacional é também uma ferramenta crucial para abordar questões globais, sem desconsiderar as ordens locais e valorizando a cooperação de atores além do Estado⁷.

Na mesma direção dessas perspectivas, a constituição de organismos internacionais em âmbito regional como a CAN e o MERCOSUL, constitui, assim, esforço estratégico para transcender outros conceitos da aviação civil. Essa participação dos Organismos Internacionais propicia a adoção de mecanismos jurídicos, a padronização de comportamentos e fórmulas contratuais, facilitando o entendimento e as negociações comerciais. Dessa

⁴ MICHAELS, Ralf. O Direito Marginal. In: FARIAS, Inez Lopes Matos Carneiro de e MOSCHEN, Valesca Raizer Borges (Org.). **Desafios do Direito Internacional Privado na Sociedade Contemporânea**. 1ª Ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, v. 1, 2020. p. 18.

⁵ MIGNOLO, Walter. **La opción decolonial: desprendimiento y apertura. Un manifiesto y un caso**. Tabula Rasa, Bogotá, Colombia, n. 8, 2008, p. 252.

⁶ DELMAS-MARTY, Mireille. **Trois défis pour un droit mondial**. Tradução Livre. Paris, Éditions du Seuil, novembro de 1998, p. 122.

⁷ DELMAS-MARTY, “ref. 6”, p. 106.

interação decorre outro fenômeno no cenário internacional: a mundialização do Direito resultante da disseminação de conceitos, princípios e normas⁸.

No próprio Sul Global existem formulações e tentativas de integrações regionais aéreas, por exemplo, que merecem aprofundamento acadêmico⁹. Essas ações ultrapassam a simples conectividade, visam enfrentar questões específicas, como a desigualdade entre regiões quanto ao acesso ao transporte aéreo, o acesso a mercados e a promoção do desenvolvimento sustentável. A integração regional é um fenômeno mundial com múltiplas manifestações e formatações apesar de ter ganhado uma outra dimensão de referência, projeto e processo de integração regional de outras regiões¹⁰.

É importante resgatar, revisar e valorizar as iniciativas de integração e regionalismo desenvolvidas na América Latina no que diz respeito à elaboração de normas relacionadas à aviação, em especial, no contexto Sul Global. Inserida na perspectiva decolonial, a análise também reconhece as contribuições da América Latina para a internacionalização dos direitos, levando em consideração as particularidades culturais, econômicas e políticas da região, ao mesmo tempo em que não ignora as influências europeias que moldaram o direito internacional.

O modelo latino-americano de céus abertos representa uma resposta regional às dinâmicas globais, sugerindo alternativas que buscam harmonizar e uniformizar normas em certos aspectos, enquanto afirmam as identidades nacionais. Essa abordagem não apenas contribui para as perspectivas decoloniais, mas também destaca o papel da América Latina e do Sul Global na construção de um direito internacional mais inclusivo e diversificado.

A integração promovida pela aviação civil ilustra esse processo, servindo como um instrumento de harmonização normativa e de promoção da autonomia regional, sem sacrificar a diversidade local. Valorizar esse modelo é um ato decolonial, pois reconhece as características intrínsecas da América Latina e sua capacidade de apresentar soluções. Enfatizar a singularidade do modelo regional, mostrar como a aviação civil estimula a integração econômica e social, e ressaltar a participação ativa dos países e organizações

⁸ MAGALHÃES, José C. “Prefácio” In: MERCADANTE, Araminta de Azevedo; JUNIOR, Umberto C.; ARAÚJO, Leandro R. **Blocos Econômicos e Integração na América Latina, África e Ásia**. 1ª Ed. 2007, 2ª Reimpressão, Curitiba: Juruá, Vol. 1, 2012. p. 7.

⁹ BRICEÑO RUIZ, José. **Las teorías de la integración regional: más allá del eurocentrismo**. Bogotá: Universidad Cooperativa de Colombia: Centro de Pensamiento Global, Colección de bolsillo Acontecer Mundial - Tomo 8, 2018. p. 50.

¹⁰ SILVA, Armstrong Pereira da. **As teorias da integração regional: mais além do eurocentrismo**. Cadernos Prolam/USP, v. 18, Nº 35, jul./dez., 2019. p. 197.

internacionais do Sul Global na elaboração de regimes internacionais são passos fundamentais para fortalecer a autonomia e fomentar uma ordem internacional mais justa.

Um exemplo disso é de quando Bolívar conclamou a América do Sul à unidade política e territorial¹¹ em 1826, durante a realização do Primeiro Congresso Americano, realizado no Panamá. Ele já almejava o aprofundamento de um projeto político amplo e de caráter continental¹² por meio da supressão das fronteiras traçadas pelas metrópoles europeias. Uma decorrência desse ideal tem relação com a liberdade de trânsito e fixação dos cidadãos¹³.

Mas o que certamente não imaginava àquela época, é que a integração latino-americana também pode se desenvolver por vias aéreas. O primeiro voo de balão com propulsão própria – o N-1¹⁴ – foi projetado e pilotado somente em 1898¹⁵, em território europeu e francês, pelo brasileiro e também latino-americano, Alberto Santos Dumont, de modo que desde sua criação, para alguns Estados, a aviação civil internacional é símbolo de aspirações nacionais de orgulho, prestígio e penetração global¹⁶.

Sobre o desenvolvimento da aviação, Leonardo da Vinci é apontado como o fundador da aerodinâmica por ter enxergado a possibilidade de voar através de mecanismos construídos. Em 1709, Padre Bartolomeu Gusmão voa em um balão em Lisboa. Em 1783, os irmãos Montgolfier lançam um balão de papel e tecido na França. Em 1804, Sir George Cayley inicia a invenção do avião, finalizada pelos irmãos Wright. Em 1906¹⁷, o 14-bis, de

¹¹ MENDES, José S. ¿PUERTAS ABIERTAS? migrações regionais, direito e integração na Comunidade Andina de Nações e no Mercosul. **Caderno CHR**. Salvador, v. 29, N. SPF 03, 2016, p. 77.

¹² MEIRELLES, Elizabeth. Comunidade Andina. In: MERCADANTE, Araminta de Azevedo; JÚNIOR, Umberto C.; ARAÚJO, Leandro R. (Org.). **Blocos Econômicos e Integração na América Latina, África e Ásia**. 1ª Ed. Curitiba: Juruá, v. 1, 2006, p. 162.

¹³ MENDES, “ref. 11”.

¹⁴ BRASIL. Museu de Astronomia e Ciências Afins (MAST). **Santos Dumont: o brasileiro que abriu as asas perto do Sol**. Disponível em: <<https://www.gov.br/mast/pt-br/assuntos/noticias/2024/julho/santos-dumont-o-brasileiro-que-abriu-as-asas-perto-do-sol>>. Acesso em: 09 dez. 2024.

¹⁵ CAMINO, Maria E. M. B.; MENCK, José Theodoro Mascarenhas. **O espaço aéreo, as chamadas liberdades do ar e os respectivos atos internacionais submetidos ao poder legislativo entre 1988 e 2018**. Brasília: Câmara Legislativa, 2018, p. 5.

¹⁶ DEMPSEY, Pau Stephen. **Public International Law**. Ed. McGill University, 2017, p. 1.

¹⁷ BRASIL. Força Aérea Brasileira. **O fato histórico de Santos Dumont em 7 de setembro: um marco na aviação**. Disponível em: <<https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/41497/INDEPEND%C3%8ANCIA%20DO%20BRASIL%20-%20O%20Fato%20Hist%C3%B3rico%20de%20Santos%20Dumont%20em%207%20de%20setembro:%20Um%20Marco%20na%20Avia%C3%A7%C3%A3o#:~:text=No%20dia%207%20de%20setembro%20de%201906%2C%20%20Aviador%20brasileiro,data%20para%20homenagear%20o%20Brasil>>. Acesso em: 09 dez. 2024

Dumont, ergue-se do solo com sua própria potência motora, realizando a primeira demonstração pública do voo de aeroplano¹⁸.

Com a invenção do avião, no início do século XX, e o rápido desenvolvimento da tecnologia aeronáutica, passa-se a discutir como regular a navegação aérea. Duas correntes desenvolvem-se: uma encara a navegação aérea como destinada a se expandir amplamente mediante a garantia de certas liberdades, as quais seriam asseguradas por uma legislação internacional; e a outra, favorável à imposição de severas restrições à circulação de aeronaves.

Durante a Primeira Guerra Mundial os aviões foram utilizados em larga escala, incluindo o sobrevoo sobre países neutros, então firmou-se a corrente que propugnava pela imposição de restrições à circulação. Em 1919, a Convenção para a Regulamentação da Navegação Aérea consolidou o princípio da soberania do espaço aéreo¹⁹.

Em virtude do aumento do tráfego aéreo internacional, houve a necessidade de uma regulamentação mais precisa dos serviços internacionais de transporte aéreo, o que ocorreu com a assinatura da Convenção de Chicago, adotada em 07 de dezembro de 1944 – Magna Carta que regula as atividades do setor²⁰ –, que impôs restrições à livre prestação desse tipo de serviço. Tradicionalmente, os serviços de transporte aéreo internacionais submetem-se às disposições desta Convenção²¹.

Do sistema da Convenção de Chicago se originam as chamadas liberdades do ar: diferentes direitos, relativos ao transporte aéreo, que podem ser negociados bilateralmente ou multilateralmente entre os países²². Nela, consolida-se o princípio da soberania dos Estados sobre os seus respectivos espaços aéreos. No âmbito da Convenção, foram adotados dois acordos multilaterais, quais sejam: o Acordo Internacional de Trânsito Aéreo – que estabeleceu as duas primeiras liberdades do ar – e o Acordo Internacional de Transporte Aéreo – que criou a 3ª, 4ª e 5ª liberdades do ar.

Mas, após setenta e sete anos da Convenção de Chicago de 1944 sobre Aviação Civil Internacional, a sociedade internacional já não mais se reunia sob aqueles mesmos objetivos,

¹⁸ CAVALCANTE, E. P. G; DUARTE, Cristiane Rose; COHEN, Regina. **Arquitetura de aeroportos: dos terminais de passageiros operacionais aos comerciais**. Projetar, Natal, v. 2, n. 1, abr./2020, p. 59.

¹⁹ ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007. p. 115.

²⁰ LOPES, Inez. O Direito Internacional Privado e a proteção do consumidor em serviços de transporte aéreo. **Dizer o Direito: o papel dos tribunais no século XXI**, Atas do VII Congresso Internacional “Direito na Lusofonia”. UMinho Editora, 2021. p. 103.

²¹ ROESSING NETO, “ref. 19”, p. 114.

²² ROESSING NETO, “ref. 19”.

pois novas demandas sobrevieram na regulação do tema, de modo que o Estado e as Organizações Internacionais são os principais atores na produção destas normas. O surgimento de normas não estatais é uma tendência cada vez mais frequente²³. Nota-se uma pluralidade crescente em todo o mundo, tanto em nível nacional, como internacional²⁴ e até mesmo regional. Apesar disso, o estudo do campo em âmbito sul-americano ainda precisa ser melhor explorado.

Se o Direito Internacional Público Aéreo é responsável por regular as atividades da aviação civil internacional por meio de uma gama fontes de direito, entre eles, tratados, princípios e costumes internacionais que objetivam estabelecer a cooperação entre os Estados, assim como uma harmonização legislativa transnacional para garantir a segurança internacional da navegação aérea, o Direito Internacional Privado na aviação civil se caracteriza justamente pela coexistência de pluralidade de normas estatais e não-estatais²⁵.

Contudo, como a estrutura normativa internacional da aviação foi construída no pós-Segunda Guerra, norteadas pela ideia de soberania e pacificação do mundo²⁶, e dada a necessidade de harmonizar a Convenção de Varsóvia e os instrumentos conexos, os Estados aprovaram outras normas internacionais, com o objetivo de maior harmonização e codificação de certas regras que regulam o transporte aéreo internacional²⁷.

Com o início do movimento mundial do final da década de 1970 rumo à desregulamentação dos serviços de transporte aéreo tanto no âmbito interno dos países, como internacional, acordos internacionais mais flexíveis de acesso a mercados, conhecidos como Acordos de Céus Abertos passaram a ser assinados, ampliando-se o tráfego aéreo entre os países²⁸. De maneira geral, esses acordos regulam questões como rotas, concessão de licenças, propriedade, número de frequências a serem operadas entre os países,

²³ LOPES, Inez; FEITOSA, Fernando; BARROS, Livia C. A. A Governança Global na Aviação Civil e a Atuação de Atores Privados Internacionais. In: LOPES, Inez; PALUMA, Thiago; SQUEFF, Tatiana (Org.). **Diálogos Hermenêuticos entre Direito Internacional Privado e o Direito Internacional Público**. 1ª Ed. Belo Horizonte: Arraes Editora, v. 1, 2022, p. 159.

²⁴ LOPES, Inez. O Direito Internacional Privado e a proteção do consumidor em serviços de transporte aéreo. **Dizer o Direito: o papel dos tribunais no século XXI**", Atas do VII Congresso Internacional Direito na Lusofonia. UMinho Editora, 2021, p. 102.

²⁵ LOPES, "ref. 24".

²⁶ LOPES, "ref. 24".

²⁷ LOPES, "ref. 24", p. 101.

²⁸ ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 114.

nacionalidade das companhias, controle das companhias aéreas – sobretudo enfocando a questão da nacionalidade do controle – e, em alguns casos, mesmo tarifas²⁹.

Sob o viés aéreo, Lara e Leurquin entendem que o conceito de integração pode ser interpretado como um aprofundamento na comunicação entre os mercados nacionais da aviação civil³⁰. O comércio internacional sempre foi o grande responsável por essa aproximação e a constituição das organizações econômicas regionais resultam da importância de que é por meio dele que as nações podem alcançar o desejado desenvolvimento³¹. Percebe-se, com isso, que o desenvolvimento econômico da América Latina, em especial dos blocos econômicos, está vinculado obrigatoriamente também ao crescimento do transporte aéreo³².

Apesar da análise dos efeitos dos acordos de preferências comerciais ser objeto de “uma literatura enorme e intrincada”³³, é oportuno trazer a questão novamente ao debate. Mesmo que, se na América Latina, os esforços traduzidos nos discursos em favor da integração fossem dedicados a construí-la, tornando o continente um conjunto homogêneo e integrado³⁴, há capacidade da aviação civil por meio dos Acordos de Céus Abertos estar viabilizando a integração entre os países sul-americanos. O mercado da aviação é um setor de relevância para o desenvolvimento econômico da região.

Para tanto, faz parte disso pensar na Aviação Civil Internacional com a inclusão das vozes e saberes silenciados e contar outras³⁵ práticas normativas sobre Integração Regional Aérea, Aviação Civil, Acordos Internacionais de Serviços Aéreos e Direito Internacional no âmbito da CAN e MERCOSUL. É necessário se voltar para as experiências locais³⁶.

²⁹ ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 116.

³⁰ LARA, Fabiano Teodoro de Rezende de; LEURQUIN, Pablo. A integração dos transportes aéreos no Mercosul e a atuação da Agência Nacional de Aviação Civil. In: **XX Congresso Nacional do CONPEDI, Vitória, Es. Anuais do XX Congresso Nacional do CONPEDI**. Florianópolis: Fundação Boiteux, v. 1, 2011, p. 4806.

³¹ MAGALHÃES, José Carlos de. “Prefácio” in: MERCADANTE, Araminta de Azevedo; JUNIOR, Umberto Celli; ARAÚJO, Leandro Rocha de. **Blocos Econômicos e Integração na América Latina, África e Ásia**. 1ª Ed. 2007, 2ª Reimpressão, Curitiba: Juruá, Vol. 1, 2012, p. 7.

³² LARA, “ref. 30”, p. 4801.

³³ KRUGMAN, Paul; VENABLES, A. **Integration, specialization and adjustment**. *European Economic Review*. 1996, v. 40, p. 959.

³⁴ BAUMANN, Renato. **Integração Regional - Teoria e Experiência Latino-Americana**. 1ª Ed. Rio de Janeiro: LTC Editora, V. 1, 2013, p. 5.

³⁵ AFONSO, Henrique; DE MAGALHÃES, José Luiz. **Para contar as outras histórias: direito internacional e resistência contra hegemônica no Terceiro Mundo**. Revista da Faculdade de Direito do Sul de Minas, v. 29, n. 1, 2013, p. 180.

³⁶ AFONSO, “ref. 35”.

O tema da aproximação entre países acompanha o pensamento regional desde, pelo menos, o século XIX, com os planos de Simón Bolívar. No momento em que já se comemorou em vários países da região o bicentenário dos processos de independência³⁷, sob o viés dos Acordos Internacionais de Serviços Aéreos, a atuação dos blocos de integração regional possui papel importante na promoção de políticas públicas internacionais na aviação civil internacional que contribuam para o desenvolvimento da integração regional andina e mercosurena.

Os processos de integração econômica regional, em suas mais diversas facetas, carregam consigo a necessidade de regulamentar disposições, em particular, sobre as relações transfronteiriças, já que uma das consequências do fenômeno da integração é a flexibilização das fronteiras e facilitação da livre circulação de pessoas e mercadorias.³⁸ No caso da aviação civil, isso não é diferente.

Na América, observou-se um pluralismo de processos de integração regional graças ao trabalho da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), interessada em oferecer aos Estados um caminho para solucionar os problemas que foram trazidos pelo processo de substituição de importações, na região.³⁹ Por isso, já houve tentativas de integração econômica com o Tratado de Montevidéu de 1960, que criou a Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC), projeto substituído em 1980 pela Associação Latino-Americana de Integração (ALADI)⁴⁰.

No entanto, o estopim do processo de integração regional ocorreu com a assinatura do Acordo de Cartagena, que estabeleceu o que hoje é conhecido como Comunidade Andina de Nações (CAN). Além desta, tem-se MERCOSUL, com vistas à criação de um mercado comum e inspirado pelo sucesso relativo da própria CAN, celebrada no âmbito da ALALC⁴¹.

Nas últimas décadas, os processos de integração regional que constituíram estes dois blocos, obtiveram avanços em alguns setores e retrocessos em outros. Permanecem, ainda, algumas questões políticas, sociais e jurídicas a serem avançadas. A articulação entre Estados

³⁷ BAUMANN, Renato. **Integração Regional - Teoria e Experiência Latino-Americana**. 1ª Ed. Rio de Janeiro: LTC Editora, V. 1, 2013, p. 5.

³⁸ KLEIN, Luciane. **A qualificação do consumidor nos processos de integração regional**. Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Uberlândia (UFU), v. 47, n. 1, 2019, p. 7.

³⁹ SCOTTI, Luciana. **El concepto de consumidor y el MERCOSUR ampliado: Un análisis del derecho de fuente convencional e interna de los Estados Partes del bloque**. Revista de Direito do Consumidor, nº 107. Set./Out. 2016, 2010, p. 163.

⁴⁰ KLEIN, “ref. 38”, p. 16.

⁴¹ MAGALHÃES, José Carlos de. **O Supremo Tribunal Federal e o Direito Internacional Privado: uma Análise Crítica**. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2000, p. 106-107.

Partes destes blocos e seus Estados Associados, gera consequências, mesmo que nem sempre na velocidade e no sentido planejados⁴².

Outro ponto de convergência entre Direito Aéreo e integração regional é o estabelecimento⁴³ da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), criada em 1973, na 2ª Conferência Latino-Americana de Autoridades Aeronáuticas, órgão consultivo internacional que busca viabilizar cooperação e coordenação das atividades de aviação civil. Sua estruturação busca promover espaço para discutir e planejar todas as medidas requeridas para a cooperação na área. Há, portanto, certa estruturação política para o objetivo de promoção da integração regional no setor aéreo⁴⁴.

No âmbito científico, apesar da interdisciplinaridade da temática no campo do Direito, Relações Internacionais, Economia, Ciências Políticas, Sociologia, Filosofia e outros, cumpre salientar que há poucas pesquisas críticas concernentes ao assunto no Brasil, especialmente à luz de uma abordagem decolonial no campo jurídico-científico do direito internacional da aviação civil.

Se observa que uma parcela considerável dos debates e pesquisas do Brasil gira em torno de outros aspectos temáticos, trazendo o debate dos Acordos multilaterais de serviços aéreos da CAN em um aspecto mais secundário, por exemplo, quando, na verdade, se destaca com os *cielos abiertos andinos* concedendo até a 5ª liberdade do ar⁴⁵. Com isto em vista, a pesquisa e a abordagem comparativa decolonizada se concentram nos acordos multilaterais de ambos os blocos, considerando os impactos resultantes dos acordos multilaterais (como o Acordo de Fortaleza e a Decisão Nº 582 de 2005) e nos acordos bilaterais dos países com a maior extensão territorial dos dois blocos – no caso, Peru e Brasil – celebrados com os demais Estados-membros dos dois blocos.

Esta pesquisa colabora com o estudo e a aplicação de um tema ainda pouco explorado pela academia brasileira, de modo que o Direito Internacional Público e Privado, convergentemente, pode ser percebido nos Acordos de Serviços de Transportes Aéreos

⁴² MENDES, José Sacchetta. ¿PUERTAS ABIERTAS? migrações regionais, direito e integração na Comunidade Andina de Nações e no Mercosul. **Caderno CHR**. Salvador, v. 29, N. SPF 03, 2016, p. 77.

⁴³ BARROS, Livia Cristina dos Anjos. **A governança transnacional dos interesses dos passageiros na aviação civil internacional**. 2022. 174 f. Dissertação (Mestrado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2022, p. 86.

⁴⁴ CLAC. Resolución a23-1. **Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo**. Disponível em: <<https://clac-lacac.org/wp-content/uploads/2020/10/DO-DEC-S23-01.pdf>>. Acesso em: 15 ago. 2022.

⁴⁵ DEFOSSEZ, Delphine. **The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?**. 2022. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2020, p. 239.

sul-americanos. A presente proposta, em virtude de seu escopo, mostra-se relevante, tendo em conta que o tema dos "céus abertos" não apenas expande horizontes econômicos e políticos. Representa um campo fértil para inovações científicas e jurídicas que visam equilibrar eficiência, sustentabilidade e justiça social aérea.

Problema de pesquisa

Sob uma perspectiva decolonial, os Acordos Internacionais de Serviços Aéreos multilaterais da CAN e MERCOSUL e bilaterais do Peru e Brasil promovem "céus abertos" na região andina e mercosurena?

Objetivos

Durante anos, no âmbito dos países membros da CAN, se discute que o bloco está em crise, perdendo importância como foro político de integração e meio de inserção internacional. Mesmo que o processo de integração andina não seja uma história de apenas sucessos, representa um passo importante na tentativa de solução conjunta de problemas da sub-região e na modernização do ideal do pan-americanismo presente desde o século XIX, além de ter inspirado o próprio MERCOSUL.

Do lado do MERCOSUL, se quando este foi criado, existia um ambiente histórico propício para se buscar uma penetração com propósitos mais firmes, essa realidade foi fruto de uma ampla transformação política, econômica e comercial, ocorrido no mundo no final da década de 80 e início da década de 90 que seguiu influenciando a América Latina.

A partir deste contexto, estabelece-se como Hipótese de trabalho, que desafios à parte, idas e vindas na história, uma das metas da integração regional da CAN e MERCOSUL é aprofundar a integração econômica dos países membros no espaço sul-americanos, visando ampliar as dimensões dos mercados nacionais. Acontece que, para ocorrer a consolidação desse processo, faz-se necessária uma verdadeira integração de diferentes modais de transportes, especialmente o aéreo⁴⁶.

⁴⁶ LARA, Fabiano Teodoro de Rezende de; LEURQUIN, Pablo. A integração dos transportes aéreos no Mercosul e a atuação da Agência Nacional de Aviação Civil. In: **XX Congresso Nacional do CONPEDI, Vitória, Es. Anais do XX Congresso Nacional do CONPEDI**. Florianópolis: Fundação Boiteux, v. 1, 2011, p. 4089.

Isso quer dizer que o desenvolvimento da América Latina e dos membros destes blocos está vinculado ao crescimento do transporte aéreo que permite o aprofundamento das relações comerciais entre si; do turismo; do sistema concorrencial entre as empresas capaz de proporcionar melhora na qualidade do serviço prestado⁴⁷ etc.

Apesar dos progressos na conectividade regional por meio de acordos bilaterais e multilaterais de transporte aéreo, tais avanços perpetuam dinâmicas de desigualdades estruturais e econômicas entre os países da região, além de restrições geográficas e de pouca infraestrutura que favorecem determinadas nações e regiões em detrimento de outras.

Isto porque, os benefícios resultantes desses acordos ainda tendem a se concentrar em grandes centros urbanos, enquanto as comunidades periféricas permanecem à margem, o que reflete a continuidade de práticas econômicas coloniais. Para romper essa dinâmica, a dissertação propõe uma abordagem decolonial que considere as particularidades locais, incentive a inclusão de atores regionais e priorize investimentos em infraestrutura nas regiões marginalizadas pelo transporte aéreo. Isso envolve incentivos para rotas regionais, suporte à companhias aéreas menores e uma maior integração estatística e política para fortalecer o setor.

As iniciativas para liberalizar o espaço aéreo da região ainda são inadequadas para eliminar as disparidades históricas e econômicas existentes. Um verdadeiro modelo de integração aérea que seja inclusivo e equitativo demandará não apenas políticas mais abertas, mas também uma reestruturação das dinâmicas de poder que regem o espaço aéreo na América do Sul, quais sejam: dependência estrutural e desigualdades históricas que ainda existem entre os países sul-americanos, especialmente no setor da aviação, com concentração de vantagens em grandes centros urbanos, enquanto comunidades periféricas e economias menores permanecem em uma posição marginalizada.

Nesse sentido, o Objetivo Principal desta Dissertação é analisar como os Acordos Multilaterais de Céus Abertos da Comunidade Andina de Nações (CAN) e do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e os bilaterais do Peru e Brasil celebrados com os demais países membros dos blocos andino e mercosureño, sob a perspectiva decolonial, promoveram "céus abertos" na região andina e mercosureña.

⁴⁷ LARA, Fabiano Teodoro de Rezende de; LEURQUIN, Pablo. A integração dos transportes aéreos no Mercosul e a atuação da Agência Nacional de Aviação Civil. In: **XX Congresso Nacional do CONPEDI, Vitória, Es. Anais do XX Congresso Nacional do CONPEDI**. Florianópolis: Fundação Boiteux, v. 1, 2011, p. 4801-4802.

Dentre os objetivos específicos, a pesquisa visa analisar as argumentações sobre a relação entre a Aviação Civil e a integração regional (Capítulo 1); investigar o conceito de céus abertos e apresenta os acordos de serviços aéreos multilaterais celebrados no âmbito da CAN e do MERCOSUL, bem como os bilaterais do Peru e Brasil pactuados com os países membros destes dois blocos (Capítulo 2) e; por fim, por meio de uma perspectiva comparada decolonizada, analisar se Acordos de serviços aéreos multilaterais da CAN e MERCOSUL, bem como os bilaterais do Peru e Brasil, permitiram maior mobilidade de pessoas com “céus abertos” na região (Capítulo 3).

Metodologia de pesquisa

A pesquisa aborda a relação entre a aviação civil e a integração regional sul-americana, trata do conceito de Acordos de Céus Abertos e apresenta os Acordos de Serviços Aéreos multilaterais celebrados no âmbito da CAN e do MERCOSUL, além dos bilaterais celebrados pelo Peru e Brasil com os países membros andinos e mercosurenhos.

O trabalho aponta, por meio de uma perspectiva comparada decolonial, se os Acordos de Serviços Aéreos multilaterais pactuados no âmbito da CAN e do MERCOSUL, bem como os bilaterais do Peru e Brasil permitiram maior mobilidade de pessoas com “céus abertos” na região, ventilando dados de tráfego aéreo da CAN, Peru e Brasil – não são produzidos dados comunitários do setor pelo MERCOSUL.

A noção de colonialidade diz respeito a estruturas de poder que, apesar de suas origens no colonialismo, continuam a moldar a cultura, o trabalho, as interações sociais e a produção do conhecimento, mesmo após o término das administrações coloniais. Essa dinâmica se revela em aspectos como normas culturais, padrões acadêmicos e visões sociais, inserindo os indivíduos contemporâneos em uma lógica colonial que permeia o cotidiano⁴⁸. A colonialidade do saber está profundamente associada à formação do conceito de "raça", que servia para sustentar hierarquias de inferioridade e justificar relações de dominação e exploração⁴⁹.

⁴⁸ MALDONADO-TORRES, Nelson. On the coloniality of being: Contributions to the development of a concept. *Cultural studies*, v. 21, n. 2-3, 2007, p. 4.

⁴⁹ QUIJANO, Aníbal. Coloniality of power and Eurocentrism in Latin America. *International sociology*, v. 15, n. 2, 2000, p. 533-534.

As contribuições decoloniais sugerem uma ruptura com a colonialidade ao reconhecer sua conexão com a modernidade e ao buscar superá-la por meio da pluriversalidade, desafiando a hegemonia universalista do colonialismo⁵⁰. O pensamento de fronteira valoriza as normatividades locais e promove a justiça epistêmica ao adotar uma perspectiva a partir das margens dos sistemas dominantes. Nesse cenário, o projeto decolonial requer desprendimento e disposição para resgatar saberes, memórias e histórias que foram marginalizadas ou deslegitimadas pela colonialidade⁵¹.

Na globalização dos direitos existe um elo entre o direito internacional e as transformações globais que busca estabelecer uma ordem jurídica compartilhada fundamentada em princípios universais. No entanto, há também o perigo da erosão cultural e desafios no diálogo entre diferentes tradições, enfatizando a necessidade de valorizar a diversidade e as particularidades locais na criação de normas⁵².

A metodologia de pesquisa se dá por meio do método dedutivo de abordagem com extração discursiva sobre o panorama e a complexidade dos acordos internacionais de serviços aéreos, partindo de premissas gerais aplicáveis a hipóteses concretas. Para a realização do levantamento de literatura foi aplicada a Técnica RSL (Revisão Sistemática de Literatura) que se destaca na logística e transportes. É construída uma tabela⁵³ em que são catalogadas as seguintes informações: ano, país, autor, título, tema, palavras-chaves, tipo de trabalho, periódicos, classificação dos periódicos e bases de pesquisa.

Ao todo, são levantadas 209 referências. São mapeados 43 artigos científicos publicados em periódicos nacionais e internacionais com classificação A1, A2, A3, A4, B1, B2, B3 e B4. Dentre os nacionais, estão: Caderno de Relações Internacionais, Revista ÍANDÉ: Ciências e Humanidades, Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Uberlândia (UFU), Cadernos Prolam/USP, Caderno CRH (Centro de Estudos e Pesquisas em Humanidades), Revista C@lea - Cadernos de Aulas do LEA, Revista Exacta, Revista da Faculdade de Direito do Sul de Minas, Revista Ibero Americana de Estratégia (RIAE), Revista Conjuntura Econômica, Cadernos do Programa de Pós-Graduação em Direito -

⁵⁰ MICHAELS, Ralf. Decolonial comparative law: FAQ. In: **A Research Agenda for Comparative Law**. Edward Elgar Publishing, 2024, p. 65-66.

⁵¹ MIGNOLO, Walter. **La opción decolonial: desprendimiento y apertura. Un manifiesto y un caso**. Tabula Rasa, Bogotá, Colombia, n. 8, 2008, p. 252.

⁵² DELMAS-MARTY, Mireille. **Trois défis pour un droit mondial**. Tradução Livre. Paris, Éditions du Seuil, novembro de 1998, p. 106-122.

⁵³ [Técnica de Revisão Sistemática de Literatura \(RSL\) - Dissertação: Ida Geovanna Medeiros da Costa.xlsx](#).

PPGDIR/UFRGS, Projeto e Percepção do Ambiente (PROJETAR), Revista Scientia Iuris, Revista Jurídica da Presidência, Revista Pontes entre o comércio e o desenvolvimento sustentável, Revista Transportes, Revista Brasileira de Políticas Públicas, Revista do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Revista Jurídica, Revista de Direito do Consumidor, Revista Brasileira de Ciências Sociais e Revista Formação.

Dentre os internacionais, estão: City Research Online, Journal of Transport Literature, International Sociology, Revista de Análisis Económico, Revista Transporte y Territorio, Revista de la Secretaría del Tribunal Permanente de Revisión, Iuris tantum, Revista Mexicana de Política Exterior (RMPE), Revista OASIS - Universidad Externado de Colombia, Revista de Derecho Privado, Revista Estudios de Derecho, Procesos de Mercado: Revista Europea de Economía Política, European Economic Review, Cultural Studies, Revista de Estudios Latinoamericanos, Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht (RabelsZ), Lumen - Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad Femenina del Sagrado Corazón, Revista Tabula Rasa e Social Science Research Network (SSRN).

Foram consultadas 3 teses – 1 em inglês e 2 em português: a) A tese de Delphine Defossez *The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?*: se concentra nos aspectos legais e regulatórios da liberalização do mercado de aviação no Brasil para sustentar um processo de liberalização plena. A tese defende que o atual marco regulatório brasileiro não está preparado para uma liberalização completa, devido à necessidade de balancear intervenções estatais e políticas de concorrência⁵⁴.

Utilizando os modelos europeu e americano como parâmetros, destaca como a liberalização na União Europeia e a desregulamentação nos Estados Unidos podem oferecer aprendizados para o Brasil. A liberalização requer intervenções estatais para proteger as companhias aéreas nacionais e garantir direitos aos consumidores⁵⁵.

A tese sugere que o Brasil precisa reformular seu sistema de proteção ao consumidor, incluindo a implementação de mecanismos como resolução online de disputas, para lidar com as complexidades do mercado liberalizado. Esses aspectos vinculam a relevância da

⁵⁴ DEFOSSEZ, Delphine. *The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?*. 2020. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2020, p. 4.

⁵⁵ DEFOSSEZ, “ref. 54”.

liberalização no contexto brasileiro e seus impactos em passageiros, companhias aéreas e o mercado como um todo⁵⁶.

b) A tese de Fernando Barbelli Feitosa *A regulação dos transportes a partir da perspectiva da teoria da “smart regulation”*: analisa a regulação dos transportes sob a perspectiva da teoria da "Smart Regulation". A teoria propõe um modelo regulatório que utiliza múltiplos instrumentos regulatórios em vez de uma abordagem única baseada em comando e controle, enfatizando a cooperação entre os agentes envolvidos⁵⁷.

A tese argumenta que o modelo regulatório brasileiro tem se baseado amplamente no comando e controle, mas apresenta potencial para adotar elementos mais responsivos e inovadores. Essa mudança poderia melhorar a eficácia regulatória e o atendimento às demandas de consumidores e outros atores do setor. Tais elementos destacam uma abordagem interdisciplinar que combina teoria regulatória com práticas setoriais, buscando contribuir para o desenvolvimento de políticas públicas mais modernas e eficazes no setor de transportes⁵⁸.

C) A tese de Hugo Eduardo Meza Pinto *A estratégia de integração econômica regional na América Latina: o caso da comunidade andina*: a pesquisa analisa os processos de integração econômica regional na América Latina, com foco na Comunidade Andina, sua formação, evolução e desafios de integração, partindo dos antecedentes históricos da Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC), passando pela transição para a Comunidade Andina e, posteriormente, pela Associação Latino-Americana de Integração (ALADI)⁵⁹.

O surgimento da Comunidade Andina é apresentado como uma ruptura dentro do contexto da integração latino-americana iniciada pela ALALC. Essa ruptura está associada à insatisfação de economias menores e médias com os resultados econômicos e institucionais do processo anterior. A tese destaca que as motivações para a integração mudaram ao longo do tempo, influenciadas por transformações históricas e socioeconômicas globais,

⁵⁶ DEFOSSEZ, Delphine. **The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?**. 2020. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2020, p. 4.

⁵⁷ FEITOSA, Fernando B. **A regulação dos transportes a partir da perspectiva da teoria da “smart regulation”**. 2023. 120 f. Tese (Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2023, p. 6-7.

⁵⁸ FEITOSA, “ref. 57”.

⁵⁹ PINTO, Hugo E. **A estratégia de integração econômica regional na América Latina: o caso da Comunidade Andina**. 2006. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006, p. 15-17.

categorizadas em diferentes formas de regionalismo (regionalismo fechado e regionalismo aberto)⁶⁰.

Assim, identifica obstáculos no processo de integração, como a não implementação de metas iniciais, falta de infraestrutura socioeconômica nos países membros e compromissos variados dos governos com o processo integrador. O papel da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) é destacado como fundamental no primeiro regionalismo (industrialização por substituição de importações) e, posteriormente, com menor intensidade no regionalismo aberto. A Comunidade Andina é apresentada como um modelo mais avançado, com características institucionais e jurídicas supranacionais, mas ainda limitada por obstáculos econômicos e políticos⁶¹.

Também foram consultadas 5 dissertações – 3 em português e 2 em espanhol –; 5 monografias – 4 em português e 1 em espanhol –; 2 resenhas – 1 em espanhol e 1 em português –; 5 vídeos – 4 em espanhol e 1 em português –; 48 livros – 34 em português, 8 em inglês, 4 em espanhol e 2 em francês –; 14 relatórios técnicos – 6 em espanhol, 7 em português e 1 em inglês.

Sem se restringir ao mapeamento de artigos científicos publicados em periódicos, foram consultados demais formatos de pesquisas e informações nacionais e internacionais com inclusão de 43 artigos – 25 em português, 12 em espanhol e 6 em inglês – e 5 artigos científicos de anais de congressos e eventos – 4 em português e 1 em espanhol – como do Congresso Nacional do CONPEDI, Congresso Brasileiro de Direito Internacional (CBDI) e Congreso de la República del Perú - Departamento de Investigación y documentación parlamentaria e VII SITRAER - Simpósio de Transporte Aéreo, além de dados aéreo oficiais encontrados nos relatórios e cartilhas dos sítios oficiais da Direção Geral de Aeronáutica Civil do Peru (DGAC), Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil (ANAC), Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Comissão Econômica para América Latina e Caribe (CEPAL), Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), Ministério do Planejamento do Governo do Paraguai, Sistema de Informação Estatística de Transporte Aéreo da Secretaria Geral da Comunidade Andina

⁶⁰ PINTO, Hugo E. **A estratégia de integração econômica regional na América Latina: o caso da Comunidade Andina**. 2006. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006, p. 15-17.

⁶¹ PINTO, “ref. 60”.

(CAN) e imagens de tráfego do espaço aéreo sul-americano em tempo real disponibilizados pelo Flightradar24.

O período considerado para o levantamento de literatura foi de 1996 a 2024 no âmbito do Argentina, Alemanha, Bolívia, Brasil, Camarões, Canadá, Colômbia, Chile, Espanha, Equador, França, Inglaterra, Paraguai, Peru, Portugal, Reino Unido, República Dominicana, Estados Unidos, Uruguai, Venezuela, Costa Rica, México, CAN e MERCOSUL⁶².

A identificação de lacunas e tomadas de decisões baseadas em evidências são feitas por meio de pesquisa nas plataformas de buscas: Pergamum (Acervo Online da ANAC), Asa – Acordos Brasileiros Bilaterais de Serviços de Transporte Aéreo (Sítio da ANAC), Periódicos CAPES, Web of Science, Scopus, Google Acadêmico, dentre outros, além dos sites governamentais oficiais brasileiros – como Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Ministério das Relações Exteriores (MRE), Ministério dos Transportes (MT), Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Ministério do Turismo (MTUR), Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), Instituto Brasileiro de Aviação (IBA), (Câmara dos Deputados, Senado Federal, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Instituto de Pesquisa Aplicada (IPEA).

Foram consultados os Repositórios Institucionais da Universidade de Brasília (UnB), Universidade de São Paulo (USP), Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA), Universidade Federal de Goiás (UFG), Centro Universitário de Brasília (CEUB), Academia Diplomática Del Perú (ADP), Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Investigaciones Jurídicas da Universidade Nacional Autónoma do México (UNAM), Biblioteca da Universidade Andina Simón Bolívar (UASB) e Universidad Cooperativa de Colombia (UCC).

Também são consultados os sites oficiais de organizações internacionais e autoridades aeronáuticas dos países membros da CAN e do MERCOSUL: Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), *Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil* (Aerocivil/Colômbia), *Dirección General de*

⁶² LOUREIRO, S. A.; NOLETTO, A. P. R.; DA SILVA SANTOS, L.; SILVA SANTOS JÚNIOR, J. B.; FONTES LIMA JÚNIOR, O. **O uso do método de revisão sistemática da literatura na pesquisa em logística, transportes e cadeia de suprimentos.** Transportes, v. 24, n. 1, 2016, p. 95.

Aeronáutica Civil (DGAC/Bolívia), *Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura aeronáutica* (DINACIA/Uruguai), *Dirección General de Aviación Civil de Ecuador* (DGAC/Ecuador), *Dirección General de Aeronáutica Civil del Peru* (DGAC/Peru), *Dirección Nacional de Aeronáutica Civil* (DINAC/Paraguai), *Administración Nacional de Aviación Civil* (ANAC/Argentina), Ministério de Transportes e Comunicações (MTC/Peru), Comunidade Andina de Nações (CAN), Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), Parlamento do Mercado Comum do Sul (PARLASUR), *Comité Andino de Estadística* (CAE), *Sistema Estadístico de Transporte Aéreo de la Comunidad Andina* (SETA), Organização dos Estados Americanos (OEA), Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

No emprego de critérios de qualidade da pesquisa, se considera: a) esclarecimento do significado do objeto pesquisado; b) evidências do contexto de resposta e flexibilidade das pesquisas; c) adequação teórica e conceitual; d) descrição adequada; e) evidências de qualidade de dados; f) identificação de generalizações a partir dos resultados e; g) relevância para diferentes *stakeholders*⁶³.

Foi adotada a abordagem interdisciplinar por meio da combinação de diferentes saberes, tais como Direito – especialmente Direito Público e Privado –, Relações Internacionais, Economia, Ciências Políticas, Sociologia, História e Filosofia e outros com o intuito de permitir uma compreensão mais profunda e holística sobre os Acordos Multilaterais de Céus Abertos da CAN e MERCOSUL e Bilaterais do Peru e Brasil com os países membros destes blocos.

Para a realização da análise crítica da literatura, normas e iniciativas, é utilizado o Método Comparado, ferramenta de pesquisa do Direito Internacional Privado que permite que se vislumbre as convergências e divergências entre sistema e ordens jurídicas⁶⁴. O Direito

⁶³ LOUREIRO, S. A.; NOLETTO, A. P. R.; DA SILVA SANTOS, L.; SILVA SANTOS JÚNIOR, J. B.; FONTES LIMA JÚNIOR, O. **O uso do método de revisão sistemática da literatura na pesquisa em logística, transportes e cadeia de suprimentos**. Transportes, v. 24, n. 1, 2016, p. 100.

⁶⁴ RIBEIRO, Marilda Rosado de Sá; PONTES, Jean Rodrigo Ribeiro de. Direito Comparado e Direito Internacional Privado: afinidade, fraternidade e futuro. In: FARIAS, Inez Lopes Matos Carneiro de; MOSCHEN, Valesca Raizer Borges. (Org.). **Desafios do direito internacional privado na sociedade contemporânea**. 1ª Ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, v. 1, 2020, p. 301.

Comparado, como uma ciência observacional empenhada na precisão das normas jurídicas, abrange legislações de diversas regiões na coleta, exame e classificação as leis⁶⁵.

O método desafia percepções iniciais e facilita diagnósticos mais completos, ensejando a possibilidade de superação de diferenças de modo que um “conjunto próprio de conhecimentos”, insights e conclusões que emergem da comparação de normas e políticas multilaterais de Céus Abertos da CAN e MERCOSUL e bilaterais do Brasil e Peru com os países andinos e mercosurenhos⁶⁶.

O período que se considera para o levantamento dos acordos multilaterais e bilaterais foi de 1948 a 2024 no âmbito da CAN, MERCOSUL, Peru e Brasil⁶⁷. Para isso, foram seguidas as etapas para a realização da pesquisa comparativa, como: a) definição do tema de pesquisa e problema de pesquisa; b) seleção dos blocos e países: no caso, CAN, MERCOSUL, Peru e Brasil; e; c) seleção e interpretação de fontes, quais sejam: Decisão N° 582 da Comunidade Andina e Acordo de Fortaleza do MERCOSUL, ambos acordos multilaterais⁶⁸.

Em seguida, foram mapeados os acordos bilaterais do Peru celebrados com os países membros da CAN e do MERCOSUL: 1) Argentina: Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República do Peru e o Governo da República Argentina (2007); 2) Brasil: Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República do Peru e o Governo da República Federativa do Brasil (2009); 3) Colômbia: Acordo sobre Transporte Aéreo Transfronteiriço (2003); 4) Equador: Acordo Específico Peruano-Equatoriano sobre Trânsito Transfronteiriço de Aeronaves (2001); 5) Paraguai: Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da República do Paraguai e o Governo da República do Peru (2001) e 6) Uruguai: Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da República do Peru e o Governo da República Oriental do Uruguai (2002).

Também foram identificados os acordos bilaterais do Brasil pactuados com os países membros dos dois blocos: 1) Argentina: Acordo sobre Transporte Aéreos Regulares entre os

⁶⁵ MONEBHURRUN, Nitish. **Direito Comparado no Brasil. Estudo crítico dos erros comuns. Métodos para incorporar em textos jurídicos**. 1. ed. São Paulo: Tirant Lo Blanch, v. 1, 2024, 90.

⁶⁶ RIBEIRO, Marilda Rosado de Sá; PONTES, Jean Rodrigo Ribeiro de. Direito Comparado e Direito Internacional Privado: afinidade, fraternidade e futuro. In: FARIAS, Inez Lopes Matos Carneiro de; MOSCHEN, Valesca Raizer Borges. (Org.). **Desafios do direito internacional privado na sociedade contemporânea**. 1ª Ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, v. 1, 2020, p. 298-306.

⁶⁷ LOUREIRO, S. A.; NOLETTO, A. P. R.; DA SILVA SANTOS, L.; SILVA SANTOS JÚNIOR, J. B.; FONTES LIMA JÚNIOR, O. **O uso do método de revisão sistemática da literatura na pesquisa em logística, transportes e cadeia de suprimentos**. Transportes, v. 24, n. 1, 2016, p. 95.

⁶⁸ RIBEIRO, “ref. 68”, p. 304.

Estados Unidos do Brasil e o Governo da República Argentina (1948); 2) Bolívia: Acordo sobre Transportes Aéreos entre os Estados Unidos do Brasil e a República da Bolívia (1951); 3) Equador: Acordo sobre Serviços entre o Governo da República do Equador e o Governo da República Federativa do Brasil (2013); 4) Colômbia: Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Colômbia (1958) e o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Colômbia (2021); 5) Paraguai: Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares entre o Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo da República do Paraguai (1951) e o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai (2016); 6) Uruguai: Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares entre a República dos Estados Unidos do Brasil e a República Oriental do Uruguai (1956) e o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai (2009) e 7) Venezuela: Acordo sobre Transporte Aéreo Regular entre a República Federativa do Brasil e a República da Venezuela (1988) e Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Bolivariana da Venezuela (2008).

As demais etapas da pesquisa comparativa aplicadas, foram: d) comparação entre os acordos multilaterais da CAN e do MERCOSUL e comparação entre os acordos bilaterais do Peru e Brasil celebrados com os demais países membros dos dois blocos e; por fim, e) construção de um sistema⁶⁹.

Contudo, diante dos pontos cegos do Direito Comparado que se concentram na enumeração e avaliação de semelhanças e diferenças entre sistemas ou tradições jurídicas na identificação de “transplantes jurídicos”, para compreendê-lo a partir de uma perspectiva decolonial, deve-se identificar o direito que não contribui para a colonialidade; esse processo de identificação é o direito comparado decolonial⁷⁰, sendo utilizado, assim, o Método Comparado Decolonial.

Dado o risco de incorrer em uma abordagem implicitamente crítica, o que é estruturado e dominado pelos países altamente desenvolvidos como ferramenta para o avanço

⁶⁹ RIBEIRO, Marilda Rosado de Sá; PONTES, Jean Rodrigo Ribeiro de. Direito Comparado e Direito Internacional Privado: afinidade, fraternidade e futuro. In: FARIAS, Inez Lopes Matos Carneiro de; MOSCHEN, Valesca Raizer Borges. (Org.). **Desafios do direito internacional privado na sociedade contemporânea**. 1ª Ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, v. 1, 2020, p. 304.

⁷⁰ SALAYMEH, Lena and MICHAELS, Ralf. **Decolonial Comparative Law: A Conceptual Beginning**. *Rabel Journal of Comparative and International Private Law (RabelsZ)*, Vol. 86, No. 1, January 2022, p. 188.

da engenharia social na prossecução das agendas imperialistas ocidentais”⁷¹, esta dissertação possui a preocupação de valorizar o Direito do Sul Global e leva em consideração que a decolonização dos estudos jurídicos deve ser feita por meio do direito comparado com a utilização de métodos não convencionais⁷².

O Direito Comparado não está entre os campos que mostram intenso envolvimento com as perspectivas decoloniais e, justamente por isso, deve-se transcender a tendência moderna e positivista de medir e classificar, apresentando-se também um olhar para as relações de poder entre sistemas ou tradições jurídicas para a promoção da pluriversalidade, ênfase na existência de múltiplas opções jurídicas, de forma a serem descobertas outras identidades jurídicas, substituindo a homogeneidade pela pluralidade e dando voz às epistemologias do Sul Global⁷³.

A pesquisa do direito estrangeiro não se limita à leitura de textos normativos. O comparatista deve se dedicar a desenvolver um desapego cultural em relação ao seu próprio sistema jurídico e buscar entender a perspectiva dos juristas de outras nações. O método exige um esforço investigativo para adquirir conhecimento que possibilite a compreensão das particularidades do direito de um povo⁷⁴ e semelhante ao que ocorre em outras áreas científicas. considera aspectos como geografia, clima, política e economia dos países e blocos analisados⁷⁵.

Foram seguidos as seguintes etapas para realização do direito comparado decolonial: a) exercício de reflexividade crítica; b) inclusão de formas de conhecimento “outras”; c) reciprocidade à autodeterminação e; por fim, d) incorporação de uma práxis transformadora: fortalecendo vozes que, de outra forma, permaneceriam inaudíveis⁷⁶.

Ao adotar uma abordagem comparativa decolonial para analisar os acordos internacionais de serviços aéreos, com ênfase na integração regional e na evolução dos "céus abertos" na América do Sul, esta pesquisa também analisa a aplicação dos conceitos de

⁷¹ TAPIWA, V. Warikandwa. AMOO, Samuel K.. African Law in Comparative Law: A Case of Undermining African Jurisprudence and Promoting a New World Order Agenda?. In: **Social and Legal Theory in the Age of Decoloniality: (Re-)Envisioning Pan-African Jurisprudence in the 21st Century**, ARTWELL, Nhemachena; TAPIWA, V. Warikandwa; AMOO, Samuel K. (org.) (2018) 299–326, 318. 2018, p. 51.

⁷² SALAYMEH, Lena and MICHAELS, Ralf. **Decolonial Comparative Law: A Conceptual Beginning**. Rabel Journal of Comparative and International Private Law (RabelsZ), Vol. 86, No. 1, January 2022, p. 167-168.

⁷³ SALAYMEH, “ref. 72”, p. 186-187.

⁷⁴ MONEBHURRUN, Nitish. **Direito Comparado no Brasil. Estudo crítico dos erros comuns. Métodos para incorporar em textos jurídicos**. 1. ed. São Paulo: Tirant Lo Blanch, v. 1, 2024, p. 74.

⁷⁵ MONEBHURRUN, “ref. 74”, p. 90.

⁷⁶ MICHAELS, Ralf. Decolonial comparative law: FAQ. In: **A Research Agenda for Comparative Law**. Edward Elgar Publishing, 2024, p. 83.

uniformização, harmonização e unificação no âmbito da internacionalização dos direitos desses acordos⁷⁷. Trata-se de um esforço para entender como os processos normativos regionais se entrelaçam com as esferas do direito internacional e de que maneira esses regimes impactam na autonomia das nações do Sul Global.

A metodologia da pesquisa também possui aporte nas contribuições teóricas de Mireille Delmas-Marty sobre a internacionalização dos direitos e o pluralismo ordenado. Isto porque, sua análise sobre unificação, uniformização e harmonização⁷⁸ é relevante para o contexto dos acordos internacionais de serviços aéreos para a interpretação de como as práticas jurídicas internacionais podem ser moldadas a partir de perspectivas latino-americanas, sem negar as influências históricas europeias⁷⁹.

A internacionalização dos direitos possibilita a explicação da interação entre o direito internacional público e as legislações internas dos países sul-americanos que busca criar uma ordem jurídica comum, com foco na integração por meio da aviação. A aviação civil pode ser vista como uma forma de internacionalização que, simultaneamente, uniformiza e harmoniza os processos de conectividade regional, reafirma as identidades nacionais e as preocupações com segurança e soberania. A pesquisa também avalia o impacto dos acordos bilaterais e multilaterais analisados e como podem contribuir para um processo gradual de integração sem a imposição de uma unificação integral⁸⁰.

A teoria do pluralismo ordenado de Delmas-Marty propõe uma abordagem flexível e tolerante para lidar com a diversidade de sistemas jurídicos e valores. Para ela, a

⁷⁷ LIMA, Gabriela Garcia Batista. **A internacionalização dos direitos e a incomensurabilidade de valores: sua proposta como reflexo de uma tradição**. In: XVI Congresso Nacional do CONPEDI, Brasília, 2008, p. 2651.

⁷⁸ LIMA, “ref. 77”, p. 2652. – Segundo Delmas-Marty, a formação do sistema de internacionalização dos direitos abrange as abordagens de unificação, uniformização e harmonização. A unificação, que é um fenômeno raro de ocorrer espontaneamente, é frequentemente realizada por meio do direito internacional, por meio de convenções que substituem as normas nacionais que divergem. Por outro lado, a uniformização refere-se à adaptação dos ordenamentos jurídicos nacionais às normas definidas por convenções internacionais, garantindo a preservação da identidade e das especificidades de cada sistema, ao mesmo tempo em que se promove a implementação de uma regra internacional comum. A unificação e a uniformização são fundamentadas em um princípio de identidade nas práticas nacionais, regulamentadas por uma norma comum, levando a uma única decisão. Por outro lado, a harmonização ocorre quando não há possibilidade de identidade ou proximidade entre os sistemas, devido a diferenças consideradas incompatíveis, como os diversos entendimentos de dignidade que geram consequências distintas. A harmonização é, portanto, politicamente mais aceitável e promove uma visão mais tolerante e pluralista do direito. Ela se apoia em técnicas de argumentação e interpretação onde as partes estabelecem os critérios de avaliação para comparar os sistemas. Esse mecanismo requer objetividade, transparência e rigor na definição de uma concepção comum de critérios para comparação, argumentação e interpretação.

⁷⁹ DELMAS-MARTY, Mireille. **Les forces imaginantes du droit II: le pluralisme ordonné**. Paris: Seuil, 2006, p. 197.

⁸⁰ LIMA, “ref. 77”, p. 2652.

harmonização se destaca em um contexto global, onde as diferenças entre os sistemas jurídicos são reconhecidas e respeitadas, visando a criação de um sistema comum de normas que facilite a cooperação mútua⁸¹. Essa ideia é aplicada no âmbito dos acordos de céus abertos analisados, onde a harmonização das normas de aviação entre os países sul-americanos busca um equilíbrio entre as diferenças locais e a necessidade de integração regional, sem a imposição de uma unificação total.

Por fim, a metodologia considera a relevância da democracia para a viabilização da internacionalização dos direitos, visto que a participação política dos países em desenvolvimento é fundamental para assegurar que a internacionalização das normas respeite as tradições locais e, ao mesmo tempo, promova uma integração que beneficie as economias e culturas regionais. A pesquisa sugere que a internacionalização dos direitos, especialmente no setor da aviação, deve ser vista não apenas como uma imposição de normas internacionais, mas como uma construção colaborativa que respeita a diversidade de valores e práticas dos países da América do Sul, promovendo uma integração regional sustentável e decolonial⁸².

Essa abordagem metodológica não ignora as influências europeias, mas propõe uma ruptura que valoriza as especificidades latino-americanas, refletindo sobre a pluralidade de valores e tradições, especialmente no contexto dos países latino-americanos, que precisam equilibrar sua integração internacional com o respeito por suas identidades culturais e jurídicas. Oferece, assim, uma base sólida para compreender os complexos processos de uniformização e harmonização dos acordos de céus abertos e sua contribuição para a integração regional latino-americana, ressaltando a importância de uma perspectiva decolonial na construção do direito internacional da aviação⁸³.

Por fim, mas não menos importante, durante a realização da pesquisa, algumas dificuldades foram encontradas, dentre elas, a disponibilização na internet do Memorando de Santiago, que somente foi constatado nos anexos de uma monografia⁸⁴. Devido a isso, visando assegurar a disponibilização de informações sobre os instrumentos internacionais analisados e

⁸¹ DELMAS-MARTY, Mireille. **Les forces imaginantes du droit II: le pluralisme ordonné**. Paris: Seuil, 2006, p. 26.

⁸² LIMA, Gabriela Garcia Batista. **A internacionalização dos direitos e a incomensurabilidade de valores: sua proposta como reflexo de uma tradição**. In: XVI Congresso Nacional do CONPEDI, Brasília, 2008, p. 2652.

⁸³ DELMAS-MARTY, Mireille. **Trois défis pour un droit mondial**. Tradução Livre. Paris, Éditions du Seuil, novembro de 1998, p. 106.

⁸⁴ MARINHO, Marcelo. **Participação brasileira no mercado de transporte aéreo sul-americano**. 2009. 175 f. Monografia (Especialização em Gestão da Aviação Civil) - Universidade de Brasília, Brasília, 2009. f. 175.

mencionados que, eventualmente, por razões desconhecidas estejam temporariamente ou permanentemente indisponíveis, estes foram anexados ao final da dissertação, quais sejam: Decisão 582 da CAN e Acordo de Fortaleza do MERCOSUL – enfoque do trabalho – e Acordo Multilateral de Céus Abertos da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), Decisão 650 da CAN, Decreto Nº 6.780 de 18 de fevereiro de 2009 e Memorando de Santiago.

Em relação à inovação, a dissertação visa produzir conhecimento acadêmico que contribua com as perspectiva decolonialistas não apenas nos eixos de pesquisa que abordam os aspectos econômicos e regulatórios dos Acordos Internacionais de Céus Abertos, mas também sobre o equilíbrio econômico-financeiro entre consumidores e companhias aéreas, integração entre as bases de dados andinos e mercosurenhos e seus respectivos países e as contribuições para a competitividade do mercado de aviação civil brasileiros e sul-americano.

Isto posto, passa-se efetivamente para a discussão da dissertação quanto à relação entre a aviação civil e a integração regional (Capítulo 1); investigação sobre o conceito de céus abertos e apresentação dos acordos de serviços aéreos multilaterais celebrados no âmbito da CAN e do MERCOSUL – considerando os seus impactos resultantes –, bem como bilaterais do Peru e Brasil pactuados com os demais países membros do bloco andino e mercosureno (Capítulo 2).

Embora outros países da América do Sul possuam relevância, o Peru se destaca como o maior em área territorial dentro da Comunidade Andina (CAN), possuindo sítios arqueológicos reconhecidos pela UNESCO, o que o torna um destino turístico significativo. Por outro lado, o Brasil, sendo o país de maior extensão geográfica do MERCOSUL e de toda a América do Sul e América Latina, abrigando uma diversidade de ecossistemas e paisagens naturais que também são valorizadas pela UNESCO. O setor de aviação civil brasileiro também é o maior mercado de transporte aéreo na América Latina e do Caribe e o décimo maior do mundo em termos de número de passageiros.

Por fim, por meio de uma perspectiva comparada decolonizada, analisa se os acordos de serviços aéreos multilaterais pactuados no âmbito da CAN e MERCOSUL, bem como os bilaterais do Peru e Brasil celebrados com os demais países membros dos dois blocos permitiram maior mobilidade de pessoas com “céus abertos” ou reproduzem a lógica de dependência histórica da região (Capítulo 3).

2. CAPÍTULO 1 – A AVIAÇÃO CIVIL E O SONHO MAIS ANTIGO DA AMÉRICA LATINA

Existe um elo entre a aviação civil e a integração regional. Isso significa que tanto uma quanto a outra se retroalimentam e se espelham. Não só a aviação civil pode ser capaz de corroborar com o desenvolvimento da integração regional sul-americana, como também esta última com o modal aéreo, de forma que a pergunta norteadora do capítulo é: “Qual é a relação entre a aviação civil e a integração regional sul-americana?”

O capítulo argumentará pela existência do vínculo entre a aviação civil e o sonho mais antigo da América Latina, que é integrar-se regionalmente, tendo em vista o potencial da aviação como atividade econômica que possibilita a aproximação e flexibilização das fronteiras, livre circulação de bens, mercadorias, serviços, capitais e pessoas, justamente os objetivos da integração regional.

Pensando nisso, o Capítulo 1 foi dividido em duas seções. A primeira, a seção 2.1, refletirá que apesar de Bolívar e Santos Dumont serem protagonistas históricos de épocas distintas, perseguiram sonhos semelhantes e que se complementam, pois tanto a aviação civil, como a integração regional, são símbolos internacionais que aspiram orgulho, prestígio e penetração global. Em 2.1.1, observa-se-á que a aviação dá espaço ao surgimento de negócios que produzem questões diversas e problemas complexos que exercem força de transformação global, o que força a existência de legislações internacionais desenvolvidas não apenas pelos Estados, mas por múltiplos atores, dentre eles, as Organizações Internacionais. Por sua vez, a subseção 2.1.2, argumentará pela importância de se resgatar e valorizar as iniciativas de integração e regionalismos desenvolvidos na América Latina, em especial, no contexto do Sul Global, visto que a integração e a aviação não são fenômenos exclusivos de uma única região.

A segunda, a seção 2.2 explicará que, sob o viés dos transportes aéreos, a integração também pode ser interpretada como um aprofundamento na comunicação entre os mercados da aviação civil, pois o comércio internacional é responsável por essa aproximação e a constituição das organizações econômicas regionais resultam do objetivo das nações de alcançar o desenvolvimento econômico. Por fim, partindo-se da premissa de que a integração aérea de organizações internacionais como a CAN e MERCOSUL se mostra necessária para desenvolver não só os transportes aéreos, mas a própria integração regional, nas subseções 2.2.1 e 2.2.2 se faz uma breve e fundamental incursão nos processos de integração regional

andino e mercosureño, a fim de entender-se as nuances que suscitam debates sobre a suposta “morte” de um e outro.

2.1. De Simón Bolívar para Alberto Santos Dumont

Diversos políticos e diplomatas são apontados como os pais do pan-americanismo, antes mesmo de iniciado o processo de independência das colônias ibéricas na América do século XIX⁸⁵. Porém, Simón Bolívar é o mais famoso por ter sido um ardoroso defensor da integração latino-americana. Ainda quando estava em exílio no Caribe, convocou na Carta de Jamaica, em 1815, a criação de três Federações na América-Latina: a primeira reunindo o México e a América Central; a segunda abrangendo o norte da América do Sul e a terceira compondo o sul do continente⁸⁶:

Yo deseo más que otro alguno ver formar en América la más grande nación del mundo, menos por su extensión y riquezas, que por su libertad y gloria [...] Es una idea grandiosa pretender formar de todo el nuevo mundo, una sola nación con un solo vínculo que ligue sus partes entre sí y con el todo. Ya que tiene un origen, una lengua, unas costumbres y una religión, debería por consiguiente tener un solo Gobierno, que confederase los diferentes estados que hayan de formarse; mas no es posible, por que climas remotos, situaciones diversas, intereses opuestos, caracteres desemejantes dividen á la América.⁸⁷

E no que diz respeito ao continente sul-americano, quando Bolívar conclamou a América do Sul à unidade política e territorial⁸⁸, em 1826, durante a realização do Primeiro Congresso Americano, no Panamá, almejava o aprofundamento de um projeto político amplo e de caráter continental⁸⁹ por meio da supressão das fronteiras traçadas pelas metrópoles europeias. Uma decorrência desse ideal tem relação com a liberdade de trânsito e

⁸⁵ MEIRELLES, Elizabeth. Comunidade Andina. In: MERCADANTE, Araminta de Azevedo, JÚNIOR, Umberto Celli e ARAÚJO, Leandro Rocha de (Org.). **Blocos Econômicos e Integração na América Latina, África e Ásia**. 1ª Ed. Curitiba: Juruá, v. 1, 2006, p. 161.

⁸⁶ MEIRELLES, “ref. 85”, p.162.

⁸⁷ BOLÍVAR, Simón. **Carta de Jamaica**. Comisión Presidencial para la Conmemoración del Bicentenario de la Carta de Jamaica, Centro Nacional de Historia/Archivo General de la Nación, Caracas, 2015, p. 23-29.

⁸⁸ MENDES, José Sacchetta. ¿PUERTAS ABIERTAS? migrações regionais, direito e integração na Comunidade Andina de Nações e no Mercosul. **Caderno CHR**. Salvador, v. 29, N. SPF 03, 2016, p. 77.

⁸⁹ MEIRELLES, “ref. 85”.

fixação dos cidadãos⁹⁰, afinal, “se um exército não cruza uma cordilheira, jamais libertará uma nação”⁹¹.

A integração latino-americana tem origens remotas. Seu primeiro inspirador tem sido considerado Simon Bolívar, ainda que seu projeto fosse mais político e cultural que econômico. Ele tinha a visão típica do seu século. O projeto nunca passou do sonho, e mesmo os países que libertou logo se seccionaram⁹².

Mas o que certamente não imaginava àquela época, é que a integração latino-americana também poderia se desenvolver por meio dos serviços de transporte aéreo e da aviação. O primeiro voo de balão com propulsão própria – o N-1⁹³ – foi projetado e pilotado somente em 1898⁹⁴, em território europeu e francês, pelo brasileiro e também latino-americano, Alberto Santos Dumont, de modo que desde sua criação, para alguns Estados, a aviação civil internacional é símbolo de aspirações nacionais de orgulho, prestígio e penetração global⁹⁵.

Sobre o desenvolvimento da aviação, Leonardo da Vinci é apontado como o fundador da aerodinâmica por ter enxergado a possibilidade de voar através de mecanismos construídos. Em 1709, padre Bartolomeu Gusmão voou num balão em Lisboa. Em 1783, os irmãos Montgolfier lançaram um balão de papel e tecido na França. Em 1804, Sir George Cayley iniciou a invenção do avião também projetado pelos irmãos Wright. Em 1906⁹⁶, o 14-bis, de Dumont, ergueu-se do solo com sua própria potência motora, realizando a

⁹⁰ MENDES, “ref. 88”.

⁹¹ **BOLÍVAR**. Camilo Uribe e Isabel Arroyo. Colômbia: Caracol TV, 2019. 60 episódios (55 min). Episódio 1, 54:57 min. Disponível em: <<https://www.netflix.com/br/title/80220422>>. Acesso em: 08 dez. 2023.

⁹² BAPTISTA, Luiz Olavo. **O Mercosul, suas instituições e ordenamento jurídico**. São Paulo: LTr, 1998, p. 25.

⁹³ BRASIL. Museu de Astronomia e Ciências Afins (MAST). **Santos Dumont: o brasileiro que abriu as asas perto do Sol**. Disponível em: <<https://www.gov.br/mast/pt-br/assuntos/noticias/2024/julho/santos-dumont-o-brasileiro-que-abriu-as-asas-perto-do-soll>>. Acesso em: 09 dez. 2024.

⁹⁴ CAMINO, Maria Ester Mena Barreto; MENCK, José Theodoro Mascarenhas. **O espaço aéreo, as chamadas liberdades do ar e os respectivos atos internacionais submetidos ao poder legislativo entre 1988 e 2018**. Brasília: Câmara Legislativa, 2018, p. 5.

⁹⁵ DEMPSEY, Pau Stephen. **Public International Law**. Ed. McGill University, 2017, p. 1.

⁹⁶ BRASIL. Força Aérea Brasileira. **O fato histórico de Santos Dumont em 7 de setembro: um marco na aviação**. Disponível em: <<https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/41497/INDEPEND%C3%8ANCIA%20DO%20BRASIL%20-%20O%20Fato%20Hist%C3%B3rico%20de%20Santos%20Dumont%20em%207%20de%20setembro:%20Um%20Marco%20na%20Avia%C3%A7%C3%A3o#:~:text=No%20dia%207%20de%20setembro%20de%201906%2C%20%20Aviador%20brasileiro,data%20para%20homenagear%20o%20Brasil>>. Acesso em: 09 dez. 2024.

primeira demonstração pública do voo de aeroplano⁹⁷, como ele mesmo relembra em sua autobiografia:

A partir desse dia, não guardei mais a menor dúvida a respeito do sucesso da minha invenção. Reconheci que iria, para toda vida, dedicar-me à construção de aeronaves. Precisava ter minha oficina, minha garagem aeronáutica, meu aparelho gerador de hidrogênio e um encanamento, que comunicasse minha instalação com os condutos do gás iluminante⁹⁸.

De toda forma, a potência da aviação como força militar na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) resultou na produção de milhares de aeronaves para fins militares. Mas, com o fim da guerra, muitas aeronaves e pilotos tiveram seus serviços transferidos para o uso civil⁹⁹. Os primeiros aeroportos do planeta, citando dentre estes o Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, instalaram-se entre a década de 1940 e o final do século XX¹⁰⁰.

A aviação civil internacional possibilita a aproximação e flexibilização das fronteiras, a livre circulação de bens, mercadorias, serviços, capitais e pessoas. Aliás, considerando a facilidade de transposição de fronteiras, deve-se deixar de pensar no transporte aéreo em termos nacionais ou internacionais¹⁰¹.

O transporte aéreo, por sua própria natureza, visa a globalização econômica e cultural e política ao diminuir o tempo em que os indivíduos e empresas percorrem nos espaços, tornando viáveis contatos culturais em massa e o rompimento de fronteiras políticas entre países e empresas, viabilizando, inclusive, a criação de centros de conexão e negócios globais, com cidades geradas a partir de projetos aeroportuários¹⁰². Aliás, um reflexo disso é o aumento no número de consumidores de serviços de transporte aéreo entre os anos de 2018 e 2019:

⁹⁷ CAVALCANTE, E. P. G; DUARTE, Cristiane Rose; COHEN, Regina. **Arquitetura de aeroportos: dos terminais de passageiros operacionais aos comerciais**. *Projetar*, Natal, v. 2, n. 1, abr./2020, p. 59.

⁹⁸ DUMONT, Alberto Santos. **Os meus balões (“dans l’ air”)**. Tradução do original francês por A. de Miranda Santos. – 2. ed. – Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2016, p. 92.

⁹⁹ CAVALCANTE, E. P. G; DUARTE, “ref. 97”.

¹⁰⁰ CAVALCANTE, E. P. G; DUARTE, “ref. 97”.

¹⁰¹ STARLING, Valéria Curi de Aguiar e Silva. A aviação civil internacional e o passageiro, como consumidor transnacional. In: Alessandro Azzi Laender, Nicole Fontolan Villa e Sergio Luís Mourão (Org.). **Direito Aeronáutico**. 1ª Ed. Belo Horizonte, São Paulo: Editora D’Plácido, Vol. 2, 2022, p. 925.

¹⁰² LOPES, Inez; FEITOSA, Fernando; BARROS, Livia C. A. A Governança Global na Aviação Civil e a Atuação de Atores Privados Internacionais. In: LOPES, Inez, PALUMA, Thiago, SQUEFF, Tatiana (Org.). **Diálogos Hermenêuticos entre Direito Internacional Privado e o Direito Internacional Público**. 1ª Ed. Belo Horizonte: Arraes Editora, v. 1, 2022, p. 159.

Mais de quatro bilhões de passageiros voaram entre 2018 e 2019 pelo mundo, segundo a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). Nas últimas duas décadas, o número de consumidores de serviços de transporte aéreo mais do que dobrou, passando de 1,6 bilhão em 2000 para 4,5 bilhões de passageiros em 2019. Esses números foram afetados pela pandemia do coronavírus. O declínio no número de passageiros em 2020 em razão da pandemia foi de 60% e estima-se que somente a partir de 2025 o mercado volte ao patamar de 2019, considerando até lá, a vacinação em massa em escala global¹⁰³.

Em países com as dimensões continentais como o Brasil – ou mesmo o Peru que possui a maior extensão territorial da CAN – o transporte aéreo tem a capacidade de agilizar deslocamentos e conectar regiões, já que esse modal tem como característica marcante a rapidez, tanto para o transporte de passageiros quanto cargas¹⁰⁴. O dado revela a importância da atividade de transporte aéreo para a circulação regional de pessoas, embora esses números tenham sido afetados pela pandemia do COVID-19 em 2020¹⁰⁵.

2.1.1. O potencial da aviação civil e sua regulação

De acordo com o Instituto de Pesquisa Aplicada (IPEA), para compreensão da relação entre o crescimento econômico e o crescimento do setor aéreo em perspectiva global, é necessário que se analisem as duas espécies de transporte aéreo: de passageiros e de cargas. Isto porque, sobre a movimentação de cargas, vem-se induzindo cadeias logísticas complexas que visam suprir as demandas das compras pela internet, bem como pela dinâmica de mercadorias que exigem rapidez na entrega e cujo valor justifica a utilização desse transporte¹⁰⁶.

Já no tocante ao transporte de passageiros, o aumento de produtividade e de escalas de movimentação, elevou o fluxo de viagens de turismo e de negócios, agregando valor à complexa cadeia da aviação civil. No atual panorama de economia globalizada, a logística e o

¹⁰³ LOPES, Inez. O Direito Internacional Privado e a proteção do consumidor em serviços de transporte aéreo. **Dizer o Direito: o papel dos tribunais no século XXI**", Atas do VII Congresso Internacional Direito na Lusofonia, UMinho Editora, 2021, p. 101.

¹⁰⁴ SENNA, V. SOUZA, A. M. **Consequências da pandemia de COVID-19 para a aviação civil no Brasil**. *Exacta (Online)*, 21(2), abr./jun., 2021, p. 545.

¹⁰⁵ LOPES, "ref. 103".

¹⁰⁶ LARA, Fabiano Teodoro de Rezende de; LEURQUIN, Pablo. A integração dos transportes aéreos no Mercosul e a atuação da Agência Nacional de Aviação Civil. In: **XX Congresso Nacional do CONPEDI, Vitória, Es. Anais do XX Congresso Nacional do CONPEDI**. Florianópolis: Fundação Boiteux, v. 1, 2011, p. 4800.

transporte passaram a atuar como questões de grande importância na inserção mais plena no comércio mundial¹⁰⁷:

Cabe insistir no fato de que, no processo de globalização, a logística e o transporte passaram a atuar como fatores determinantes para uma inserção mais plena nas trocas internacionais e adição de valor às cadeias produtivas nacionais. A existência de sistemas eficientes e empresas nacionais privadas de porte para a logística e o transporte é condição para gerar vantagens competitivas e maior poder de barganha nas negociações de reciprocidade entre países e blocos¹⁰⁸.

Por dar espaço ao surgimento dos mais diversos negócios que produzem questões diversas e problemas complexos¹⁰⁹, a aviação exerce grande força de transformação global que tem efeitos na vida existencial¹¹⁰, o que tem forçado e justificado a organização e a existência de uma legislação internacional que proteja todas as partes envolvidas nesse contexto¹¹¹. Com a invenção do avião, no início do século XX e o rápido desenvolvimento da tecnologia aeronáutica, passou-se a discutir como regular a navegação aérea. Duas correntes desenvolveram-se:

Uma encarava a navegação aérea como destinada a expandir-se amplamente mediante a garantia de certas liberdades, as quais seriam asseguradas por uma Legislação Internacional; a outra era favorável à imposição de severas restrições à circulação de aeronaves. Com a Primeira Guerra Mundial e o uso em larga escala de aviões, incluindo o sobrevoos sobre países neutros, firmou-se a corrente que propugnava pela imposição de restrições à circulação. Desta forma, em 1919, a Convenção para a Regulamentação da Navegação Aérea consolidou o princípio da soberania do espaço aéreo¹¹².

Em virtude do aumento do tráfego aéreo internacional, fez-se necessária uma regulamentação mais precisa dos serviços internacionais de transporte aéreo, o que ocorreu com a assinatura da Convenção de Chicago adotada em 07 de Dezembro de 1944 – a magna

¹⁰⁷ LARA, Fabiano Teodoro de Rezende de; LEURQUIN, Pablo. A integração dos transportes aéreos no Mercosul e a atuação da Agência Nacional de Aviação Civil. In: **XX Congresso Nacional do CONPEDI, Vitória, Es. Anuais do XX Congresso Nacional do CONPEDI**. Florianópolis: Fundação Boiteux, v. 1, 2011, p. 4800.

¹⁰⁸ BARAT, Josef. **Logística e transporte no processo de globalização: oportunidades para o Brasil**. São Paulo: UNESP, Instituto de Estudos Econômicos e Internacionais (IEEI), 2007, p. 81-82.

¹⁰⁹ STARLING, Valéria Curi de Aguiar e Silva. A aviação civil internacional e o passageiro, como consumidor transnacional. In: LAENDER, Alessandro Azzi; VILLA, Nicole Fontolan; MOURÃO, Sergio Luis (Org.). **Direito Aeronáutico**. 1ª Ed. Belo Horizonte, São Paulo: Editora D'Plácido, Vol. 2, 2022, p. 927.

¹¹⁰ ABEYRATNE, Ruwantissa. **Legal Priorities in Air Transport**. Montreal: Springer, 2019, p. 1-12.

¹¹¹ STARLING, “ref. 109”, p. 928.

¹¹² ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 115.

carta que regula as atividades do setor¹¹³ –, que impõe restrições à livre prestação desse tipo de serviço. Tradicionalmente, os serviços de transporte aéreo internacionais submetem-se às disposições desta Convenção¹¹⁴.

Do sistema da Convenção de Chicago, surgiram as chamadas liberdades do ar: diferentes direitos, relativos ao transporte aéreo, que podem ser negociados bilateralmente ou multilateralmente entre os países¹¹⁵. Nela, consolidou-se o princípio da soberania dos Estados sobre os seus respectivos espaços aéreos. No âmbito da Convenção, foram adotados dois acordos multilaterais, quais sejam: o Acordo Internacional de Trânsito Aéreo – que estabeleceu as duas primeiras liberdades do ar – e o Acordo Internacional de Transporte Aéreo – que criou a 3ª, 4ª e 5ª liberdades do ar.

Mas, após oitenta anos da Convenção de Chicago de 1944 sobre Aviação Civil Internacional, a sociedade internacional já não mais se reunia sob aqueles mesmos objetivos, pois novas demandas sobrevieram na regulação do tema, de modo que o Estado e as Organizações Internacionais são os principais atores na produção de normas. O surgimento de normas não estatais são uma tendência cada vez mais frequente¹¹⁶. Nota-se uma pluralidade crescente em todo o mundo, tanto em nível nacional quanto internacional¹¹⁷ e também regional. Apesar disso, o estudo do campo em âmbito sul-americano ainda precisa ser melhor explorado.

Se o Direito Internacional Público Aéreo é responsável por regular as atividades da aviação civil internacional por meio de uma gama de fontes do direito, entre eles, tratados, princípios e costumes internacionais que objetivam estabelecer a cooperação entre os Estados, assim como uma harmonização legislativa transnacional para garantir a segurança internacional da navegação aérea, o Direito Internacional Privado na aviação civil caracteriza-se justamente pela coexistência de pluralidade de normas estatais e não-estatais¹¹⁸.

¹¹³ LOPES, Inez. O Direito Internacional Privado e a proteção do consumidor em serviços de transporte aéreo. **Dizer o Direito: o papel dos tribunais no século XXI**, Atas do VII Congresso Internacional Direito na Lusofonia. UMinho Editora, 2021, p. 103.

¹¹⁴ ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 114.

¹¹⁵ ROESSING NETO, “ref. 114”, p. 115.

¹¹⁶ LOPES, Inez; FEITOSA, Fernando; BARROS, Livia C. A. A Governança Global na Aviação Civil e a Atuação de Atores Privados Internacionais. In: LOPES, Inez; PALUMA, Thiago; SQUEFF, Tatiana (Org.). **Diálogos Hermenêuticos entre Direito Internacional Privado e o Direito Internacional Público**. 1ª Ed. Belo Horizonte: Arraes Editora, v. 1, 2022, p. 159.

¹¹⁷ LOPES, “ref. 116”, p. 102.

¹¹⁸ LOPES, “ref. 116”, p. 159.

Conforme apontado nos dados da OACI, o setor da aviação civil apresentou um crescimento exponencial em 2019. Esse avanço foi viabilizado, em parte, pela adoção da Convenção de Varsóvia, de 1929, que unificou certas regras sobre o transporte aéreo internacional. Essa convenção permitiu a criação de um regime uniforme entre os Estados, facilitando a navegação aérea e promovendo maior segurança e padronização nos processos de transporte¹¹⁹.

Contudo, como a estrutura normativa internacional da aviação foi construída no pós-Segunda Guerra, norteadada pela ideia de soberania e pacificação do mundo¹²⁰, dada a necessidade de harmonizar a Convenção de Varsóvia e os instrumentos conexos, os Estados aprovaram outras normas internacionais, com o objetivo de maior harmonização e codificação de certas regras que regulam o transporte aéreo internacional¹²¹.

De todo modo, com o início desse movimento mundial do final da década de 1970 rumo à desregulamentação dos serviços de transporte aéreo tanto no âmbito interno dos países, como internacional, acordos internacionais mais flexíveis, conhecidos como Acordos de Céus Abertos passaram a ser assinados, ampliando-se o tráfego aéreo entre os países¹²². De maneira geral, esses acordos regulam questões como rotas, concessão de licenças, propriedade, número de frequências a serem operadas entre os países, nacionalidade das companhias, controle das companhias aéreas – sobretudo enfocando a questão da nacionalidade do controle – e, em alguns casos, mesmo tarifas¹²³.

Considerando que a aviação civil é inerentemente internacional em escopo¹²⁴, as principais fontes de direito internacional público são o direito costumeiro internacional, as decisões internacionais, os Padrões e Práticas Recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), as convenções, os acordos multilaterais e bilaterais, entre

¹¹⁹ LOPES, Inez; FEITOSA, Fernando; BARROS, Livia C. A. A Governança Global na Aviação Civil e a Atuação de Atores Privados Internacionais. In: LOPES, Inez; PALUMA, Thiago; SQUEFF, Tatiana (Org.). **Diálogos Hermenêuticos entre Direito Internacional Privado e o Direito Internacional Público**. 1ª Ed. Belo Horizonte: Arraes Editora, v. 1, 2022, p. 101.

¹²⁰ LOPES, Inez. O Direito Internacional Privado e a proteção do consumidor em serviços de transporte aéreo. **Dizer o Direito: o papel dos tribunais no século XXI**", Atas do VII Congresso Internacional Direito na Lusofonia. UMinho Editora, 2021, p. 103.

¹²¹ LOPES, "ref. 119".

¹²² ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 114.

¹²³ ROESSING NETO, "ref. 122", p. 116.

¹²⁴ DEMPSEY, Pau Stephen. **Public International Law**. Ed. McGill University, 2017, p. 1.

outros¹²⁵. O transporte aéreo é uma atividade tradicionalmente sujeita à forte regulamentação e intervenção estatal¹²⁶.

No entanto, a globalização possibilita que os Estados, por um lado, amplie sua influência em certas áreas, enquanto, por outro, diminua ou divida seu controle em outras, o que pode significar o surgimento de um regime de governança global que não se limita aos Estados e que não é apenas baseado na soberania territorial, mas também em atores não estatais e atores privados¹²⁷. No mesmo passo, pelo menos do ponto de vista econômico, a aviação está perdendo sua obsessão de bandeira para tornar-se global e a prova desse fato é haver cada vez mais companhias multinacionais:

State sovereignty is in flux. Scholars maintain that this transpires in different ways and to varying degrees: it has been or will eventually be transformed, fragmented or eroded. Thus, we locate the common call to unbundle sovereignty's link with territory – something almost imaginable in the realm of State sovereignty over airspace [...] – and additionally to separate sovereignty and jurisdiction, the political and legal. Extraterritoriality and territorial extension are common features in many areas of the international commercial world – civil aviation is no exception. This exposes the territorial bias of the law of jurisdiction and, at the same time, reveals that the foundations of jurisdiction are indeed shifting. As dialogue between jurisdictions matures in character and increases in mode, jurisdiction emerges as a possible, new dual form of governance that delivers substantive justice for the international community, yet is also a space for political power struggles¹²⁸.

A regulação da aviação civil não foge a esse contexto de múltiplas atores globais, especialmente pela presença maciça de agentes privados, que são os atores do processo de governança que se proclamam parte do problema e da solução, ou ainda aqueles reconhecidos como parte do problema e da solução¹²⁹:

[...] os atores da aviação civil são múltiplos, tais como empresas, Estados, organizações intergovernamentais, associações, sindicatos, entre outros; e todos

¹²⁵ LOPES, Inez. O Direito Internacional Privado e a proteção do consumidor em serviços de transporte aéreo. **Dizer o Direito: o papel dos tribunais no século XXI**", Atas do VII Congresso Internacional Direito na Lusofonia. UMinho Editora, 2021, p. 102.

¹²⁶ ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 114.

¹²⁷ BARROS, Livia Cristina dos Anjos. **A governança transnacional dos interesses dos passageiros na aviação civil internacional**. 2022. 174 f. Dissertação (Mestrado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2022, p. 36.

¹²⁸ TRUXAL, Steven. **Economic and Environmental Regulation of International Aviation: From Inter-national to Global Governance**. Routledge, 2016, p. 36.

¹²⁹ GONÇALVES, Veronica Kober; Inoue, Cristina Yumie Aoki. In: SCHIMITZ, Guilherme de Oliveira. ROCHA, Rafael Assumpção (org.). **Brasil e o Sistema das Nações Unidas: desafios e oportunidades na governança global**. Brasília: Ipea, 2017, p. 36.

contribuem, em certa medida, para uma governança do setor e produzem normas que regulam as atividades do setor do transporte aéreo. É de se reconhecer, entretanto, que o Fardo sobre o Poder Público tende a ser maior que sobre os demais envolvidos¹³⁰.

Por outro lado, quando fala-se nos principais atores do Direito Internacional Aeronáutico, em primeiro lugar, ainda devem constar como protagonistas os Estados. Os Estados patrocinaram e subsidiaram as primeiras experiências com a aviação, muito desenvolvida com as grandes guerras mundiais. O desenvolvimento militar das aeronaves foi aproveitado pelas empresas da aviação civil que, em seu início eram quase todas as empresas públicas Estatais¹³¹:

Abaixo dos Estados, temos as Organizações Internacionais criadas pelos Estados, para traçar normas que tenham relação com a aviação ou seus negócios. Dentre essas organizações se destacam: OACI (Organização Internacional da Aviação Civil); a União Europeia (UE); a União Pan-americana (Conferência Técnica Interamericana de Aviação - 1973); a OEA (Organização dos Estados Americanos), na Comissão de Segurança Hemisférica (Sistemas Portáteis de Defesa Aérea); a UNIDROIT (sigla internacional Instituto para a Unificação do Direito Privado); a OMC (Organização Internacional do Comércio), entre outras.¹³²

Porém, para além das organizações como a própria OEA e a União Pan-Americana, não se pode esquecer que, no contexto regional Sul-Americano, tem-se além do próprio Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), também a Comunidade Andina de Nações (CAN), “embora essas áreas de integração sejam as que têm demonstrado maior dificuldade de superar a barreira do subdesenvolvimento econômico”¹³³.

2.1.2. Por experiências regionais sul-americanas na Aviação

É importante que a Academia consiga ir além do que já é conhecido, como observa-se nas lições de *O Direito Marginal* de Ralf Michael, o qual recomenda que a centralidade do

¹³⁰ LOPES, Inez; FEITOSA, Fernando; BARROS, Livia C. A. A Governança Global na Aviação Civil e a Atuação de Atores Privados Internacionais. In: LOPES Inez; PALUMA, Thiago; SQUEFF, Tatiana (Org.). **Diálogos Hermenêuticos entre Direito Internacional Privado e o Direito Internacional Público**. 1ª Ed. Belo Horizonte: Arraes Editora, v. 1, 2022, p. 165.

¹³¹ STARLING, Valéria Curi de Aguiar e Silva. A aviação civil internacional e o passageiro, como consumidor transnacional. In: LAEDER, Alessandro Azzi; VILLA, Nicole Fontolan; MOURÃO, Sergio Luís (Org.). **Direito Aeronáutico**. 1ª Ed. Belo Horizonte, São Paulo: Editora D'Plácido, Vol. 2, 2022, p. 928-929.

¹³² STARLING, “ref. 131”.

¹³³ MAGALHÃES, José Carlos de. “Prefácio” em: MERCADANTE, Araminta de Azevedo; JUNIOR, Umberto Celli; ARAÚJO, Leandro Rocha de. **Blocos Econômicos e Integração na América Latina, África e Ásia**. 1ª Ed. 2007, 2ª Reimpressão, Curitiba: Juruá, Vol. 1, 2012, p. 7.

pensamento europeu deve ser superada. Do ponto de vista legal, isso significa que ao invés dos conceitos aparentemente claros de lei que tentam criar unidade e universalidade, deve-se entender a lei como um universo plural. Há múltiplas perspectivas sobre a lei¹³⁴:

[...] precisamos de conceitos legais que nos permitam (também na epistemologia) de ir além do nosso eurocentrismo tradicional. Nós precisamos compreender que a Europa não tem de ser o centro intelectual, só porque tem sido o centro econômico e político. É, portanto, menos uma questão de criticar a Europa. Trata-se realmente do autoquestionamento do ocidentalismo europeu. Isto vai além da teoria crítica na Europa, sobre a qual a teoria decolonial diz que, enquanto crítica imanente da modernidade europeia, ainda representa o pensamento europeu, e que é a centralidade deste próprio pensamento europeu que deve ser superada¹³⁵.

A constituição de organismos regionais constitui esforço estratégico para esse fim. Não substituem eles a participação dos agentes privados que, ao contrário, contribuem para a divulgação de oportunidades e do fortalecimento de tendências. Essa participação propicia a adoção de mecanismos jurídicos e a padronização de comportamentos e de fórmulas contratuais, facilitando o entendimento e as negociações comerciais. Dessa interação é que decorre outro fenômeno no cenário internacional, que é o da mundialização do Direito, resultante da disseminação de conceitos, princípios, normas e a crescente harmonização entre os diversos povos¹³⁶.

Apesar de os Estados serem os principais atores na sociedade internacional e detentores de poderes soberanos nas tomadas de decisão, as Organizações Internacionais ou Intergovernamentais (OIs) gozam de personalidade jurídica internacional e contribuem ativamente para a condução de políticas públicas internacionais, mesmo que sujeitas secundárias com poderes limitados nas atribuições estabelecidas em seus tratados constitutivos¹³⁷:

¹³⁴ MICHAELS, Ralf. O Direito Marginal. In: LOPEZ, Inez; MOSCHEN, Valesca Raizer Borges (Org.). **Desafios do Direito Internacional Privado na Sociedade Contemporânea**. 1. Ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, v. 1, 2020, p. 18.

¹³⁵ MICHAELS, “ref. 134”.

¹³⁶ MAGALHÃES, José Carlos de. “Prefácio” em: MERCADANTE, Araminta de Azevedo; JUNIOR, Umberto Celli; ARAÚJO, Leandro Rocha de. **Blocos Econômicos e Integração na América Latina, África e Ásia**. 1ª Ed. 2007, 2ª Reimpressão, Curitiba: Juruá, Vol. 1, 2012, p. 7.

¹³⁷ LOPEZ, Inez; MOSCHEN, Valesca. **Os papéis da OEA e da ASADIP para a formação de uma Cultura “Glocal” em Direito Internacional Privado na América Latina**. In: Inez Lopes Matos Carneiro de Farias e Valesca Raizer Borges Moschen (Org.). **Desafios do Direito Internacional Privado na Sociedade Contemporânea**. 1ª. Ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, v. 1, 2020, p. 320.

Verifica-se, pois, que o processo de integração regional constitui um dos ingredientes desse complexo de fatores. O número expressivo das organizações regionais, é demonstração inequívoca da importância do tema e sua atualidade, sendo o seu conhecimento de inegável interesse para todos quanto atuem nos diversos setores do comércio internacional.¹³⁸

Pensando na perspectiva econômica, pode-se dizer que o processo de integração na Economia pressupõe um conjunto de Estados, normalmente constituídos em um Grupo Econômico, que se propõem a liberalizar as relações econômicas entre si, aproximando os mercados¹³⁹.

No Sul Global, subdesenvolvido e considerado periférico, existiram formulações teóricas e tentativas práticas de Integrações Regionais Contemporâneas muitas precedentes à experiência do próprio continente europeu. A integração regional é um fenômeno mundial com múltiplas manifestações e formatações apesar de ter ganhado uma outra dimensão com o “velho regionalismo” da Europa¹⁴⁰. Mesmo com o advento do “novo regionalismo”, no final do século XX, que se vendeu como um “processo não exclusivamente europeu”, a experiência europeia continuou sendo a referência de projeto e processo de integração regional:

[...] In other words, EU-centrism in comparative regionalisms refers to the tendency of a benchmark that draws heavily from the EU's institutions and processes, while ignoring other possible approaches to regionalisms and refusing to view their performance in terms of the goals set by themselves¹⁴¹.

Faz-se importante reivindicar, resgatar, revisar e valorizar as iniciativas de integração e regionalismo desenvolvidas na América Latina no que diz respeito à elaboração de normas relacionadas à aviação, em especial, no contexto Sul Global. A integração e a aviação não são fenômenos exclusivos de uma única região.

Um exemplo que ilustra a complexidade desse cenário é a própria tentativa de recriar o voo dos irmãos Orville e Wilbur Wright, exatamente cem anos após o evento considerado

¹³⁸ MAGALHÃES, José Carlos de. “Prefácio” em: MERCADANTE, Araminta de Azevedo; JUNIOR, Umberto Celli; ARAÚJO, Leandro Rocha de. **Blocos Econômicos e Integração na América Latina, África e Ásia**. 1ª Ed. 2007, 2ª Reimpressão, Curitiba: Juruá, Vol. 1, 2012, p. 7.

¹³⁹ LARA, Fabiano Teodoro de Rezende de; LEURQUIN, Pablo. **A integração dos transportes aéreos no Mercosul e a atuação da Agência Nacional de Aviação Civil**. In: XX Congresso Nacional do CONPEDI, Vitória, Es. Anuais do XX Congresso Nacional do CONPEDI. Florianópolis: Fundação Boiteux, v. 1, 2011, p. 4806.

¹⁴⁰ SILVA, Armstrong Pereira da. **As teorias da integração regional: mais além do eurocentrismo**. Cadernos Prolam/USP, v. 18, Nº 35, jul./dez., 2019, p. 197.

¹⁴¹ ACHARYA, A. **Regionalism Beyond eu-Centrism**. In: BÖRZEL, T. A.; RISSE, T. *The Oxford Handbook of Comparative Regionalism*. [S. l.]: Oxford University, 2016, p. 110.

o início da aviação, mas que não obteve sucesso, em 17 de dezembro de 2003. A réplica do *Flyer* partiu-se antes de conseguir decolar. A réplica já havia enfrentado falhas em simulações anteriores e o piloto havia reconhecido a possibilidade de não conseguir decolar a máquina que pesava 274 quilos e que possuía uma velocidade máxima de 48 km/h¹⁴².

Embora no Brasil defenda que seja Dumont o primeiro a voar em um aparelho mais pesado que o ar, ainda se atribui o título de pioneirismo da aviação aos irmãos Wright. O Brasil argumenta que os Estados Unidos nunca apresentaram evidências concretas do suposto voo de 12 segundos realizado sobre a praia de Kitty Hawk, na Carolina do Norte, e, portanto, Santos Dumont teria sido, de fato, o primeiro a voar com seu 14-Bis em 23 de outubro de 1906. Já o voo dos Wright foi presenciado por alguns residentes locais, mas não há registros oficiais, pois autoridades e repórteres não foram convidados a testemunhar¹⁴³.

Em contraste, Santos Dumont realizou o voo de seu 14-Bis na presença de diversos jornalistas e autoridades da aviação no campo de Bagatelle, na França, a segunda conquista de Dumont em um período de cinco anos que chegou, inclusive, a ser reconhecido pela Federação Internacional da Aeronáutica como o detentor do recorde, mas a história foi revista dois anos depois, quando Wilbur Wright chegou a Paris afirmando que ele e seu irmão Orville eram os verdadeiros pioneiros da aviação¹⁴⁴.

2.2. A Integração Regional também está no ar

Sob o viés aéreo, como argumenta Lara e Leurquin, o conceito de integração pode ser interpretado como um aprofundamento na comunicação entre os mercados nacionais da aviação civil¹⁴⁵. O comércio internacional sempre foi o grande responsável por essa aproximação e a constituição das organizações econômicas regionais resultam da importância

¹⁴² BBC BRASIL. **Simulação do '1º vôo da história' falha nos EUA.** Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/noticias/story/2003/12/printable/031217_voouacg>. Acesso em: 10 de dezembro de 2023.

¹⁴³ BBC BRASIL. “ref. 142”.

¹⁴⁴ BBC BRASIL. “ref. 142”.

¹⁴⁵ LARA, Fabiano Teodoro de Rezende de; LEURQUIN, Pablo. A integração dos transportes aéreos no Mercosul e a atuação da Agência Nacional de Aviação Civil. In: **XX Congresso Nacional do CONPEDI, Vitória, Es. Anais do XX Congresso Nacional do CONPEDI.** Florianópolis: Fundação Boiteux, v. 1, 2011, p. 4806.

da consciência de que é por meio dele que as nações podem alcançar o desejado desenvolvimento¹⁴⁶.

Isso demonstra que o crescimento do setor aéreo é efeito do crescimento econômico. Percebe-se, com isso, que o desenvolvimento econômico da América Latina, em especial dos blocos econômicos, está vinculado obrigatoriamente também ao crescimento do transporte aéreo¹⁴⁷.

Embora a análise dos efeitos dos acordos de preferências comerciais seja objeto de “uma literatura enorme e intrincada”¹⁴⁸, de modo que “se na América Latina os esforços traduzidos nos discursos em favor da integração fossem dedicados a construir a própria integração, este continente seria um conjunto homogêneo e integrado”¹⁴⁹, dada a capacidade da aviação civil por meio dos Acordos de Céus Abertos viabilizar a integração entre os países sul-americanos e o mercado da aviação ser um setor da economia que tem relevante importância para o desenvolvimento econômico latino-americano, é oportuno trazer a questão novamente ao centro do debate.

Dessa vez, pensando na Aviação Civil Internacional como o coração do debate, encontrando vozes e saberes silenciados, contando práticas normativas outras¹⁵⁰ sobre integração regional, aviação civil, Acordos de Céus Abertos e direito aéreo no âmbito da CAN e MERCOSUL.

O tema da aproximação entre países acompanha o pensamento regional desde, pelo menos, o século XIX, com os planos de Simón Bolívar. No momento em que já se comemorou em vários países da região o bicentenário dos processos de independência¹⁵¹, sob o viés dos Acordos de Céus Abertos, a atuação dos blocos de integração regional possui papel importante na promoção de políticas públicas internacionais na aviação civil internacional que contribuam para o desenvolvimento da integração regional andina e mercosurena.

¹⁴⁶ MAGALHÃES, José Carlos de. “Prefácio” em: MERCADANTE, Araminta de Azevedo; JUNIOR, Umberto Celli; ARAÚJO, Leandro Rocha de. **Blocos Econômicos e Integração na América Latina, África e Ásia**. 1ª Ed. 2007, 2ª Reimpressão, Curitiba: Juruá, Vol. 1, 2012, p. 7.

¹⁴⁷ LARA, “ref. 145”, p. 4801.

¹⁴⁸ KRUGMAN, Paul; VENABLES, A. **Integration, specialization and adjustment. European Economic Review**. 1996, v. 40, p. 959.

¹⁴⁹ BAUMANN, Renato. **Integração Regional - Teoria e Experiência Latino-Americana**. 1ª Ed. Rio de Janeiro: LTC Editora, V. 1, 2013, p. 5.

¹⁵⁰ AFONSO, Henrique; DE MAGALHÃES, José Luiz. **Para contar as outras histórias: direito internacional e resistência contra hegemônica no Terceiro Mundo**. Revista da Faculdade de Direito do Sul de Minas, v. 29, n. 1, 2013, p. 82.

¹⁵¹ BAUMANN, “ref. 149”.

Os processos de integração econômica regional, em suas mais diversas facetas, carregam consigo a necessidade de regulamentar disposições, em particular, sobre as relações transfronteiriças, já que uma das consequências do fenômeno da integração é a flexibilização das fronteiras e facilitação da livre circulação de pessoas e mercadorias.¹⁵² No caso da aviação civil, isso não é diferente.

Na América, observou-se um pluralismo de processos de integração regional por meio do trabalho da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), interessada em oferecer aos Estados um caminho para solucionar os problemas que foram trazidos pelo processo de substituição de importações, na região.¹⁵³ Por isso, já houve tentativas de integração econômica com o Tratado de Montevidéu de 1960, que criou a Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC), projeto substituído em 1980 pela Associação Latino-Americana de Integração (ALADI).¹⁵⁴

No entanto, o estopim do processo de integração regional ocorreu com a assinatura do Acordo de Cartagena, que estabeleceu o que hoje é conhecido como Comunidade Andina de Nações (CAN). Além desta, tem-se MERCOSUL, com vistas à criação de um futuro mercado comum e inspirado pelo sucesso relativo da própria CAN, celebrada no âmbito da ALALC¹⁵⁵.

Nas últimas décadas, os processos de integração regional que constituíram estes dois blocos, obtiveram avanços em alguns setores e retrocessos em outros. Permanecem, ainda, algumas questões políticas, sociais e jurídicas a serem avançadas. A articulação entre Estados Partes destes blocos e seus Estados Associados, gera consequências, mesmo que nem sempre na velocidade e no sentido planejados¹⁵⁶.

Outro ponto de convergência entre Direito Aéreo e integração regional é o estabelecimento¹⁵⁷ da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), criada em 1973, na 2ª Conferência Latino-Americana de Autoridades Aeronáuticas, órgão consultivo

¹⁵² KLEIN, Luciane. **A qualificação do consumidor nos processos de integração regional**. Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Uberlândia (UFU), v. 47, n. 1, 2019, p. 7.

¹⁵³ SCOTTI, Luciana. **El concepto de consumidor y el MERCOSUR ampliado: Un análisis del derecho de fuente convencional e interna de los Estados Partes del bloque**. Revista de Direito do Consumidor, nº 107. Set./Out. 2016, 2010, p. 163.

¹⁵⁴ KLEIN, “ref. 152”, p. 16.

¹⁵⁵ MAGALHÃES, José Carlos de. **O Supremo Tribunal Federal e o Direito Internacional Privado: uma Análise Crítica**. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2000, p. 106-107.

¹⁵⁶ MENDES, José Sacchetta. **¿PUERTAS ABIERTAS? migrações regionais, direito e integração na Comunidade Andina de Nações e no Mercosul**. Caderno CHR, Salvador, v. 29, N. SPF 03, 2016, p. 77.

¹⁵⁷ BARROS, Livia Cristina dos Anjos. **A governança transnacional dos interesses dos passageiros na aviação civil internacional**. 2022. 174 f. Dissertação (Mestrado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2022, p. 86..

internacional que busca viabilizar cooperação e coordenação das atividades de aviação civil. Sua estruturação busca promover espaço para discutir e planejar todas as medidas requeridas para a cooperação na área. Há, portanto, certa estruturação política para promoção da integração regional no setor aéreo¹⁵⁸.

Nesse sentido, uma das metas da integração regional da CAN e MERCOSUL é aprofundar a integração econômica dos países membros e se consolidarem como poderosos blocos econômicos sul-americanos, visando ampliar as dimensões dos mercados nacionais. Acontece que, para ocorrer a consolidação desse processo, faz-se necessária uma verdadeira integração de diferentes modais de transportes, especialmente o aéreo¹⁵⁹.

O desenvolvimento da América Latina e dos membros destes blocos, está vinculado obrigatoriamente ao crescimento do transporte aéreo que permite o aprofundamento das relações comerciais entre si; do turismo; do sistema concorrencial entre as empresas capaz de proporcionar melhora na qualidade do serviço prestado¹⁶⁰ etc.

Partindo-se da ideia de que as integrações de transportes aéreos da CAN e MERCOSUL mostram-se necessárias para desenvolver-se não só os transportes aéreos, mas a própria integração regional, com a consciência de que “ninguém pode ser obrigado a ouvir mais uma vez resumo histórico”¹⁶¹, faz-se indispensável uma breve incursão nos processos de integração de cada um destes blocos de forma problematizada e contextualizada, visto que não é possível conceber o processo de integração aéreo de um bloco, sem antes compreender sua própria integração e, no caso da América Latina, as nuances que suscitam debates sobre a “morte” de um e outro.

2.2.1. A “ousada” Comunidade Andina de Nações (CAN) está morta?

Os ideais de Bolívar e seus desdobramentos permaneceram vivos no imaginário dos povos latino-americanos e entre líderes políticos. Frequentemente é entendido

¹⁵⁸ CLAC. Resolución a23-1. **Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo**. Disponível em: <<https://clac-lacac.org/vwp-content/uploads/2020/10/DO-DEC-S23-01.pdf>>. Acesso em: 15 ago. 2022.

¹⁵⁹ LARA, Fabiano Teodoro de Rezende de; LEURQUIN, Pablo. **A integração dos transportes aéreos no Mercosul e a atuação da Agência Nacional de Aviação Civil**. In: XX Congresso Nacional do CONPEDI, Vitória, Es. Anuais do XX Congresso Nacional do CONPEDI. Florianópolis: Fundação Boiteux, v. 1, 2011, p. 4089.

¹⁶⁰ LARA, “ref. 159”, p. 4801-4802.

¹⁶¹ CASELLA, Paulo Borba. **Existe espaço para a sobrevivência do MERCOSUL?** Cadernos do Programa de Pós-Graduação em Direito - PPGDIR/UFRGS, 2014, p. 193.

como a direção para a emancipação econômica definitiva dos Estados da região, em especial nos países andinos que procuram, há quase dois séculos, os instrumentos necessários à consolidação de suas soberanias¹⁶²:

Os países andinos apresentam igualmente algumas características que os distinguem de outros conjuntos de países. Condicionantes geográficos à parte, esses países têm origem próxima que remonta ao período de colonização, e (desde 1969) se destacam pelos esforços em promover uma unidade a partir de preferências comerciais, da criação de uma variada estrutura institucional comunitária e – por algum tempo – pela adoção de políticas comuns de industrialização e tratamento do capital estrangeiro¹⁶³.

A Comunidade Andina de Nações se apresentou, em dado período, como a precursora da integração regional latino-americana, contando, atualmente, com 55 anos de existência. O Pacto Andino – que instituiu a Comunidade Andina (CAN), com sede em Lima (Peru) – foi estabelecido em 1969 com a assinatura do Acordo de Cartagena ou Pacto Andino.¹⁶⁴ Somente a partir de agosto de 1997 é que se iniciaram suas funções. O Acordo de Cartagena é um Acordo sub-regional que integra os países da área sul-americana em aspectos comerciais, aduaneiros e legislativos¹⁶⁵:

Este acuerdo subregional [...] fue suscrito en Cartagena en el año de 1969; sin embargo, su desarrollo fue muy lento durante los primeros veinte años y sólo en la última década los países miembros del Pacto Andino, actualmente denominada Comunidad Andina, impulsados por los aires de las nuevas tendencias económicas mundiales, como la globalización, la liberación de los mercados y la apertura económica, comenzaron a preocuparse por su integración, con la finalidad de adquirir una posición propia en el nuevo diseño de la estructura geopolítica mundial del siglo XXI, que al finalizar la llamada Guerra Fría ha sustituido la lucha y el enfrentamiento ideológico por una lucha de carácter comercial, que tiene como protagonistas fundamentales a los grandes bloques económicos, como son el bloque norteamericano: Estados Unidos, Canadá y México, integrados en el Tratado de Libre Comercio NAFTA), la Unión Europea y el bloque oriental, liderado por Japón y China¹⁶⁶.

¹⁶² MEIRELLES, Elizabeth. Comunidade Andina. In: MERCADANTE, Araminta de Azevedo; JÚNIOR, Umberto C.; ARAÚJO, Leandro R. de (Org.). **Blocos Econômicos e Integração na América Latina, África e Ásia**. 1ª Ed. Curitiba: Juruá, v. 1, 2006, p. 164.

¹⁶³ BAUMANN, Renato. **Integração Regional - Teoria e Experiência Latino-Americana**. 1ª Ed. Rio de Janeiro: LTC Editora, V. 1, 2013, p. 153.

¹⁶⁴ SILVA, José Ultemar da. **A importância da Comunidade Andina para a economia da América Latina**. Revista Ibero-Americana de Estratégia, Universidade Nove de Julho, São Paulo, Brasil, vol. 5, núm. 2, 2006, p. 72.

¹⁶⁵ GARCÍA, Manuel Guillermo Sarmiento. **La política de transporte aéreo en la Comunidad Andina de Naciones**. Revista de Derecho Privado, Nº 6, Julio/Diciembre, 2000, p. 44.

¹⁶⁶ GARCÍA, José Ultemar da. **A importância da Comunidade Andina para a economia da América Latina**. Revista Ibero-Americana de Estratégia, Universidade Nove de Julho, São Paulo, Brasil, vol. 5, núm. 2, 2006, p. 45.

Entre 1997 e 1990, a CAN passou por diferentes estágios, dos quais o mais importante foi o da troca do modelo de substituição de importações por um mercado regional livre. De uma concepção original de integração fechada, a CAN evoluiu, nos anos de 1990, para um esquema de regionalismo aberto.¹⁶⁷ Até a década de 1970, o altíssimo custo de crescer voltado para dentro baseado na substituição das importações, não havia se tornado evidente na América Latina¹⁶⁸.

Após a Segunda Guerra Mundial, acreditava-se que a chave para o desenvolvimento econômico seria criar um forte setor de manufaturas voltado para o mercado interno e depois protegê-lo contra a concorrência internacional. No entanto, muitos países permaneceram estagnados por anos, pois suas empresas não eram fortemente estimuladas para a exportação. Na América Latina, o Chile foi um dos primeiros países a abandonar a estratégia da industrialização pela substituição das importações e a implantar políticas para as novas exportações.¹⁶⁹

Desde sua formação, a CAN objetiva promover o desenvolvimento balanceado e harmônico dos países-membros em condições de equilíbrio pela integração e pela cooperação econômica e social, acelerar o crescimento dos países andinos, gerar empregos e facilitar a participação no processo de integração regional com o intuito de formar, gradualmente, um mercado comum latino-americano¹⁷⁰:

A união dos países andinos é, à primeira vista, uma das ambições continentais mais antigas quando o tema em discussão é a integração latino-americana. Esta pretensão, no entanto, vem esbarrando em inúmeras barreiras, das mais diversas origens, desde o século XIX¹⁷¹.

Sua proposta é reduzir a vulnerabilidade externa dos países-membros e impor sua posição no contexto econômico internacional, reforçando a solidariedade regional e reduzindo as diferenças no desenvolvimento que existem entre os países, definindo, por fim, metas

¹⁶⁷ SILVA, José Ultemar da. **A importância da Comunidade Andina para a economia da América Latina**. Revista Ibero-Americana de Estratégia, Universidade Nove de Julho, São Paulo, Brasil, vol. 5, núm. 2, 2006, p. 72.

¹⁶⁸ KRUGMAN, P. R.; OBSTFELD, M. **Economia internacional: teoria e política**. 6. ed. São Paulo: Addison Wesley/Pearson, 2005, p. 503.

¹⁶⁹ SILVA, “ref. 167”, 2006, p. 77.

¹⁷⁰ SILVA, “ref. 167”.

¹⁷¹ MEIRELLES, Elizabeth. **Comunidade Andina**. In: Araminta de Azevedo Mercadante, Umberto Celli Júnior e Leandro Rocha de Araújo (Org.). **Blocos Econômicos e Integração na América Latina, África e Ásia**. 1ª Ed. Curitiba: Juruá, v. 1, 2006, p. 161.

sociais orientadas para a melhoria da qualidade de vida dos diferentes grupos, com o objetivo de promover o desenvolvimento comum.¹⁷²

Segundo dados do ano de 2022, a Comunidade Andina possui 4 milhões de quilômetros quadrados de território; teve um crescimento de 5,3% em seu Produto Interno Bruto; 10 milhões e 632 mil dólares de exportações intracomunitárias – 22,7% a mais que o ano de 2021; 162 milhões e 676 mil dólares em exportações para o mundo – sendo 19,2% mais que em 2021 – e; 115 milhões de cidadãos andinos – 44,9% da Colômbia, 29% do Perú, 15,6% do Equador e 10,4% da Bolívia.¹⁷³ Os países, em sua maioria, estão localizados na Cordilheira dos Andes, sendo, por isso, chamados de países andinos¹⁷⁴:

A população da América Andina é formada, sobretudo, por mestiços, descendentes de espanhóis e indígenas. Além deles, ainda existem grupos indígenas que habitam as áreas elevadas e conservam sua cultura, permanecendo à margem da sociedade moderna. Dessa forma, a população da América Andina reflete o processo de colonização espanhola: a língua oficial é o espanhol, e a religião predominante, o catolicismo. Na Venezuela, Colômbia e Equador, há um pequeno número de negros, descendentes dos escravos trazidos pelos colonizadores.¹⁷⁵

O processo de integração andino é um dos mais avançados da região. Foi criado à luz da CEE e possui algumas das características da supranacionalidade. No entanto, frisa-se que o único bloco econômico, no mundo, genuinamente supranacional, é a União Europeia (UE). A CAN tem como objetivo a formação gradual de um mercado comum latino-americano, mas, até hoje, consolidou-se apenas como uma Zona de Livre Comércio entre os Estados-membros, permitindo assim a livre circulação de mercadorias¹⁷⁶:

Uma análise comparativa das experiências europeia e andina certamente permite derivar lições variadas. São dois casos que guardam semelhanças na opção pela institucionalização ao nível regional, e pelas tentativas de implementação de normas regionais. No entanto, existem diferenças pronunciadas não apenas nos anos de experiência e no poder econômico dos participantes, como - sobretudo - no peso

¹⁷² VASENTINI, J. W. **Sociedade e espaço**. 31. ed. São Paulo: Ática, 2000, p. 78.

¹⁷³ COMUNIDAD ANDINA. **La CAN hoy**. Disponível em: <<https://www.comunidadandina.org/quienes-somos/>>. Acesso em: 12 nov. 2023.

¹⁷⁴ SILVA, José Ultemar da. **A importância da Comunidade Andina para a economia da América Latina**. Revista Ibero Americana de Estratégia, Universidade Nove de Julho, São Paulo, Brasil, vol. 5, núm. 2, 2006, p. 72.

¹⁷⁵ SILVA, “ref. 174”.

¹⁷⁶ KLEIN, Luciane. **A qualificação do consumidor nos processos de integração regional**. Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Uberlândia (UFU), 2019, v. 47, n. 1, p. 16.

relativo atingido pelas transações intrarregionais, e no grau de completude da política comercial externa comum¹⁷⁷.

Inicialmente, Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Chile faziam parte do Grupo Andino. No entanto, em 1973, com a subida ao poder do General Augusto Pinochet, o Chile se retirou do bloco, embora tenha participado da CAN desde a sua fundação. A Venezuela não ratificou o Acordo de Cartagena, mas aderiu a ele em fevereiro de 1973¹⁷⁸.

Por sua vez, em abril de 2006, o já falecido ex-presidente da Venezuela, Hugo Chávez, declarou: “a comunidade andina de nações está ferida de morte e hoje posso dizer que morta. Mataram-na. Não existe. A Venezuela está deixando a Comunidade Andina. Não faz sentido. Preciso fazer outra coisa”, tendo o país retirado-se do Acordo em virtude de seu pedido para ingressar como membro permanente do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL)¹⁷⁹.

Dada a sobreposição e contradição existentes entre dois modelos concomitantes e concorrentes de integração latino-americana, quais sejam: o da Comunidade Andina (CAN) e o Modelo da Aliança do Pacífico (AP), cuja criação ocorreu em 2011, aos moldes do aprofundamento do livre comércio entre os países membros com base em um modelo neoliberal, a CAN enfrenta uma crise¹⁸⁰:

A compatibilidade da AP com a CAN representa um problema especial, pela possibilidade de colisão entre suas normas jurídicas concorrentes. A zona de livre comércio criada com os instrumentos constitutivos da CAN é, na verdade, o acordo que definitivamente efetivou a participação da Colômbia e do Peru na AP posteriormente, tendo estas participações sido inclusive reconhecidas pelo bloco Pacífico, constando no preâmbulo do Protocolo Adicional do Acordo Marco [...]. Além disso, no tratado constitutivo da AP, o Acordo Marco, além de haver referências ao sistema jurídico da CAN, é estabelecido um sistema para solução de possíveis controvérsias que poderiam surgir com a aplicação simultânea das normas dos dois blocos¹⁸¹.

Se durante anos, no âmbito dos países membros da CAN, ouvi-se que o bloco está em crise, além dos motivos que explicam a perda de sua importância como foro político de

¹⁷⁷ BAUMANN, Renato. **Integração Regional - Teoria e Experiência Latino-Americana**. 1ª Ed. Rio de Janeiro: LTC Editora, V. 1, 2013, p. 153-136.

¹⁷⁸ KLEIN, Luciane; MARTINS, Laís N. **América Indígena: um estudo comparado sobre os direitos dos povos indígenas no Mercosul e na Comunidade Andina**. Revista de la Secretaría del Tribunal Permanente de Revisión, Vol. 10, Nº 19, 2022, p. 12.

¹⁷⁹ COMUNIDADE ANDINA. **La CAN hoy**. Disponível em: <<https://www.comunidadandina.org/quienes-somos/>>. Acesso em: 12 nov. 2023.

¹⁸⁰ GAL, Paulo Henrique Campos. **Comunidade Andina de Nações e Aliança do Pacífico: modelos de integração regional**. ÍANDÉ: Ciências e Humanidades. São Bernardo do Campo, V. 2, Nº 3, 2019, p. 71.

¹⁸¹ GAL, “ref. 180”, p. 79-80.

integração e meio de inserção internacional há três fatos específicos que comprovam o declínio da organização andina:

La AP genera dudas sobre las posibilidades de que la Comunidad Andina de Naciones CAN pueda continuar con su agenda y proyecto de integración. La CAN sigue sumida en la crisis, la cual se comprobaría en tres puntos: con la imposibilidad de establecer un AEC, con la Decisión que abrió la puerta a los Estados para negociar de manera unilateral acuerdos económicos con otros Estados y organizaciones, y tercero con la parálisis definitiva de la CAN con el surgimiento de la AP, pues se ve desplazada como foro común de coordinación de las políticas de los Estados, es decir que la CAN pierde terreno como plataforma de integración regional e internacional. Además, tanto Perú como Colombia has escogido, al margen de la CAN, el camino de los tratados de libre comercio como estrategia de internacionalización y regionalización. Por lo demás, el declive de la CAN significa al mismo tiempo el declive de la institucionalidad andina con su modelo de cesión de soberanía y la supranacionalidad¹⁸².

Dentre os países observadores da CAN, tem-se: Espanha, Marrocos, Turquia, República Helênica e República do Panamá¹⁸³. Atualmente, dentre os membros, é constituída por Colômbia, Equador, Peru e Bolívia que figuram como países membros. Dentre os países associados, o bloco possui Argentina, Brasil, Chile, Paraguai, Uruguai:

A formação do Pacto Andino é motivada por desentendimento dentro da Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC). [...] Uma das razões para isso foi a reclamação das economias menores de que não teriam ganhos. Equador, Bolívia e Paraguai estavam nesse grupo. A ALALC fez concessões especiais a esses países, mas não foi suficiente. Depois de algum tempo, as economias médias, como Colômbia, Chile e Venezuela, também Argentina, Brasil e México, que estavam em um processo de industrialização maior e onde, por motivos vários, as multinacionais tinham mais interesses em investir do que nas economias menores ou médias da região [...] Os governos andinos decidiram então criar uma integração sub-regional.¹⁸⁴

Dado o caráter de convite da Bolívia para a integração ao MERCOSUL – e não um chamado para que se retire da CAN – para que participe dos dois blocos que possuem boas relações comerciais, a Bolívia participará como membro dos dois blocos concomitantemente, visto que já usufrui de benefícios e facilidades como Estado associado, esperando aprimorá-los ao se converter em membro pleno do bloco do Cone Sul:

¹⁸² QUINTERO, M. A. A. **La Alianza del Pacífico y el ocaso de la Comunidad Andina; hacia una nueva configuración interregional en Latinoamérica**. In: Eduardo Pastrana Buelvas y Hubert Gehring (Org.). *Alianza del Pacífico: mitos y realidades*. Cali: Editorial Universidad Santiago de Cali, 2014, p. 117-118.

¹⁸³ COMUNIDADE ANDINA. **La Comunidad Andina**. Disponível em: <<https://www.comunidadandina.org/quienes-somos>>. Acesso em: 12 nov. 2023.

¹⁸⁴ MENEZES, A. M.; PENNA FILHO, P. **Integração regional: os Blocos Econômicos nas Relações Internacionais**. Rio de Janeiro, RJ: Editora Campus, 2006, p. 66-67.

Em relação ao alargamento do bloco, a Bolívia assinou em dezembro de 2012 o Protocolo de Adesão Formal ao MERCOSUL. Desde então, o país tem negociado os termos da sua inserção e dos Acordos que serão firmados, bem como tem buscado adequar-se aos requisitos do bloco. Ao contrário da Venezuela, a Bolívia pretende aderir ao MERCOSUL sem renunciar à sua condição de membro pleno da Comunidade Andina de Nações (CAN), da qual faz parte desde a fundação há mais de quatro décadas¹⁸⁵.

Após quase oito anos desde a assinatura do Protocolo de Adesão da Bolívia pelos presidentes dos países membros do MERCOSUL, o Projeto de Decreto Legislativo (PDL) 745/17 que contém o protocolo de adesão da Bolívia ao Mercosul, assinado em Brasília, em 2015¹⁸⁶ e que entrou em vigor após o depósito pelo Estado Plurinacional Boliviano¹⁸⁷.

Desse modo, embora contenciosos entre Governos possam atrasar o andamento de projetos de integração, se há um compromisso político e um projeto bem definido dos rumos da integração, percebido como positivo para os países-membros, os contenciosos são solucionados. A fragilidade da integração sul-americana é justamente a ausência de uma definição clara desse projeto que se reflete em um debate polarizado entre utopias e descrédito, ainda assim, não se pode dizer que a integração sul-americana está morta¹⁸⁸:

É prematuro decretar a morte da integração sul-americana. As respostas para o seu avanço e o formato da integração pretendida não são consensuais. No entanto, qualquer diagnóstico depende das perguntas. Definir as questões e identificar as oportunidades e os limites da integração sul-americana é um primeiro exercício.

Apesar das inúmeras perspectivas de que a CAN estaria com os dias contados, mesmo com aparente desmonte, ainda constitui um importante ator em meio ao sistema internacional regional devido ao seu peso econômico no interior do continente sul-americano. Além disso, é

¹⁸⁵ ALMEIDA FILHO, Marcelo Marques de. **A crise internacional de 2008 e a Integração Regional: os efeitos e as estratégias**. 2014. (109 p.) f. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) — Universidade Federal de Goiás, Goiânia, p. 80.

¹⁸⁶ PARLASUR. **Câmara dos Deputados do Brasil aprova Protocolo de Adesão da Bolívia ao MERCOSUL**. Disponível em: <<https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/v/21864/2/parlasur/c%C3%A2mara-dos-deputados-do-brasil-aprova-protocolo-de-ades%C3%A3o-da-bolivia-ao-mercosul.html>>. Acesso em: 09 out. 2023.

¹⁸⁷ BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Adesão da Bolívia ao MERCOSUL como Estado Parte**. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/adesao-da-bolivia-ao-mercosul-c-omo-estado-parte#:~:text=Assinado%20em%20Bras%C3%ADlia%2C%20em%20julho,direitos%20e%20obriga%C3%A7%C3%B5es%2C%20do%20MERCOSUL>. Acesso em: 08 jul. 2024.

¹⁸⁸ PEREIRA, Lia Valls. **A frágil integração sul-americana**. Conjuntura Econômica, v. 60, Rio de Janeiro, 2006, p. 77.

possível que, futuramente, o relacionamento entre os dois modelos de interação seja marcado por maior complementaridade e sobreposição do que se projeta atualmente e principalmente na mídia, mas também na academia¹⁸⁹:

Desde esta visión, la CAN sirve como base y articula la acción de la AP en la región andina, que además vincula de forma directa - por la misma estructura de la zona de libre comercio – a los Países Miembros (Ecuador y Bolivia), incluso si tienen diferentes orientaciones a nivel político y económico sobre la inserción en el comercio internacional [...] Si bien la CAN es una base real de integración comercial para Colombia y Perú que facilita su participación en el contexto de la AP, su inexistencia habría forzado la negociación de un TLC [(tratado de libre comercio)] entre los dos países para que pudieran formar parte del bloque Pacífico. En ese sentido, la flexibilidad del esquema andino en materia comercial facilita la múltiple pertenencia de sus Países Miembros en diferentes estructuras, sin que dejen de pertenecer al bloque y aplicar sus regulaciones, en un ejercicio particular de economía de procedimientos de la integración de diferentes esquemas regionales¹⁹⁰.

Mesmo que o processo de integração andina não seja uma história de apenas sucessos, representou um passo nessa tentativa de solução conjunta de problemas da sub-região e no sentido da modernização do ideal do pan-americanismo presente desde o século XIX no imaginário americano. A ampliação dos objetivos pretendidos com forte destaque para a cooperação política e social no mesmo grau de importância atribuído, desde a década de 70, aos projetos desenvolvimentistas é também uma tentativa de atualização do projeto de Bolívar¹⁹¹.

Contando com diversos órgãos e instituições, a Secretaria Geral da Comunidade Andina, como órgão executivo, tem a função de administrar o processo de integração, garantir o cumprimento dos compromissos comunitários, apresentar iniciativas e propostas de decisão. Sua sede está localizada na cidade de Lima, no Peru e trabalha nos seguintes âmbitos de ação: saúde agropecuária; qualidade e obstáculos técnicos ao comércio; acesso a mercados (destaca-se a facilitação do comércio); integração física; transformação produtiva; assuntos sociais (destaca-se migração e mobilidade humana); propriedade intelectual e destaca-se,

¹⁸⁹ GAL, Paulo Henrique Campos. **Comunidade Andina de Nações e Aliança do Pacífico: modelos de integração regional**. ÍANDÉ: Ciências e Humanidades. São Bernardo do Campo, V. 2, Nº 3, 2019, p. 79-80.

¹⁹⁰ LEVI, M.; REGGIARDO, G. **La Alianza del Pacífico en el regionalismo sudamericano actual**. Revista Mexicana de Política Exterior, n. 106, 2016, p. 194.

¹⁹¹ MEIRELLES, Elizabeth. **Comunidade Andina**. In: Araminta de Azevedo Mercadante, Umberto Celli Júnior e Leandro Rocha de Araújo (Org.). **Blocos Econômicos e Integração na América Latina, África e Ásia**. 1ª Ed. Curitiba: Juruá, v. 1, 2006, p. 172-173.

ainda, as áreas especiais de Cooperação Técnica e Estatística¹⁹², como o Sistema Estatístico de Transporte Aéreo da Comunidade Andina (SETA).

O setor de transporte aéreo na CAN, funciona no âmbito do Comitê Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), cujo principal objetivo é emitir um parecer qualificado sobre questões de transporte aéreo e aconselhar a Comissão ou a Secretaria-Geral, responsável por avaliar a aplicação das normas da Comunidade Andina em matéria aeronáutica; recomendar objetivos, políticas, programas e ações que desenvolvam e facilitem os serviços aéreos; promover harmonização e atualização das normas técnicas e disposições legais em vigor nos países membros em matéria aeronáutica; recomendar soluções para os problemas do setor aeronáutico que surjam na Sub-Região ou que a afetem; e propor posições conjuntas para negociações com terceiros países, a fim de obter o máximo de benefícios para a sub-região¹⁹³.

O Comitê Andino de Autoridades Aeronáuticas busca trabalhar em estratégias que melhorem a competitividade e a conectividade aérea na CAN, coletando os elementos discutidos em eventos organizados em conjunto com representantes do setor de transporte aéreo¹⁹⁴.

2.2.2. MERCOSUL: o “estranho (des)conhecido”¹⁹⁵ com mais de 30 anos de resistência

Criado em 26 de março de 1991 com a assinatura, no Paraguai, de Fernando Collor, Carlos Menem, Luis Lacalle e Andrés Rodríguez, o Tratado de Assunção foi aprovado pelo Congresso Nacional brasileiro em 25 de setembro de 1991 e promulgado pelo Presidente da República pelo Decreto N° 350, de 22 de novembro de 1991, como resultado de intensas negociações. Após depósito das devidas ratificações, entrou em vigor em 29 de novembro de 1991¹⁹⁶.

¹⁹² COMUNIDADE ANDINA. **La CAN hoy.** Disponível em: <<https://www.comunidadandina.org/quienes-somos/>>. Acesso em: 12 nov. 2023.

¹⁹³ COMUNIDADE ANDINA. **Transporte de Pasajeros y Mercancías.** Disponível em: <<https://www.comunidadandina.org/temas/dg2/transporte-de-pasajeros-y-mercancias/>>. Acesso em: 01 dez. 2023.

¹⁹⁴ COMUNIDADE ANDINA, “ref. 193”.

¹⁹⁵ MOSCHEN, *et al.*. **A ordem Jurídica no Mercosul.** Direção: Valesca Raizer Borges Moschen. Produção: Valesca Raizer Borges Moschen. YouTube. 22 maio. 2021. 101 minutos. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=fMy62582p9U>>. Acesso em: 05 dez. 2021.

¹⁹⁶ RAMOS, André de Carvalho. **O Direito Internacional Privado do MERCOSUL no Brasil.** El Derecho Internacional Privado del MERCOSUR en La Práctica de Los Tribunales Internos de Los Estados Partes. Luciana

O MERCOSUL é um processo de integração regional formado inicialmente pela Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai, Venezuela e Bolívia¹⁹⁷ – no momento, suspensão de todos os direitos e obrigações inerentes à sua condição de Estado Parte em conformidade com o disposto no segundo parágrafo do artigo 5º do Protocolo de Ushuaia¹⁹⁸.

Se para a Bolívia, a concretização da adesão ao MERCOSUL representa a tentativa de consolidar e intensificar as relações com seus principais parceiros comerciais, por sua vez, para o MERCOSUL, esta também é uma oportunidade para a expansão do comércio exterior do bloco. No entanto, é importante observar:

[...] qualquer tentativa de traçar perspectiva sobre a adesão da Bolívia ao bloco não incluirá todas as variáveis possíveis do processo. Apesar disso, pode-se afirmar que o ingresso deste país andino no bloco sul-americano trará tantos desafios quantos forem as oportunidades abertas, seja para os atores envolvidos, seja para os estudiosos do fenômeno da integração regional¹⁹⁹.

Considerado um processo ainda lento de integração entre as economias dos Estados do Cone Sul americano, o bloco foi acordado em 1991, em um contexto de redemocratização na América Latina e de início de uma fortíssima concorrência, em âmbito global, pela atração de investimentos e por mercados. A integração econômica foi vista como oportunidade de melhores condições para atender os respectivos interesses nacionais de garantia da estabilidade democrática, aumento da competitividade e do poder de negociação no âmbito internacional. Estes traços são destacados no próprio preâmbulo do Tratado de Assunção²⁰⁰.

O MERCOSUL foi concebido para, entre outros benefícios, se constituir num sistema de otimização econômica para seus partícipes²⁰¹. Visa consolidar-se como uma plataforma de inserção competitiva numa economia mundial que simultaneamente se globaliza e se

Scotti y Luciane Klein Vieira. Asunción: Secretaria del Tribunal Permanente de Revisión del MERCOSUR, 2020, p. 307.

¹⁹⁷ BRASIL. **Ministério das Relações Exteriores**. Adesão da Bolívia ao MERCOSUL como Estado Parte. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/adesao-da-bolivia-ao-mercosul-como-estado-parte#:~:text=Assinado%20em%20Bras%C3%ADlia%2C%20em%20julho,direitos%20e%20obriga%C3%A7%C3%B5es%2C%20do%20MERCOSUL>. Acesso em: 9 dez. 2024.

¹⁹⁸ MOSCHEN, *et al.*; **A ordem Jurídica no Mercosul**. Direção: Valesca Raizer Borges Moschen. Produção: Valesca Raizer Borges Moschen. YouTube. 22 maio. 2021. 101 minutos. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=fMy62582p9U>>. Acesso em: 05 dez. 2021.

¹⁹⁹ DA REDAÇÃO-PONTES, Equipe. **Adesão da Bolívia ao Mercosul: oportunidades e desafios**. Revista Pontes entre o comércio e o desenvolvimento sustentável, Abril, v. 3, Nº 2, 2007, p. 18.

²⁰⁰ BASSO, Maristela. **Mercosul: do Passado ao Futuro**. Mercosul – Mercosur: estudos em homenagem a Fernando Henrique Cardoso. Maristela Basso (Org.). São Paulo: Atlas, 2007, p. 23-24.

²⁰¹ JAGUARIBE, Helio. **Problemas e Perspectivas do Mercosul**. Mercosul – Mercosur: estudos em homenagem a Fernando Henrique Cardoso. Maristela Basso (Org.). São Paulo: Atlas, 2007, p. 5-6.

regionaliza em bloco²⁰². Em ampla medida, isso está ocorrendo²⁰³. Dentre os países associados, tem-se Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Panamá²⁰⁴.

A ideia de criação do MERCOSUL surgiu após a aproximação entre Brasil e Argentina, no contexto do fim da Guerra Fria no cenário global e do restabelecimento dos regimes democráticos no contexto sub-regional. Anteriormente, as condições econômicas internas – desenvolvimento insuficiente, problemas na política macroeconômica e restrições derivadas da dívida externa – de ambos os países, na época, não eram propícias a uma cooperação econômica mais consistente. Todavia, após os dois países passarem por reformas de liberação econômica, foi favorecido o início de uma cooperação regional²⁰⁵.

O bloco é fruto de intensas negociações, é a quinta economia do mundo, possui território de extensão de quase 15 milhões de km², população que ultrapassa 295.007.000 milhões de pessoas, recursos energéticos renováveis e não renováveis e é uma das maiores reservas de água do planeta. Isso, sem atualizar os números com a entrada da Bolívia como Estado parte do bloco²⁰⁶. Em março de 2024, o MERCOSUL completou 33 anos de existência. Desde sua criação, o bloco econômico passou por diversos altos e baixos, tendo sido relançado algumas vezes, formal e informalmente:

No início, os objetivos da integração regional restringiam-se mais ao campo econômico-comercial, e o cronograma de medidas tomadas voltava-se bastante a aspectos aduaneiros. Posteriormente, em função de crises cambiais e financeiras, nos anos 2000, decidiu-se pelo avanço do processo sobre novas dimensões: social, política, participativa e distributiva²⁰⁷.

Um dilema acompanha o MERCOSUL desde a sua criação: conformar os avanços difíceis em um processo de integração e, ao mesmo tempo, enfrentar o descrédito, a desconfiança e as críticas doutrinárias, acadêmicas e da sociedade institucionalizada em relação à sua implementação institucional e à sua viabilidade enquanto projeto estratégico para os países da região:

²⁰² LAFER, Celso. “Prefácio” em: BAPTISTA, Luiz Olavo; MERCADANTE, Araminta de Azevedo; CASELLA, Paulo Borba. **MERCOSUL: das negociações à implantação**. 2ª Ed. São Paulo: LTr, 1998, p. 11.

²⁰³ JAGUARIBE, Helio. **Problemas e Perspectivas do Mercosul**. Mercosul – Mercosur: estudos em homenagem a Fernando Henrique Cardoso. Maristela Basso (Org.). São Paulo: Atlas, 2007, p. 5-6.

²⁰⁴ MERCOSUL. **Países do Mercosul**. Disponível em: <<https://www.mercosur.int/pt-br/quem-somos/paises-do-mercocul/>>. Acesso em: 15 nov. 2023.

²⁰⁵ PRAZERES, Tatiana Lacerda. **A OMC e os blocos regionais**. São Paulo: Aduaneiras, 2008, p. 221-2.

²⁰⁶ MERCOSUL. “ref. 204”.

²⁰⁷ NETO, Walter Antonio Desiderá. PENHA, Bruna. **As regiões de fronteira como laboratório da integração regional no Mercosul**. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2017, p. 203.

Houve momentos de euforia e de esplendor no tocante à consecução de bons resultados no processo de integração e no crescimento do comércio intrabloco até o ano de 2000, mas também, crises econômicas de seus membros, dificuldades na implementação de regras, crises diplomáticas muito mais influenciadas pelo despreparo de ocupantes de cargos e por parcela da imprensa ávida por notícias com repercussão²⁰⁸.

Diferente de experiências anteriores que “fracassaram”, existia quando da criação do MERCOSUL, um ambiente histórico propício para se buscar uma penetração com propósitos mais firmes. Essa realidade foi fruto de uma ampla transformação política, econômica e comercial, que varreu o mundo no final da década de 80 e início da década de 90, influenciando a América Latina. O fim da guerra fria, a democratização dos Estados e a abertura da economia, aliada à revolução tecnológica, exigiam que os Estados se inserissem e se adequassem àquela realidade mundial:

Não se pode esquecer de que aquelas tentativas frustradas de busca pela integração como a ALALC e o enfraquecimento da ALADI amadureceram a ideia de um processo de integração, e serviram como parâmetro para que erros do passado não fossem reeditados. A propósito, o próprio MERCOSUL surgiu no âmbito da ALADI, e, diferentemente do que apregoam alguns, na época foi um complemento daquele projeto integracionista. O próprio preâmbulo do Tratado de Assunção considera o MERCOSUL como um novo avanço no esforço tendente ao desenvolvimento progressivo da integração da América Latina, e logo adiante deixa aberta a adesão aos Estados-membros da ALADI²⁰⁹.

A América Latina optou, inicialmente, pela forma de zona de livre comércio, ao constituir a ALALC, com o propósito de realizar a integração entre os países da área, por meio de acordos de complementação, com a redução gradativa de tarifas alfandegárias. Sua criação foi fruto do mesmo movimento iniciado na Europa e estimulado pelo propósito de acompanhar a tendência de ampliação controlada do comércio internacional, como meio e modo de conseguir maior desenvolvimento regional, mediante mútua cooperação, com a eliminação de barreiras alfandegárias e de restrições quantitativas das importações, ideário que fundamentou o GATT²¹⁰.

²⁰⁸ MENEZES, Wagner. Mercado Comum do Sul (MERCOSUL). In: Araminta de Azevedo Mercadante, Umberto Celli Júnior e Leandro Rocha de Araújo (Org.). **Blocos Econômicos e Integração na América Latina, África e Ásia**. 1ª Ed. Curitiba: Juruá, v. 1, 2006, p. 137.

²⁰⁹ MENEZES, “ref. 208”, p. 139.

²¹⁰ MAGALHÃES, José Carlos de. **O Supremo Tribunal Federal e o Direito Internacional Privado: uma Análise Crítica**. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2000, p. 106.

A tentativa latino-americana, se não produziu o resultado esperado, deu início a um esforço comum para conscientizar governos, comunidades nacionais e empresários, da necessidade de se buscar novos rumos para a almejada integração regional. O término da ALALC não significou o fim da ideia integracionista, tendo-se, em sua substituição, a criação da ALADI – Associação Latino-Americana de Integração, com objetivos menos ambiciosos, porém, mais realistas:

Ainda em consequência de tais esforços, os quatro países fronteiriços do sul do continente, Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, por certo incentivados pelo sucesso relativo do Pacto Andino, celebrado no âmbito da ALALC, ao constituírem o Mercado Comum do Sul - Mercosul, deram-lhe a feição de união aduaneira, em que, além da liberalização do comércio entre os países integrantes do acordo, prevê a adoção de política tarifária externa comum, com vistas à criação de um futuro mercado comum, à semelhança do que se fez na Europa, com sucesso²¹¹.

Na década de 1930, na ditadura do Estado Novo, os presidentes Getúlio Vargas (Brasil) e Juan Domingos Perón (Argentina), já compreendiam os benefícios que poderiam ser alcançados com as relações de cooperação pautada na consolidação de investimentos produtivos e na ampliação da industrialização²¹², chegando a apontar que no “futuro somente subsidiarão os conglomerados políticos, sociais e econômicos que constituirão uma unidade econômica, porque a luta do futuro será essencialmente econômica”²¹³.

Para além dos benefícios econômicos, a criação do MERCOSUL permitiu as desconfiças e as tensões diplomáticas entre o Brasil e os países platinos, em especial a Argentina, finalmente chegasse ao fim. Era uma situação que se iniciou na época colonial (quando Portugal e Espanha disputavam o território sul-americano), persistiu no Império (quando se travaram as Guerras da Cisplatina e do Paraguai e houve interferências brasileiras na política uruguaia) e se renovou logo nos primórdios da República (quando os vizinhos do Cone Sul não viram com bons olhos o protagonismo diplomático do Barão do Rio Branco na América do Sul)²¹⁴.

²¹¹ MAGALHÃES, “ref. 210”, p. 106-107.

²¹² SOUZA, Vitor Hélio Pereira de. SILVEIRA, Márcio Rogério. **América Latina: cinco séculos em busca da integração**. Revista Formação, Nº 21, V. 1, p. 54.

²¹³ BANDEIRA, M. L. A. **Relações Internacionais da América Latina: velhos e novos paradigmas**. 2ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2007, p. 128.

²¹⁴ SENADO FEDERAL. **A criação do Mercosul pôs fim às tensões históricas entre Brasil e Argentina**. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/especiais/arquivo-s/ha-30-anos-criacao-do-mercossul-pos-fim-as-tensoes-historicas-entre-brasil-e-argentina>. Acesso em: 16 nov. 2023.

Embora os planos de aproximação dos brasileiros com os Argentinos fossem promissores, acabaram não logrando êxito quando os países decidiram assumir posições distintas na Segunda Guerra Mundial. Enquanto os brasileiros entraram no conflito ao lado dos aliados, os argentinos optaram pela neutralidade²¹⁵.

Passou a ocorrer um maior incentivo do poder público para promover a integração regional e, por conseguinte, as “interações espaciais” entre os países. Tal estratégia funcionou e, no ano de 1945, o Brasil tornou-se o principal exportador e o terceiro importador da Argentina, resultando, no mesmo ano, na retomada da proposta do chanceler brasileiro Barão do Rio Branco para a composição de um bloco regional entre Argentina, Brasil e Chile (ABC), objetivando ampliar a importância geoeconômica/geopolítica individual de cada país por meio de uma atuação conjunta no cenário internacional²¹⁶:

No início da democratização, no Governo José Sarney (1985-1990) e Raúl Alfonsín (1983-1989), Brasil e Argentina passaram novamente a buscar o alargamento das relações comerciais, o que fez com que a primeira medida de Sarney, ao assumir a presidência da República em 1985, foi ordenar a importação de 1,3 milhão de toneladas de trigo, além de petróleo cru e derivados, a fim de aliviar o déficit comercial da Argentina, sendo firmado, em seguida, uma sequência de protocolos bilaterais visando à cooperação entre os países em diversos setores, como na produção de trigo, bens de capital etc, resultando no ano seguinte na assinatura da Ata de Integração Brasil-Argentina e na criação do Programa de Integração e Cooperação Econômica (PICE).

Em 1985, os presidentes José Sarney e Raúl Alfonsín aproveitaram a cerimônia de inauguração da Ponte Tancredo Neves, entre Foz do Iguaçu e Puerto Iguazú, para assinar a Declaração do Iguaçu, que previu a integração entre os dois países. O Brasil e Argentina haviam acabado de sair de ditaduras militares e a redemocratização facilitou a aproximação²¹⁷.

A declaração do Iguaçu é considerada o embrião do Tratado de Assunção. O Uruguai e o Paraguai, que assistiram aos vizinhos assinando acordo atrás de acordo a partir de 1985, perceberam que a aliança era promissora e decidiram somar-se ao grupo. Foi assim que as

²¹⁵ SENADO FEDERAL. “ref. 214”.

²¹⁶ SOUZA, Vitor Hélio Pereira de. SILVEIRA, Márcio Rogério. **América Latina: cinco séculos em busca da integração**. Revista Formação, Nº 21, V. 1, p. 54.

²¹⁷ SENADO FEDERAL. **A criação do Mercosul pôs fim às tensões históricas entre Brasil e Argentina**. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/especiais/arquivo-s/ha-30-anos-criacao-do-mercosul-pos-fim-as-tensoes-historicas-entre-brasil-e-argentina>>. Acesso em: 16 nov. 2023.

relações bilaterais entre Brasil e Argentina deu origem ao MERCOSUL²¹⁸. No entanto, é importante lembrar:

Dois pontos: um de recordação, que foi a fala dos presidente na época, Alfonsín e Sarney, que disseram: “vamos fazer em 5 anos o que a União Europeia levou 50 e já se passaram 30 anos”. E a outra questão é a tese do Estado mercado de Philip Bobbit: a União Europeia se tornou um Estado mercado. O MERCOSUL caminha, ainda que a passos de tartaruga, para um Estado mercado e a geração de empregos e de coordenação de investimentos seria fundamental para a região para que a gente pudesse projetar. Mas, talvez, precisamos pensar o que queremos enquanto Estado mercado ou em um modelo clássico do Direito Internacional²¹⁹.

Embora o MERCOSUL não seja inovador se comparado com a União Europeia, um dos desafios para a efetividade de seu processo integracionista, depende da transposição das suas normas, visto que nem sempre as normas acordadas entre os Estados são transpostas aos seus ordenamentos jurídicos internos, o que faz com que a harmonização do direito do MERCOSUL fique prejudicada em razão dessa lacuna:

Mesmo que não se possa comparar o MERCOSUL à União Europeia, as cooperações no âmbito do MERCOSUL podem ir além do que é feito nas Conferências, pois a integração conta com menos Estados e, portanto, os objetivos deveriam ser mais facilmente negociados [...] No entanto, no MERCOSUL, ainda não há essa confiança entre os Estados Partes²²⁰.

Contudo, apenas seguir os passos da União Europeia não é suficiente, faz-se necessário que o MERCOSUL também adeque-se à sua própria realidade, pois estes objetivos ainda não resultaram em poderes adicionais aos órgãos da nova organização, tal como ocorreu na experiência histórica europeia que ensina que, de modo geral, a integração regional suscita reações internas poderosas de setores prejudicados e que deve ser amparada por um regime jurídico superior.

O MERCOSUL não recebeu dos Estados poderes similares aos recebidos pelos órgãos da União Europeia²²¹, de modo que o desinteresse ou falta de conhecimento dos cidadãos

²¹⁸ SENADO FEDERAL. “ref. 217”.

²¹⁹ LOPES, Inez. **A ordem Jurídica no Mercosul**. Direção: Valesca Raizer Borges Moschen. Produção: Valesca Raizer Borges Moschen. YouTube. 22 maio 2021. 101 minutos. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=fMy62582p9U>>. Acesso em: 05 dez. 2021.

²²⁰ OLIVEIRA, Carina Costa de. ANDRADE, Priscila Pereira de. **Cooperação em matéria civil e comercial**. In: Elisa de Sousa Ribeiro. (Org.). *Direito do Mercosul*. 1ª Ed. Curitiba: Appris, 2013, V. 1, p. 781.

²²¹ FARIA, Werter. **Unidade do Direito e Uniformidade na interpretação e aplicação das normas do MERCOSUL**, em: BAPTISTA, Luiz Olavo; FONSECA, José Roberto Franco da (orgs), o *Direito Internacional*

brasileiros sobre a importância do MERCOSUL para suas vidas, contribui para o enfraquecimento do bloco:

Como o Brasil tem um território muito grande, existe uma aparência de autossuficiência. Mas não é assim. Hoje 85% dos itens que o Brasil exporta para os países do MERCOSUL são industrializados, como carro, carroceria, motor, cerveja e calçado. São itens que geram mais emprego, renda, arrecadação tributária e tecnologia do que produtos primários, como soja, celulose e carne, que exportamos para a China. Muitas vezes o trabalhador dessas indústrias não sabe que a integração com a Argentina, o Uruguai e o Paraguai é importante para ele. Este trabalhador, por isso, não faz pressão política a favor do MERCOSUL. Isso é ruim porque o Brasil dificilmente terá uma economia pujante, com todos os benefícios sociais decorrentes disso, sem essa aproximação com os nossos vizinhos²²².

Em que pese o MERCOSUL ser um “estranho desconhecido” para muitos, o comércio internacional realizado pelo bloco é significativo e não é possível ignorá-lo, dado que mesmo um país com as dimensões do Brasil, necessita dos demais Estados partes na figura de parceiros comerciais:

Quando a gente começa a discutir o MERCOSUL, esse “estranho desconhecido” para muitos [...] a gente poderia olhar para os números do comércio internacional, o Brasil, apesar de ter todo esse discurso de que nós somos quase que auto sustentáveis, o que é um pouco falacioso, nós necessitamos por demais da Argentina, é só olhar os números do nosso comércio internacional. A Argentina é nosso terceiro principal parceiro comercial [...] Precisamos por demais também do Uruguai e do Paraguai [...] Não dá para virar as costas para o comércio internacional. Não tem como viver sem o MERCOSUL. O MERCOSUL veio para ficar²²³.

Todas as nuances e dificuldades acima mencionadas, apontam que não é desconhecido que o MERCOSUL possui uma série de desafios a enfrentar como já vem fazendo cotidianamente e historicamente desde a sua criação. Seus desafios são de distintas ordens: começam na econômica, passam pela política e social e terminam na jurídica²²⁴. Em termos de necessidade e importância, o bloco é inegável:

no Terceiro Milênio: estudos em homenagem ao Prof. Vicente Marotta Rangel, São Paulo: Ed. Ltr, 1998, p. 375-389.

²²² SENADO FEDERAL. **A criação do Mercosul pôs fim às tensões históricas entre Brasil e Argentina**. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/especiais/arquivo-s/ha-30-anos-criacao-do-mercosul-pos-fim-as-tensoes-historicas-entre-brasil-e-argentina>>. Acesso em: 16 nov. 2023.

²²³ KLEIN, Luciane. **A ordem Jurídica no Mercosul**. Direção: Valesca Raizer Borges Moschen. Produção: Valesca Raizer Borges Moschen. YouTube. 22 de Maio 2021. 101 minutos. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=fMy62582p9U>>. Acesso em: 05 dez. 2021.

²²⁴ ALVARES GASPARGAR, Renata. **A cooperação jurídica em matéria civil dentro do MERCOSUL: nascimento de um direito processual civil mercosureno**. In: 9º Congresso Brasileiro de Direito Internacional, 2011, Brasília. Estudos de Direito Internacional: XXI. Curitiba: Juruá Editores, v. 1, 2011, p. 10.

A necessidade e importância estratégica deste Mercado Comum do Sul, não somente como mercado, mas como interlocutor nas relações internacionais, para os países da região se fazerem presentes e serem ouvidos em contexto internacional mais amplo podem e devem ser enfatizadas. O projeto em si é válido e continua sendo necessário. A forma como foi implementado e como vem sendo conduzido deixam a desejar e estão dando os frutos pelo que se plantou desde o início²²⁵.

Entende-se, assim, que tão audaciosa é a empreitada da integração, que por isso seus Estados-membros vêm postergando e se esquivando de colocá-la em prática por questões políticas, econômicas e jurídicas. No caso desta última razão, ainda é precária e pouco ambiciosa²²⁶. De toda forma, os impactos do MERCOSUL foram proveitosos:

Internacionalmente, os efeitos do Mercosul foram todos extremamente positivos. Para se avaliar a significação internacional do Mercosul, é necessário levar em conta o fato de que o mundo se defronta com processos cada vez mais amplos e poderosos de globalização, agravados pelo unilateralismo imperial do governo americano. Nesse contexto, os países integrantes do Mercosul, se dele não participassem, tenderiam a se converter em meros segmentos indiferenciados do mercado internacional e em províncias do Império Americano. Nesse sentido, como tenho repetido em outros escritos, Mercosul é, para os países membros, seu passaporte para a história²²⁷.

No âmbito do Mercosul, o Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-regionais, conhecido como Acordo de Fortaleza, 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, com o objetivo de promover e desenvolver novos mercados. Está aberto à adesão de outros países da América do Sul²²⁸.

O Acordo de Fortaleza é administrado por um Conselho de Autoridades Aeronáuticas, constituído por um representante de cada Estado-membro que representa os países na tomada de decisões e sob a presidência de um de seus membros em caráter rotativo²²⁹. Como possui disposição que permite sua revisão periódica, o Conselho de Autoridades Aeronáuticas deve

²²⁵ CASELLA, Paulo Borba. **Existe espaço para a sobrevivência do MERCOSUL?** Cadernos do Programa de Pós-Graduação em Direito - PPGDIR/UFRGS, 2014, p. 191-192.

²²⁶ ALVARES GASPAR, “ref. 224”.

²²⁷ JAGUARIBE, Helio. **Problemas e Perspectivas do Mercosul**. Mercosul – Mercosur: estudos em homenagem a Fernando Henrique Cardoso. Maristela Basso (Org.). São Paulo: Atlas, 2007, p. 4-5.

²²⁸ BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. **Acordo Sub Regional (Acordo de Fortaleza)**. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC): 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/acordo-sub-regional-acordo-de-fortaleza>>. Acesso em: 10 jan. 2023.

²²⁹ BRASIL, “ref. 228”.

se reunir duas vezes por ano, podendo reexaminar o Acordo a cada três anos²³⁰. Dentro do Conselho de Autoridades Aeronáuticas há Comitês Nacionais de Facilitação que buscam elaborar estudos e fornecer subsídios à harmonização de procedimentos e normas de cada país às necessidades para o desenvolvimento do transporte aéreo sub-americano²³¹.

3. Considerações Parciais

O transporte aéreo tem a capacidade de agilizar deslocamentos e conectar regiões da América do Sul, dada a característica de rapidez, o que demonstra a importância dessa atividade para a circulação regional de pessoas, como entendia Santos Dumont e idealizava Bolívar. Há, assim, uma relação entre integração regional e aviação civil, visto que esta última possibilita a aproximação e flexibilização das fronteiras, livre circulação de bens, mercadorias, serviços, capitais e pessoas.

No contexto do Direito Internacional da Aviação, além dos Estados, destacam-se as Organizações Internacionais, responsáveis pela criação de normas que impactam a aviação e seus negócios. Na América Latina, onde o crescimento do transporte aéreo também impulsiona as relações comerciais, é importante considerar as organizações regionais. No contexto sul-americano, além do MERCOSUL, a CAN se destaca, inclusive do ponto de vista da integração aérea. No entanto, essas iniciativas de integração regional ainda enfrentam desafios significativos para superar o subdesenvolvimento econômico, o que limita seus avanços no setor.

Isto porque, faz-se importante resgatar e valorizar as iniciativas de integração e regionalismo desenvolvidas na América Latina, nesse caso, em especial, no que diz respeito à elaboração de normas relacionadas à aviação no contexto Sul Global. Os processos de regionalismo na América Latina, especialmente no contexto do Sul Global, é importante ressaltar que a integração e a aviação não são fenômenos exclusivos de uma única região.

Partindo-se, assim, da ideia de que a integração de transportes aéreos da CAN e MERCOSUL mostra-se necessária para desenvolver-se não só os transportes aéreos, mas a própria integração regional, o crescimento do transporte aéreo permite o aprofundamento das

²³⁰ MARINHO, Marcelo. **Participação brasileira no mercado de transporte aéreo sul-americano**. 2009. 175 f. Monografia (Especialização em Gestão da Aviação Civil) - Universidade de Brasília, Brasília, 2009. f. 69.

²³¹ MARINHO, “ref. 230”, f. 69-70.

relações comerciais entre si; de modo que seja possível proporcionar melhora na qualidade do serviço prestado, sendo indispensável uma breve incursão nos processos de integração de cada um destes blocos.

Tal incursão demonstrou que, se durante anos, no âmbito dos países membros da CAN, ouviu-se que o bloco está em crise, perdendo importância como foro político de integração e meio de inserção internacional, mesmo que o processo de integração andina não seja uma história de apenas sucessos, representou um passo na tentativa de solução conjunta de problemas da sub-região e na modernização do ideal do pan-americanismo presente desde o século XIX, além de ter inspirado o próprio MERCOSUL.

Do lado do MERCOSUL, se quando este foi criado, existia um ambiente histórico propício para se buscar uma penetração com propósitos mais firmes, essa realidade foi fruto de uma ampla transformação política, econômica e comercial, ocorrido no mundo no final da década de 80 e início da década de 90 que seguiu influenciando a América Latina.

Todos os contextos e dificuldades mencionados no capítulo, apontam que o MERCOSUL possui uma série de desafios a enfrentar desde a sua criação, do aspecto econômico ao jurídico. E por ser uma empreitada que exige coragem, os Estados-membros vêm postergando e se esquivando de realizá-la.

Está evidente que, desafios à parte, a principal meta da CAN e MERCOSUL – razão pela qual esses blocos foram criados – é aprofundar a integração econômica dos países membros e se consolidar como poderosos blocos econômicos sul-americanos, visando ampliar as dimensões dos mercados nacionais. Acontece que, para ocorrer a consolidação desse processo, faz-se também necessária uma verdadeira integração de diferentes modais de transportes, especialmente o aéreo.

Para isso, há a necessidade de se investigar no próximo capítulo, como os dois blocos regulam os Acordos de Céus Abertos em âmbito multilateral e bilateral.

4. CAPÍTULO 2 – AS LIBERDADES DO AR E A ORIGEM DOS ACORDOS DE CÉUS ABERTOS: MENOS RESTRIÇÕES NOS ACORDOS DE SERVIÇOS AÉREOS (ASAs), MAIS LIBERDADE DE TRÁFEGO

Ao longo do tempo, a variável dos custos de transporte se tornou um componente dos custos comerciais. Esse crescimento se deu em consequência da redução de barreiras artificiais no comércio e flexibilização crescente dos Acordos de Serviços Aéreos (ASAs), que deu espaço para o surgimento dos Acordos de Céus Abertos. A pergunta chave do capítulo é: “O que são Acordos de Céus Abertos e quais os Acordos de Serviços Aéreos (ASAs) multilaterais celebrados no âmbito da Comunidade Andina de Nações (CAN) e do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e bilaterais celebrados pelo Peru e Brasil com os países membros da CAN e MERCOSUL?”

Por sua vez, o capítulo demonstrará que os custos do comércio e a capacidade de um país aumentar as suas exportações e se integrar na economia mundial também se dá por meio da Aviação Civil, do desenvolvimento das nove liberdades do ar e dos Acordos de Céus Abertos que permitem uma maior exploração do mercado aéreo e liberdade de tráfego, de modo que o crescimento da aviação civil no mundo passou a ter desdobramentos em Estados, empresas, aeroportos e consumidores.

O Capítulo 2 foi dividido em três seções. A seção 3.1, explicará que os Acordos de Céus Abertos são Tratados por meio do qual dois ou mais Estados signatários estabelecem autorizações mútuas para desenvolver rotas aéreas sujeitas a um número de frequências semanais, empresas que irão operá-las, os pontos de origem, trânsito, destinos autorizados e o tipo de operações aéreas permitidas – liberdades do ar – entre os territórios dos países signatários. Em 3.2, será esclarecido que o ASA é um instrumento de Direito Internacional Público que, além da natureza jurídica de um tratado, funciona como instrumento regulatório cujo processo de internalização perpassa pelas etapas de negociação, rubrica, assinatura e ratificação. Já em 3.2.1, será refletido que o transporte aéreo é indicador de desenvolvimento das nações por mostrar o adensamento do fluxo entre as cidades reconhecidamente importantes para a economia global e seus países, o que é crucial para a nova ordem produtiva que requer mobilidade mundial máxima. E como a realidade atual é impulsionada pela economia, os Acordos de Céus Abertos passaram a substituir os acordos bilaterais tradicionais restritivos. Por sua vez, a seção 3.2.2 abordará os argumentos contra a liberalização e as

práticas restritivas, tendo em conta razões políticas e econômicas, visto a desvantagem mais significativa dos Acordos de Céus Abertos ser a falta de competitividade das companhias aéreas ao enfrentar a concorrência de companhias de outros países.

Na seção 3.3, reconhecendo a importância da liberalização gradual dos serviços aéreos e o crescimento do movimento em direção à celebração desses acordos no Brasil, versará sobre os argumentos positivos dessa liberalização. A seção 3.3.1 apresentará os Acordos Bilaterais de Serviços Aéreos do Brasil e do Peru com os países integrantes da Comunidade Andina de Nações e do Mercado Comum do Sul, as liberdades permitidas quanto aos Direitos de Tráfego de Carga e de Tráfego Mistos e o status do acordo, levando em conta que estes são os países com maior extensão territorial nos dois blocos, respectivamente. Por fim, a seção 3.3.2 discorrerá, brevemente, sobre o desenvolvimento dos Acordos Multilaterais de Céus Abertos no âmbito comunitário da CAN e MERCOSUL, bem como do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados-membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC) por ser um marco na evolução liberal da política de aviação latino-americana.

4.1. Open skies, *Cielos abiertos* ou simplesmente Céus Abertos: o conceito

A progressiva flexibilização de fronteiras em nível mundial em decorrência da globalização tem contribuído para que os países exercitem suas capacidades de adequação e transformação no campo político e econômico. O setor aéreo se destaca como relevante fator de integração, o que explica as constantes modernizações a ele aplicadas a partir da segunda metade do século XX, seja no âmbito tecnológico²³², seja em sua forte regulamentação²³³.

Surgem, assim, as liberdades do ar: por meio da Conferência de Chicago, quando, a partir 7 de dezembro de 1944, os países membros da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), na condição de Estados participantes da estrutura normativa

²³² VIEIRA, Bruno Cardoso. **Acordos de céus abertos entre EUA e União Europeia: uma visão geral**. *Journal of Transport Literature*, Vol. 6, Nº 1, 2012, p. 201.

²³³ DY, M. **Opening ASEAN's Skies, the ASEAN Way: Lessons from the European Experience and the Prospects of an Integrated Aviation Market** (April 18, 2014), p. 2. Available at SSRN: <<http://ssrn.com/abstract=2426438>> or <<http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2426438>>. Acesso em: 16 set. 2023.

multilateral então acordada, foram aprimorando e implementado a cooperação e as parcerias comerciais em matérias de serviços aéreos²³⁴.

As liberdades do ar ocorrem por meio de ações cooperativas e avenças internacionais entre os Estados e são diferentes direitos de tráfego relativos ao transporte aéreo, negociados bilateralmente ou multilateralmente entre os países, que permitem às empresas aéreas de um país operarem no território de outro ou além²³⁵. Estudar a integração de transportes aéreos remete-se à análise dessas nove liberdades do ar²³⁶.

A troca de direitos de tráfego estabelecida pelo artigo 6º da Convenção de Chicago juntamente com o artigo 1º, permite a operação de serviços aéreos internacionais regulares apenas com base numa autorização especial concedida pelos Estados para acessarem seus espaços aéreos soberanos, de modo que os direitos de tráfego a serem utilizados pelas transportadoras aéreas designadas são garantidos por meio dos Acordos de Serviços Aéreos (ASAs)²³⁷:

While ‘sovereignty’ is recognized in Article 1 of the Chicago Convention, the Convention was drafted in a time when, in most parts of the world, states were the only actors in air transport. So-called ‘flag carriers’ were almost exclusively State-owned; thus, a flag carrier was an extension of the State and an important symbol of State sovereignty. In an era when the exercise of ‘ultra-sovereignty’ thrived, it was exclusively States that decided whether to pursue ASAs and as to what they should contain²³⁸.

Os Estados, então, passaram, gradualmente, a aderir e a manter em operação²³⁹ os acordos assinados no âmbito da Convenção que criaram cinco liberdades do ar²⁴⁰: sendo duas elementares – também conhecidas como técnicas – e três comerciais²⁴¹. O Acordo de Trânsito de Serviços Aéreos Internacionais assegura o exercício das duas primeiras liberdades entre os

²³⁴ CAMINO, Maria Ester Mena Barreto; MENCK, José Theodoro Mascarenhas. **O Espaço Aéreo, as chamadas liberdades do ar e os respectivos atos internacionais submetidos ao Poder Legislativo entre 1988 e 2018**. Brasília: Câmara Legislativa, 2018, p. 17.

²³⁵ CAMINO, “ref. 234”.

²³⁶ LARA, Fabiano Teodoro de Rezende de; LEURQUIN, Pablo. **A integração dos transportes aéreos no Mercosul e a atuação da Agência Nacional de Aviação Civil**. In: XX Congresso Nacional do CONPEDI, Vitória, Es. Anuais do XX Congresso Nacional do CONPEDI. Florianópolis: Fundação Boiteux, v. 1, 2011, p. 4811.

²³⁷ TRUXAL, Steven. **Airspace sovereignty in the Chicago Regime: a reality check**. In: Mendes de Leon, P. and Buissing, N. (Eds.), *Behind and Beyond the Chicago Convention: The Evolution of Aerial Sovereignty*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2019, p. 2.

²³⁸ TRUXAL, “ref. 237”.

²³⁹ CAMINO, “ref. 234”.

²⁴⁰ ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 02.

²⁴¹ REZEK, Francisco. **Direito Internacional Público**. 16ª Edição, São Paulo: Saraiva, 2016, p. 397.

signatários e o Acordo de Transporte Aéreo Internacional abre aos partícipes as cinco primeiras liberdades do ar²⁴².

A 3ª e a 4ª liberdade – considerada a partida exata da terceira – costumam vir juntas, decorrentes de acordos internacionais bilaterais. Já a 5ª liberdade implica um entrosamento maior e indispensável entre os países que a ela aderem, tendo em vista que por meio de acordos bilaterais próprios, cada um dos signatários passa a emitir²⁴³ que as aeronaves do outro embarquem e desembarquem, em seu território, passageiros e mercadorias, com destino ou provenientes de outros países membros da OACI, ou seja, qualquer parte do mundo onde se possa ter interesse em circular com aeronave comercial²⁴⁴.

Quadro 1 – As cinco liberdades do ar.

LIBERDADES DO AR	CONCEITO	EXEMPLO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DO BRASIL CONSIDERANDO UMA COMPANHIA AÉREA BRASILEIRA (MERAMENTE ILUSTRATIVO):
1ª LIBERDADE (ELEMENTAR)	o direito de sobrevoar o território do Estado sem pousar;	Ex: voo de uma companhia aérea brasileira saindo de São Paulo com destino à Bogotá – Colômbia –, sobrevoando o espaço aéreo da Venezuela.
2ª LIBERDADE (ELEMENTAR)	o direito de pousar no território de um Estado por motivos técnicos, sem embarcar ou desembarcar passageiros ou carga;	Ex: voo de uma companhia aérea brasileira saindo de Fortaleza com destino à Bogotá – Colômbia – com realização de pouso técnico em Caracas – Venezuela –

²⁴² BRASIL. Ministério dos Transportes. **Liberdades do Ar – Direitos de Tráfego**. MT: 2017. Disponível em: <<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/dados-de-transportes/sistema-de-transportes/liberdades-ar>>.

Acesso em: 01 jan. 2014.

²⁴³ CAMINO, Maria Ester Mena Barreto; MENCK, José Theodoro Mascarenhas. **O Espaço Aéreo, as chamadas liberdades do ar e os respectivos atos internacionais submetidos ao Poder Legislativo entre 1988 e 2018**. Brasília: Câmara Legislativa, 2018, p. 18.

²⁴⁴ REZEK, Francisco. **Direito Internacional Público**. 16ª Edição, São Paulo: Saraiva, 2016, p. 397.

		para abastecimento ou manutenção. Neste caso, não há o embarque/desembarque de passageiros e/ou carga no território venezuelano.
3ª LIBERDADE (COMERCIAL)	o direito de transportar passageiros e carga do território do Estado de origem da aeronave para o território de outro Estado;	Ex: voo de uma companhia aérea brasileira saindo do Rio de Janeiro com destino à Bogotá – Colômbia.
4ª LIBERDADE (COMERCIAL)	o direito de transportar passageiros e carga do território do outro Estado para o território do Estado de origem da aeronave;	Ex: voo de uma companhia aérea brasileira saindo de Bogotá – Colômbia – com destino à Manaus.
5ª LIBERDADE (COMERCIAL)	o direito de transportar passageiros e carga entre o território de outro Estado e um terceiro Estado, desde que na realização de um serviço aéreo entre o Estado de origem da aeronave e o terceiro Estado;	Ex: voo de uma companhia aérea brasileira saindo de Brasília, com escala em Georgetown – Guiana – e destino final em Bogotá – Colômbia. Em todos os pontos a empresa pode embarcar/desembarcar passageiros e/ou carga.

Fonte: Ministério dos Transportes (MT) (2017). Autoria própria.

De modo geral, os acordos aéreos tradicionais, geralmente bilaterais, limitam-se às quatro primeiras liberdades e, às vezes, também abrangem a 5ª e 6ª liberdades²⁴⁵. As cinco liberdades do ar advindas das negociações de Chicago são complementadas por mais quatro desdobramentos ou liberdades adicionais: 6ª, 7ª, 8ª e 9ª liberdades do ar – esta última conhecida como direito de cabotagem²⁴⁶ –, embora não estejam listadas em um tratado internacional, de forma que existem ao todo nove liberdades passíveis de negociação²⁴⁷.

²⁴⁵ ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 116.

²⁴⁶ CAMINO, Maria Ester Mena Barreto; MENCK, José Theodoro Mascarenhas. **O Espaço Aéreo, as chamadas liberdades do ar e os respectivos atos internacionais submetidos ao Poder Legislativo entre 1988 e 2018**. Brasília: Câmara Legislativa, 2018, p. 19.

²⁴⁷ ROESSING NETO, “ref. 245”, p. 115.

Quadro 2 – As quatro liberdades adicionais do ar.

LIBERDADES DO AR	CONCEITO	EXEMPLO CONSIDERANDO UMA COMPANHIA AÉREA BRASILEIRA (MERAMENTE ILUSTRATIVO):
6^a LIBERDADE (ADICIONAL)	o direito de transportar passageiros e carga, através do território de origem da aeronave, entre o território de um terceiro Estado e o território de outro Estado;	Ex: voo de uma companhia aérea brasileira que sai de Montevideu – Uruguai – com escala em Porto Alegre e destino final em Bogotá – Colômbia. Em todos os pontos a empresa pode embarcar/desembarcar passageiros e/ou carga.
7^a LIBERDADE (ADICIONAL)	o direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território do outro Estado e o território de um terceiro Estado sem realizar um serviço aéreo entre o Estado de origem da aeronave e o terceiro Estado;	Ex: voo de uma companhia aérea brasileira que parte de Caracas – Venezuela – com destino a Buenos Aires – Argentina –, sem que o serviço tenha início ou fim no território brasileiro.
8^a LIBERDADE (ADICIONAL)	o direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território do outro Estado, desde que na realização de um serviço aéreo proveniente do Estado de origem da aeronave (conhecida como cabotagem, ou <i>consecutive cabotage</i>);	Ex: voo de uma companhia aérea brasileira que sai de São Paulo, com escala em Bogotá – Colômbia – (trecho doméstico). Em todos os pontos a empresa brasileira pode embarcar/desembarcar passageiros e/ou carga.
9^a LIBERDADE (ADICIONAL)	direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território de outro Estado, sem qualquer vínculo com um serviço aéreo originado no Estado de origem da aeronave (conhecida como cabotagem	Ex: voo de uma companhia aérea brasileira levando passageiros e/ou carga de Guajira – Colômbia – à Caquetá – Colômbia – sem que o serviço tenha início ou fim no território brasileiro.

	pura, ou <i>stand alone</i> cabotage).	
--	--	--

Fonte: Ministério dos Transportes (MT) (2017). Autoria própria.

No entanto, o crescimento do tráfego de passageiros e cargas ao redor do mundo no início dos anos 80, fez com que a consolidação dessas nove liberdades do ar, que servem de base para acordos bilaterais de tráfego aéreo, ainda não fossem suficientes para acompanhar os dilemas advindos de tamanho alargamento²⁴⁸, em virtude dessa massificação do transporte aéreo, o modelo baseado em acordos bilaterais passou a mostrar-se insatisfatório para alguns países, de modo que reformas passaram a ser propostas e ações passaram a ser empreendidas²⁴⁹.

Os Estados que são partes na Convenção de Chicago, são soberanos em questões de transporte aéreo. Mas, ao longo do tempo, os Estados responderam às exigências das companhias aéreas nacionais, especialmente as que fazem parte de alianças aéreas transfronteiriças para flexibilizar os ASAs restritivos, o que demonstra que as consequências econômicas afetam cada vez mais a tomada de decisões dos Estados²⁵⁰.

Os Estados evoluíram à medida que se tornaram mais interligados e se integraram na economia global. A troca de direitos de tráfego traduz-se na partilha dos mercados e da jurisdição da aviação. Assim, os Estados exercem hoje uma forma diferente e modernizada de soberania, baseada na autoridade conjunta. A soberania do Estado, no contexto da aviação civil internacional, desenvolveu-se à medida que os Estados liberalizaram os ASAs²⁵¹.

Depois que o Regime de Chicago foi estabelecido, os Estados concordaram com ASAs iniciais do tipo Bermuda I para conceder as autorizações necessárias para que as transportadoras nacionais operassem serviços aéreos internacionais regulares. O que se seguiu foram duas ondas de ASAs, que são caracterizadas pelas abordagens adotadas pelos Estados:

²⁴⁸ MOREIRA, Kym Costa. **Acordos de Céus Abertos: uma análise da realidade brasileira**. 2016. 102 f. Monografia (Graduação). Faculdade de Ciências Jurídicas e Ciências Sociais. Centro Universitário de Brasília. Brasília, 2016, p. 33.

²⁴⁹ ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 116.

²⁵⁰ TRUXAL, Steven. **Airspace sovereignty in the Chicago Regime: a reality check**. In: Mendes de Leon, P. and Buissing, N. (Eds.), *Behind and Beyond the Chicago Convention: The Evolution of Aerial Sovereignty*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2019, p. 9.

²⁵¹ TRUXAL, “ref. 250”.

(1) protecionistas (ASAs convencionais) e (2) liberais (ASAs menos restritivos – que são os chamados *Open Skies Agreements* (OSAs) ou Acordos de Céus Abertos)²⁵².

Na definição jurídica, o conceito de "Acordos de Céus Abertos" diz respeito a tratados, sejam bilaterais ou multilaterais, que visam a liberalização do setor de aviação civil entre os países participantes. Esses acordos conferem às companhias aéreas maior liberdade para operar nos espaços aéreos dos países envolvidos, ao eliminar ou reduzir as restrições impostas pelo governo em relação a rotas, frequências de voos, capacidade e tarifas²⁵³.

Como o protecionismo dominou a primeira onda de ASAs²⁵⁴, antes dos Acordos de Céus Abertos, os ASAs bilaterais convencionais tendiam a ser documentos extensos que regulamentavam todos os aspectos do serviço aéreo internacional, incluindo o número de transportadoras, capacidade de assentos, rotas, tarifas e, em alguns casos, bilheterias da cidade e até mesmo aspectos do serviço, como tamanho do sanduíche²⁵⁵.

A desregulamentação do mercado de transporte aéreo dos EUA em 1978 e a Lei de Concorrência e Serviço Aéreo Internacional dos EUA abriram caminho para a onda seguinte de ASAs liberalizados. O primeiro Acordo de Céus Abertos, entre os EUA e a Holanda, concedeu liberdades recíprocas e ilimitadas da 1ª à 6ª liberdades. Este foi um grande desenvolvimento não apenas no pioneirismo de um novo tipo de acordo, mas também na medida em que proporcionou um ambiente interestatal cooperativo, competitivo. Guiado pela intenção dos OSAs e apesar da resistência de outras transportadoras dos EUA, o Departamento de Transportes dos EUA concedeu imunidade antitruste²⁵⁶ às companhias aéreas²⁵⁷.

Os Estados Unidos, acompanhando a desregulamentação promovida internamente, passaram a defender um modelo baseado em acordos de céus abertos e a assinar acordos do

²⁵² TRUXAL, Steven. **Airspace sovereignty in the Chicago Regime: a reality check**. In: Mendes de Leon, P. and Buissing, N. (Eds.), *Behind and Beyond the Chicago Convention: The Evolution of Aerial Sovereignty*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2019, p. 9.

²⁵³ SCHLUMBERGER, Charles E. **Open skies for Africa: implementing the Yamoussoukro decision**. Washington, D.C.: World Bank, 2010, p. 6.

²⁵⁴ TRUXAL, "ref. 252".

²⁵⁵ OCDE. **Service Agreement Liberalization and Airline Alliances: County-Specific Policy Analysis**. International Transport Forum, 2014, p. 13.

²⁵⁶ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Estudos sobre Transporte Aéreo Internacional: imunidade antitruste no setor aéreo**. MTPA: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/publicacoes/b-estudos>>. Acesso em: 01 jan. 2024.

²⁵⁷ TRUXAL, "ref. 252", p. 10.

tipo com vários países – em sua maioria países pequenos²⁵⁸ – com o objetivo de eliminação da interferência do Governo nas decisões comerciais das transportadoras aéreas sobre rotas, capacidade e fixação de preços, liberando operadoras a fornecer serviço aéreo mais acessível, conveniente e eficiente para os passageiros²⁵⁹.

É importante dizer que embora os Acordos de Céus Abertos possuam algumas das restrições inerentes aos acordos bilaterais, como a questão da nacionalidade e, de modo geral, restrições às 7^a, 8^a e 9^a liberdades, possuem regras mais flexíveis, sobretudo no âmbito da concorrência, o que resulta numa maior desregulamentação do transporte aéreo internacional²⁶⁰:

Permitem expandir voos internacionais de passageiros e de carga, eliminando a interferência do governo nas decisões comerciais de companhias aéreas promovendo o aumento das viagens e do comércio, e estimulando a criação de emprego e crescimento econômico. Acordos de céus abertos, pelo parecer estadunidense, ampliam as oportunidades de cooperação comercial entre as companhias aéreas, melhoram a flexibilidade para operações aéreas e asseguram altos padrões de segurança de voo. Eles também facilitam inúmeros novos laços culturais em todo o mundo²⁶¹.

Um Acordo de Céus Abertos, tradicionalmente, libera o exercício das cinco primeiras liberdades do ar, ou seja, limita-se à flexibilização do exercício das liberdades listadas nos acordos relacionados à Convenção de Chicago²⁶². A OACI considera céus abertos desde que haja liberdade tarifária e não tenha limite de capacidade (direitos de 1^a a 4^a liberdade). Tendo em vista que o conceito de céus abertos é muito variado, o Governo brasileiro, pela ANAC, segue essa interpretação, considerando os acordos com cinco liberdades sem restrição de capacidade/frequências, como Céus Abertos²⁶³:

Os acordos de “céus abertos” estabelecem condições flexíveis de acesso a mercados, sendo caracterizados pelas seguintes cláusulas: livre determinação de capacidade; liberdade tarifária; múltipla designação de empresas; quadro de rotas aberto; direitos

²⁵⁸ ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 116.

²⁵⁹ UNITED STATES. DEPARTMENT OF STATE. **Open-Skies Policy**. 2009. Disponível em: <<http://www.state.gov/e/eb/tra/ata/>>. Acesso em: 20 set. 2023.

²⁶⁰ ROESSING NETO, “ref. 258”, p. 117.

²⁶¹ MOREIRA, Kym Costa. **Acordos de Céus Abertos: uma análise da realidade brasileira**. 2016. 102 f. Monografia (Graduação). Faculdade de Ciências Jurídicas e Ciências Sociais. Centro Universitário de Brasília. Brasília, 2016, p. 33-34.

²⁶² ROESSING NETO, “ref. 260”.

²⁶³ MOREIRA, “ref. 261”, p. 69.

acessórios de tráfego (5ª e 6ª liberdades); e codeshare (compartilhamento de códigos) bilateral e com empresas de terceiros²⁶⁴.

Embora existam as nove liberdades do ar (elementares e adicionais), o conceito de Acordos de Céus Abertos varia de acordo com a interpretação e os interesses de cada país com base em suas prioridades econômicas, políticas e de segurança. O Peru segue a linha de que a outorga da 5ª liberdade aérea, considerando, em alguns casos, a 6ª liberdade, que se aplica a Céus Abertos²⁶⁵, no entanto, a outorgou em poucos casos²⁶⁶. Aliás, um antecedente que se aproximou da cabotagem dentro de região andina foi a rota Nova York – Lima – Cusco – que permitiu à empresa *American* um ponto terminal na cidade de Cusco, decisão que foi adotada de forma autônoma pelas autoridades peruanas, fora da competência da Comunidade Andina²⁶⁷.

O modelo de céus abertos estadunidense propõe artigos sobre oportunidades comerciais, custos, concorrência justa, versa sobre a segurança dos países envolvidos e a segurança da aviação em si. Contudo, é restritivo quanto à 9ª liberdade do ar – a cabotagem²⁶⁸. A União Europeia adota o conceito de mercado de aviação comum em que não há restrições para o transporte aéreo realizado entre os países do bloco, o que resulta no exercício das nove liberdades do ar²⁶⁹.

Os acordos de céus abertos são acordos negociados entre dois ou mais Estados para permitir que companhias aéreas possam oferecer serviços internacionais de passageiros e de carga²⁷⁰ e são considerados como Acordos pró-consumidor, pró-concorrência e

²⁶⁴ ANACPÉDIA. **Acordo de Céus Abertos**. Glossário do Núcleo de Letras e Proficiência Linguística. Disponível em: <<https://www2.anac.gov.br/anacpedia/por-fra/tr1044.htm>>. Acesso em: 20 set. 2023.

²⁶⁵ ROJAS, Yvan Palomino. **Políticas de Transporte Aéreo en el Perú: cielos abiertos**. Informe de Investigación N° 44/2013-2014. Congreso de la República del Perú – Departamento de Investigación y documentación parlamentaria, Lima, 2014, p. 10.

²⁶⁶ SILVA, Leonardo Rafael Celis. **Prácticas y perspectivas en conectividad aérea: análisis comparativo de Perú, Chile y Colombia**. Academia Diplomática del Perú Javier Pérez de Cuéllar. Lima, 2016, p. 41.

²⁶⁷ TRIGO CUÉLLAR, María Daniela. **Evaluación de la integración en la Comunidad Andina a partir de la decisión 582 sobre transporte aéreo entre los países miembros**. Academia Diplomática del Perú Javier Pérez de Cuéllar. Lima, 2021, p. 55-56.

²⁶⁸ MOREIRA, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 35.

²⁶⁹ ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 118-119.

²⁷⁰ MOREIRA, Kym Costa. **Acordos de Céus Abertos: uma análise da realidade brasileira**. 2016. 102 f. Monografia (Graduação). Faculdade de Ciências Jurídicas e Ciências Sociais. Centro Universitário de Brasília. Brasília, 2016, p. 33.

pró-desenvolvimento por permitirem expandir voos internacionais, aumento das viagens, do comércio, empregos e crescimento econômico²⁷¹.

4.2. Os Acordos de Céus Abertos como Instrumentos Regulatórios da Aviação Civil Internacional

4.2.1. O percurso para celebração de um ASA no Brasil

No Brasil, a Aviação tem sido objeto da atenção do Congresso Nacional desde os anos 2000, quando o Poder Executivo propôs a criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). O tema voltou à agenda política nacional em diversas ocasiões, por conta de crises específicas²⁷² e problemas estruturais ainda hoje latentes. Isto porque, desde essa época, já se entendia que a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária existente era insuficiente para dar conta do crescimento da aviação comercial já esperada para os próximos anos²⁷³.

Além da natureza jurídica de um tratado, esses acordos, na prática, funcionam também como instrumentos regulatórios²⁷⁴. As condições de prestação do serviço de transporte aéreo entre os países passou a ser objeto de acordos de serviços aéreos (ASAs) bilaterais e multilaterais, no âmbito dos quais são negociadas as liberdades do ar para que as empresas de um país possam ter direitos de operar no território de outro²⁷⁵. Esses acordos também estabelecem quantas empresas de cada país poderão operar cada linha, bem como as condições em que esta operação ocorrerá²⁷⁶:

O Acordo sobre Serviços Aéreos (ASA) é um instrumento de Direito Internacional Público, por meio do qual os governos dos países estabelecem regras que possibilitam o acesso de uma empresa ao mercado do outro país para a realização de transporte aéreo internacional de passageiros e carga²⁷⁷.

²⁷¹ MOREIRA, “ref. 270”, p. 34.

²⁷² PINTO, Victor Carvalho. **O Marco Regulatório da Aviação Civil: elementos para a reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica**. Consultoria Legislativa do Senado Federal – Coordenação de Estudos. Brasília, Junho, 2008, p. 5.

²⁷³ PINTO, “ref. 272”, p. 6.

²⁷⁴ BNDES. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil**. Relatório final. Administração Aeroportuária e Serviços Aéreos (Competição). Rio de Janeiro, 2010. p. 74.

²⁷⁵ PINTO, “ref. 272”, p. 20.

²⁷⁶ PINTO, “ref. 272”, p. 21.

²⁷⁷ BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. **ANAC conclui nove entendimentos internacionais para ampliação do transporte aéreo**. MPor: 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2024/anac-conclui-nove-entendimentos-internacionais-para-ampliacao-d>

Os ASAs são negociados pela Autoridade Aeronáutica – no caso do Brasil, a ANAC – em coordenação com o Ministério das Relações Exteriores (MRE) e com o Ministério da Portos e Aeroportos (MPor) e possuem várias etapas²⁷⁸. Adicionam-se a eles, os Memorandos de Entendimento (MdEs), que regulamentam aspectos operacionais das relações aero comerciais bilaterais que são celebrados entre autoridades aeronáuticas²⁷⁹. No entanto, o percurso dos atos internacionais entre os poderes de Estado passam ainda pela conjugação de três etapas:

1. a assinatura e o encaminhamento, ao Poder Legislativo, por parte do Poder Executivo, de mensagens presidenciais contendo atos internacionais;
2. a sua tramitação legislativa (na Casa de origem, que é sempre a Câmara dos Deputados, assim como na Casa revisora, o Senado Federal);
3. o retorno da competência sobre a matéria ao Poder Executivo, após decisão legislativa terminativa do Congresso Nacional, se for o caso e assim o escolher, tomar as providências subsequentes devidas (em caso de atos internacionais aprovados pelo Legislativo, nelas incluem-se a promulgação presidencial, mediante decreto; respectiva publicação em Diário Oficial; e depósito do instrumento de ratificação ou o equivalente comunicado diplomático à contraparte)²⁸⁰.

A adoção de um ASA é dividida em quatro partes: 1) negociação; 2) rubrica; 3) assinatura e 4) ratificação²⁸¹. A primeira é a troca de propostas, que leva a ajustes no texto do acordo a ser firmado. A fixação dos preços dos bilhetes pode ser feita, no âmbito dos acordos bilaterais, segundo três regras distintas:

No sistema da “dupla aprovação”, o preço tem que ser aprovado por ambos os países. No sistema da “única aprovação”, ou “regra do país de origem”, basta a

[o-transporte-aereo#:~:text=Acordos%20j%C3%A1%20assinados%20s%C3%A3o%20atualizados.para%20a%20regula%C3%A7%C3%A3o%20da%20mat%C3%A9ria>”. Acesso em: 07 jan. 2024.](#)

²⁷⁸ BRASIL, “ref. 277”.

²⁷⁹ CAMINO, Maria Ester Mena Barreto; MENCK, José Theodoro Mascarenhas. **O Espaço Aéreo, as chamadas liberdades do ar e os respectivos atos internacionais submetidos ao Poder Legislativo entre 1988 e 2018**. Brasília: Câmara Legislativa, 2018, p. 17.

²⁸⁰ CAMINO, Maria Ester Mena Barreto; MENCK, José Theodoro Mascarenhas. **Tempo de Internacionalização dos atos internacionais: Poder Executivo e Congresso Nacional (1988-2019)**. Brasília: Câmara Legislativa, 2019, p. 9-10.

²⁸¹ BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. **Rubrica, Assinatura e Promulgações**. MPor: 2016. Disponível em:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/rubrica-assinaturas-e-promulgacoes>>. Acesso em: 01 jan. 2024.

aprovação do país onde o bilhete é vendido. No sistema da “dupla desaprovação”, o preço é livre, a menos que ambos os países o desaprovem²⁸².

A partir do momento em que os países chegam a algum consenso sobre o texto do ASA, terminada a negociação, o acordo é rubricado, tornando-se uma versão final pronta para a assinatura, que é a etapa seguinte²⁸³. No entanto, a rubrica representa tão somente a concordância preliminar entre as partes de que se alcançou um entendimento comum sobre a matéria negociada²⁸⁴.

Na fase de assinatura, as Partes contratantes, representadas por plenipotenciários, expressam seus consentimentos com o texto negociado²⁸⁵. Nos termos da competência privativa prevista no inciso VIII do artigo 84 da Constituição Federal do Brasil²⁸⁶, as convenções internacionais e os acordos bilaterais são aprovados pelo Congresso Nacional, por meio de decretos legislativos e são promulgados por meio de decreto presidencial pelo Presidente da República²⁸⁷.

De outro lado, deve-se lembrar que, se a competência de enviar os atos internacionais ao Congresso Nacional é privativa do Presidente da República e, por mensagem presidencial, também de retificá-los, autoridade hierarquicamente inferior é incompetente, do ponto de vista jurídico-formal para fazê-lo²⁸⁸.

Mas em relação à partição de competências estabelecida nos dispositivos constitucionais – o inciso I do artigo 49 (competência exclusiva do Congresso Nacional) –, o Chefe de Estado pode delegar a outrem a tarefa de celebrar tratados, convenções e atos internacionais²⁸⁹, por meio da outorga de cartas de plenos poderes a embaixadores,

²⁸² PINTO, Victor Carvalho. **O Marco Regulatório da Aviação Civil: elementos para a reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica**. Consultoria Legislativa do Senado Federal – Coordenação de Estudos. Brasília, Junho, 2008, p. 21.

²⁸³ BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). **ANAC conclui nove entendimentos internacionais para ampliação do transporte aéreo**. MPor: 2024. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2024/anac-conclui-nove-entendimentos-internacionais-para-ampliacao-do-transporte-aereo#:~:text=Acordos%20j%C3%A1%20assinados%20s%C3%A3o%20atualizados,para%20a%20regula%C3%A7%C3%A3o%20da%20mat%C3%A9ria>>. Acesso em: 07 jan. 2024.

²⁸⁴ BRASIL. “ref. 283”.

²⁸⁵ BRASIL, “ref. 283”.

²⁸⁶ BRASIL, “ref. 283”.

²⁸⁷ PINTO, “ref. 282”, p. 19.

²⁸⁸ CAMINO, Maria Ester Mena Barreto; MENCK, José Theodoro Mascarenhas. **O Espaço Aéreo, as chamadas liberdades do ar e os respectivos atos internacionais submetidos ao Poder Legislativo entre 1988 e 2018**. Brasília: Câmara Legislativa, 2018, p. 8-9.

²⁸⁹ CAMINO, Maria Ester Mena Barreto; MENCK, José Theodoro Mascarenhas. **Tempo de Internacionalização dos atos internacionais: Poder Executivo e Congresso Nacional (1988-2019)**. Brasília: Câmara Legislativa, 2019, p. 7.

plenipotenciários extraordinários, ou qualquer outro agente seu²⁹⁰. Uma vez assinado o ASA pelo Chefe do Poder Executivo ou por quem delegue esta competência, seguirá para as etapas de ratificação junto ao Congresso Nacional e ao Poder Executivo²⁹¹:

No caso brasileiro, a assinatura não vincula imediatamente o Estado, sendo necessária análise congressual para ratificação, processo pelo qual os atos são postos em vigor internacionalmente, e subsequente promulgação, internalização do Acordo ao ordenamento jurídico brasileiro por meio de Decreto Presidencial²⁹².

No que se refere à distinção entre as competências privativa e exclusiva: a primeira, embora exercida por um único órgão, comporta delegação para que outro o exerça em hipóteses especificadas, ao passo que, no segundo caso – da competência exclusiva – essa possibilidade é integralmente vedada²⁹³.

Por fim, para que os compromissos assumidos entre o Brasil e as demais pessoas jurídicas de Direito Internacional Público possam ingressar no ordenamento jurídico brasileiro, para além de ser indispensável que sejam sujeitos à ratificação e promulgação pelo Poder Executivo, são encaminhados à avaliação e apreciação legislativa definitiva do Congresso Nacional, nos termos da competência exclusiva atribuídas pelo inciso I do artigo 49 da Constituição Federal do Brasil²⁹⁴.

O Congresso Nacional, como depositário de competência exclusiva, a ninguém pode delegar essa incumbência constitucional de resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais, prevista no artigo 49, inciso I, da Constituição. A decisão legislativa que o texto constitucional qualifica como definitiva, em relação aos atos internacionais, pode tanto ser:

²⁹⁰ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 2024. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 12 jan. 2024.

²⁹¹ BRASIL. “ref. 290”.

²⁹² BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). **Rubrica, Assinatura e Promulgações**. MPor: 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/rubrica-assinaturas-e-promulgacoes>>. Acesso em: 01 jan. 2024.

²⁹³ CAMINO, Maria Ester Mena Barreto; MENCK, José Theodoro Mascarenhas. **Tempo de Internacionalização dos atos internacionais: Poder Executivo e Congresso Nacional (1988-2019)**. Brasília: Câmara Legislativa, 2019, p. 7.

²⁹⁴ CAMINO, Maria Ester Mena Barreto; MENCK, José Theodoro Mascarenhas. **O Espaço Aéreo, as chamadas liberdades do ar e os respectivos atos internacionais submetidos ao Poder Legislativo entre 1988 e 2018**. Brasília: Câmara Legislativa, 2018, p. 6.

1. aprovação (a mais comum, em mais de 95% dos casos, seja total ou condicionada);
2. rejeição (rara, mas possível – há casos de atos internacionais rejeitados, enviados ao Congresso Nacional por cinco diferentes mensagens do Poder Executivo, entre 1988 e 2019);
3. outra decisão terminativa do Poder Legislativo, como, por exemplo, arquivamento, a pedido do autor (Poder Executivo) ou, por iniciativa do próprio poder legislativo, em caso, por exemplo, de inércia do Poder Executivo em atender a alguma demanda do Poder Legislativo²⁹⁵.

Ao Congresso Nacional, por suas duas Casas, compete aferir e decidir, de forma final, em relação às avenças entre o Brasil e as suas contrapartes, no âmbito das pessoas jurídicas de direito internacional público, incluídos não só Estados, mas organismos internacionais. Tem sido entendido, nesse aspecto, que se aplica o princípio jurídico *qui potest majus potest et minus* – ou seja quem pode o mais, pode o menos²⁹⁶:

[...] se o Congresso tem competência para rejeitar ou aprovar atos internacionais, tem-na, também, para balizar interpretar e, mesmo, demandar correções – ou, inclusive, corrigir eventuais erros materiais em atos internacionais firmados em outras línguas que não o português, como já têm acontecido, em mais de uma oportunidade²⁹⁷.

Sem que todo esse caminho tenha sido percorrido, os atos ou tratados internacionais firmados não ingressam no ordenamento jurídico interno, no que diz respeito à existência, validade e eficácia das normas jurídicas²⁹⁸. Após esse percurso, havendo a aprovação do acordo, cada país designa as empresas autorizadas a operar as rotas previstas²⁹⁹.

4.2.2. O percurso para celebração de um ASA no Peru

No Peru, tratados que abordam questões de soberania precisam ser aprovados pelo Congresso antes de serem ratificados pelo Presidente da República, conforme estipulado no Artigo 56 da Constituição. O Presidente também pode celebrar ou ratificar tratados, ou aderir

²⁹⁵ CAMINO, Maria Ester Mena Barreto; MENCK, José Theodoro Mascarenhas. **Tempo de Internacionalização dos atos internacionais: Poder Executivo e Congresso Nacional (1988-2019)**. Brasília: Câmara Legislativa, 2019, p. 7.

²⁹⁶ CAMINO, “ref. 295”, p. 8.

²⁹⁷ CAMINO, “ref. 295”.

²⁹⁸ CAMINO, “ref. 295”, p. 10.

²⁹⁹ PINTO, Victor Carvalho. **O Marco Regulatório da Aviação Civil: elementos para a reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica**. Consultoria Legislativa do Senado Federal – Coordenação de Estudos. Brasília, Junho, 2008, p. 21.

a eles, sem a necessidade de aprovação prévia do Congresso em matérias que não tratem de direitos humanos, soberania, domínio ou integridade do Estado, defesa nacional e obrigações financeiras do Estado³⁰⁰. Nesses casos, a resolução suprema que aprova o acordo deve ser assinada pelo Ministro das Relações Exteriores e pelo Ministro dos Transportes³⁰¹.

A aprovação de um acordo de céus abertos no Peru consiste em um processo legal e institucional que abrange várias etapas, conforme a legislação nacional e os compromissos internacionais do país. Embora o procedimento possa variar dependendo do tipo de acordo e das negociações específicas, de forma geral, as etapas incluem: 1) Negociação internacional; 2) Assinatura do acordo; 3) Revisão jurídica e constitucional; 4) Aprovação pelo Congresso; 5) Ratificação e; 6) Implementação³⁰².

Durante a fase de negociação internacional, o Governo Peruano, representado pelo Ministério de Relações Exteriores e pelo Ministério de Transportes e Comunicações (MTC), conduz discussões com os países interessados, buscando definir os termos do acordo, que abrangem as liberdades de tráfego aéreo, a frequência dos voos e outras condições operacionais. Após a conclusão das negociações, o acordo é assinado pelos representantes dos governos envolvidos. Essa assinatura geralmente acontece em reuniões bilaterais ou em eventos multilaterais que envolvem a diplomacia peruana³⁰³.

Na fase de revisão jurídica e constitucional, o conteúdo do acordo é submetido a uma avaliação para garantir que esteja alinhado com a Constituição peruana e a legislação nacional, especialmente no que diz respeito à soberania, segurança e regulamentação econômica do espaço aéreo³⁰⁴.

O próximo passo é a aprovação pelo Congresso, onde o acordo é apresentado para análise de sua viabilidade e benefícios ao país. Neste momento, o Congresso pode convocar especialistas e realizar audiências públicas para discutir os impactos do acordo. Após a aprovação parlamentar, o Presidente da República promulga o acordo, que se torna uma

³⁰⁰ PERÚ. Ministerio de Relaciones Exteriores. **Compendio de normas relativas a los tratados en el Perú**. Lima: Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019. Disponível em: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1584815/Compendio_de_normas_relativas_a_los_tratados_en_el_Per%C3%BA%20.pdf>. Acesso em: 21 nov. 2024.

³⁰¹ FERNÁNDEZ, Julián Palacin. **Geopolítica de los aeropuertos del sur del Perú: aeropuerto de chinchero**. Lumen, n. 12, p. 27-44, 2016, p. 34.

³⁰² PERÚ. “ref. 300”.

³⁰³ PERÚ. **Decreto Legislativo N° 27261 - Ley General de Aeronáutica Civil**. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), 1999. Disponível em: <https://www.gob.pe/mtc>. Acesso em: 21 nov. 2024.

³⁰⁴ PERÚ. “ref. 292”.

norma jurídica vinculante no território peruano. A formalização da ratificação é feita por meio de um decreto supremo publicado no Diário Oficial "El Peruano"³⁰⁵.

Por fim, com o acordo ratificado, as autoridades aeronáuticas, como a Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), assumem a responsabilidade pela implementação das disposições, coordenando com as companhias aéreas e monitorando a conformidade com as normas estabelecidas. A DGAC também garante que as condições acordadas sejam cumpridas³⁰⁶.

4.2.3. O percurso para incorporação da Decisão N° 582 da CAN

A adoção da Decisão 582 por parte desses países é obrigatória, conforme estipulado pelo sistema jurídico da CAN, que incorpora o princípio de aplicação direta e imediata de suas normas. Isso implica que os países membros devem implementar as disposições da normativa automaticamente, sem exigir ratificação legislativa adicional, exceto quando existirem legislações internas específicas que exijam modificações³⁰⁷.

A Decisão 582 foi aprovada pelos representantes dos países membros no contexto da CAN, tornando-se obrigatória para todos após sua publicação. Após a adoção, foi imperativo que os países membros ajustassem suas legislações nacionais, caso necessário, para assegurar a conformidade com os termos da Decisão 582. Isso abrange a adequação de normas relacionadas a liberdades de tráfego aéreo (3ª, 4ª e 5ª liberdades do ar); regras para voos regulares e não regulares; designação de companhias aéreas; zonas de Integração Fronteiriça (ZIF)³⁰⁸.

A implementação da Decisão 582 é monitorada pela Secretaria-Geral da CAN, que assegura que os países membros estejam cumprindo as normas e possui a autoridade para impor sanções em caso de não conformidade. Cada país membro deve assegurar que suas normas de aviação civil estejam alinhadas com a Decisão 582. As autoridades de aviação civil

³⁰⁵ PERÚ. Ministerio de Relaciones Exteriores. Compendio de normas relativas a los tratados en el Perú. Lima: Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019. Disponível em: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1584815/Compendio_de_normas_relativas_a_los_tratados_en_el_Per%C3%BA%20.pdf>. Acesso em: 21 nov. 2024.

³⁰⁶ PERÚ. "ref. 305".

³⁰⁷ VILLAGÓMEZ, Cecilia Olmos; MORENO, Freddy Terrazas. **Derecho comunitario andino: integración, institucionalidad y normas jurídicas**. Lima: Secretaría General de la Comunidad Andina, 2009. Disponível em: <<https://biblioteca.tra.go.cr/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=2528>>. Acesso em: 21 nov. 2024.

³⁰⁸ COMUNIDAD ANDINA. **Decisión 582**. Transporte aéreo en la Comunidad Andina. Disponível em: <<https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/DocOf/DEC582.pdf>>. Acesso em: 13 ago. 2024.

nacionais são responsáveis por harmonizar regulamentações e procedimentos operacionais. A Decisão 582 inclui mecanismos para consultas e revisões periódicas, garantindo sua atualização conforme as demandas do setor aéreo na região andina. Essa decisão é crucial para fomentar a conectividade regional e a integração econômica entre os membros da CAN³⁰⁹.

4.2.4. O percurso para incorporação do Acordo de Fortaleza do MERCOSUL

O Acordo de Fortaleza do Mercosul tem como objetivo complementar os acordos bilaterais já existentes, possibilitando a realização de serviços sub-regionais regulares em rotas que são pouco exploradas ou que não possuem atendimento, com foco na integração regional e no desenvolvimento de novos mercados. Cada país membro do Mercosul ou partes do Acordo, deve ratificá-lo conforme sua legislação interna, convertendo o tratado em norma legal nacional. A ratificação manifesta o compromisso do país em cumprir as disposições do acordo, incluindo a concessão de liberdades de tráfego aéreo (3ª e 4ª liberdades), a designação de companhias aéreas e a harmonização de normas³¹⁰.

Após a ratificação, os países membros integram as disposições do Acordo em seus sistemas jurídicos nacionais, assegurando que as companhias aéreas designadas operem de acordo com as condições estipuladas. Essa integração é monitorada pelas autoridades aeronáuticas de cada Estado. Para facilitar a implementação do Acordo de Fortaleza, os membros devem alinhar normas técnicas e regulatórias relacionadas à aviação civil, assegurando compatibilidade entre as legislações nacionais e as cláusulas do acordo. Isso abrange regras de segurança, operação, infraestrutura aeroportuária e regulamentações fiscais³¹¹.

O Conselho de Autoridades Aeronáuticas (CAA), estabelecido pelo Acordo de Fortaleza, é encarregado de supervisionar sua implementação e fomentar consultas entre os Estados membros para resolver disputas e sugerir modificações ao acordo. O CAA também apoia a harmonização de normas e a ampliação das operações sub-regionais. A harmonização

³⁰⁹ COMUNIDAD ANDINA. “ref. 308”.

³¹⁰ BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). **Acordo Sub Regional (Acordo de Fortaleza)**. MPor: 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/acordo-sub-regional-acordo-de-fortaleza>>. Acesso em: 01 out. 2024.

³¹¹ BRASIL. “ref. 310”.

regulatória do Acordo de Fortaleza e os investimentos em infraestrutura são fundamentais para que o acordo promova a conectividade e o desenvolvimento regional no Mercosul³¹².

5. Céus Abertos para a economia

Há uma relação direta entre os custos do comércio e a capacidade de um país aumentar as suas exportações e integrar-se na economia mundial. Ao longo do tempo a variável dos custos de transporte se tornou cada vez mais um componente dos custos comerciais. Esse crescimento se deu em consequência da redução de barreiras artificiais no comércio por meio de uma liberalização crescente e contínua³¹³.

No caso do transporte aéreo, trata-se de um fator fundamental e indicador de desenvolvimento das nações por mostrar o adensamento do fluxo entre as cidades reconhecidamente importantes para a economia global e seus países, sendo crucial para a nova ordem produtiva que requer mobilidade mundial máxima para um grande número de profissionais altamente qualificados³¹⁴.

É imprescindível também para as mercadorias de alto valor agregado, por ser uma atividade intensiva em conhecimento e objeto de pesquisa em áreas de alta tecnologia como controle de tráfego aéreo, produção de aeronaves, equipamentos e temas relacionados às infraestruturas aeronáuticas e aeroportuárias³¹⁵.

Como é fortemente afetado pelo desempenho da economia, em períodos de expansão econômica, o mercado aéreo apresenta grande aumento na demanda pelos serviços prestados pelas companhias aéreas, enquanto que nos períodos de estagnação e recessão, a queda no movimento nos aeroportos é significativa. O mercado é também influenciado por fatores

³¹² BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). **Acordo Sub Regional (Acordo de Fortaleza)**. MPor: 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/acordo-sub-regional-acordo-de-fortaleza>>. Acesso em: 01 out. 2024.

³¹³ MOREIRA, Kym Costa. **Acordos de Céus Abertos: uma análise da realidade brasileira**. 2016. 102 f. Monografia (Graduação). Faculdade de Ciências Jurídicas e Ciências Sociais. Centro Universitário de Brasília. Brasília, 2016, p. 33.

³¹⁴ ROSSI, Eliana Consoni. FERNANDES, Elton. **Uma discussão do impacto da crise aérea no tráfego internacional de passageiros das empresas brasileiras**. VII SITRAER Rio de Janeiro, 2008, p. 421.

³¹⁵ ROSSI, “ref. 314”.

externos, como guerras e ameaças terroristas, com efeitos propagados para além do curto prazo³¹⁶.

Pela sua natureza e facilidade em ultrapassar as fronteiras nacionais, a aviação é um dos modelos de negócios que exigem uma abordagem global, o que é especialmente verdade no que diz respeito à segurança e questões ambientais, que são preocupações comuns às nações que fazem parte da sociedade civil no negócio da aviação³¹⁷.

Como apontado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), em 2022, o setor de aviação civil brasileiro é o maior mercado de transporte aéreo na América Latina e, do Caribe, o décimo maior do mundo em termos de número de passageiros, desempenhando um papel importante no desenvolvimento econômico do Brasil e na integração nacional e internacional, dada a enorme dimensão geográfica do país³¹⁸.

O potencial de crescimento do transporte aéreo no mundo possui desdobramentos em Estados, empresas, aeroportos e consumidores de forma direta³¹⁹. Aliás, no que diz respeito à relação entre crescimento econômico e setor aéreo – embora o setor da aviação civil possa não representar uma grande parcela do PIB brasileiro, é uma parte importante da economia e tende a acompanhar o seu desempenho. O impacto econômico do setor de transporte aéreo no PIB global, por sua vez, é significativo³²⁰.

Segundo ainda um estudo feito pelo Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES), registros históricos do setor³²¹ apontam que o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) de um país gera um impacto cerca de três vezes maior na aviação: o crescimento do setor aéreo é efeito do crescimento econômico, de forma que o aumento do PIB de um país aumenta a quantidade de voos de transporte de passageiros e de carga³²².

³¹⁶ PASIN, Jorge Antonio Bozoti. LACERDA, Sander Magalhães. **A reestruturação do Setor Aéreo e as alternativas de política para a aviação comercial no Brasil**. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, V. 10, N. 19, p. 228-229.

³¹⁷ DEFOSSEZ, Delphine. **The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?**. 2022. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2020, p. 244.

³¹⁸ OCDE. **Relatórios de avaliação concorrencial da OCDE: Brasil**. OECD Publishing, Paris, 2022, p. 5.

³¹⁹ STARLING, Valéria Curi de Aguiar e Silva. **A aviação civil internacional e o passageiro, como consumidor transnacional**. In: Alessandro Azzi Laender, Nicole Fontolan Villa e Sergio Luís Mourão (Org.). *Direito Aeronáutico*. 1ª Ed. Belo Horizonte, São Paulo: Editora D'Plácido, Vol. 2, 2022, p. 927.

³²⁰ DEFOSSEZ, “ref. 317”.

³²¹ BNDES. **Aspectos da competitividade do Setor Aéreo (Modal Aéreo II)**. Informe Infra-Estrutura: Área de Projetos de Infraestrutura, Março/2001, N° 42, p. 2.

³²² LARA, Fabiano Teodoro de Rezende de; LEURQUIN, Pablo. **A integração dos transportes aéreos no Mercosul e a atuação da Agência Nacional de Aviação Civil**. In: XX Congresso Nacional do CONPEDI, Vitória, Es. Anuais do XX Congresso Nacional do CONPEDI. Florianópolis: Fundação Boiteux, v. 1, 2011, p. 4801.

Hoje, nos países desenvolvidos, o transporte aéreo se encontra disseminado, ou seja, já é um modo de transporte viável para as várias camadas sociais. Contudo, é nos países em desenvolvimento que se encontra o maior potencial de crescimento no setor [...] Portanto, nos países desenvolvidos, o transporte aéreo ganhou grandes proporções a ponto das empresas dessas regiões procurarem expandir seus mercados no exterior, daí a [...] política de “Céus Abertos”³²³.

Apesar de ter sido muito afetado pela crise causada pela COVID-19, com queda no número de passageiros de 56% em 2020, de 20% no número de funcionários no setor de aviação civil em comparação com 2019³²⁴, antes da pandemia de COVID-19, a aviação civil era responsável por 1,4% do PIB e 1,5% milhão de empregos³²⁵.

O Brasil iniciou um processo de desregulamentação do setor de aviação civil somente na década de 1990, com o objetivo de promover a concorrência, fomentando a entrada e o investimento, o processo teve uma aceleração no início dos anos 2000. Contribuíram para o crescimento no setor, as mudanças regulatórias contínuas nos últimos anos e a permissão para que as companhias aéreas explorassem qualquer rota desejada e definissem preços de passagens livremente³²⁶ que decorre de uma junção de ganhos de eficiência em quatro searas: a) tecnológica: nas aeronaves e dos sistemas de propulsão; b) profissional: aumento da produtividade dos empregados das empresas aéreas; c) gerencial: condução dos recursos financeiros, humanos e materiais das empresas e; d) institucional: melhor relacionamento entre o poder público concedente e as empresas operadoras, em termos da modernização e adequação da função reguladora³²⁷ etc.

Como os Acordos de Céus Abertos permitem uma exploração mais flexível desse mercado aéreo, demonstrando que a realidade atual é impulsionada pela economia³²⁸,

³²³ BNDES, **Aspectos da competitividade do Setor Aéreo (Modal Aéreo II)**. Informe Infra-Estrutura: Área de Projetos de Infraestrutura, Março/2001, N° 42, p. 2.

³²⁴ OCDE. **Relatórios de avaliação concorrencial da OCDE: Brasil**. OECD Publishing, Paris, 2022, p. 5.

³²⁵ OCDE, “ref. 324”, p. 16.

³²⁶ OCDE, “ref. 325”.

³²⁷ LARA, Fabiano Teodoro de Rezende de; LEURQUIN, Pablo. **A integração dos transportes aéreos no Mercosul e a atuação da Agência Nacional de Aviação Civil**. In: XX Congresso Nacional do CONPEDI, Vitória, Es. Anuais do XX Congresso Nacional do CONPEDI. Florianópolis: Fundação Boiteux, v. 1, 2011, p. 4798.

³²⁸ TRUXAL, Steven. **Airspace sovereignty in the Chicago Regime: a reality check**. In: Mendes de Leon, P. and Buissing, N. (Eds.), *Behind and Beyond the Chicago Convention: The Evolution of Aerial Sovereignty*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2019, p. 11-12.

passaram a substituir os acordos bilaterais tradicionais por meio de uma política para o transporte aéreo internacional para que resultasse em maior liberdade de tráfego³²⁹.

Com o tempo, outros países também passaram a substituir os Acordos Bilaterais tradicionais pelos Acordos de Céus Abertos. No contexto da América Latina, países como Chile, México, Equador e Panamá também perseguiram uma maior abertura no setor de transporte aéreo. Porém, a maior parte da América Latina, nela incluída o Brasil, ainda tem se oposto a uma maior flexibilização do transporte aéreo internacional³³⁰.

5.1. Os aspectos negativos dos Acordos de Céus Abertos: há miragens econômicas?

Em termos gerais e apesar da tendência para a desregulamentação e competitividade nos mercados de transporte aéreo, têm sido apresentados argumentos contra e a favor da liberalização e de práticas restritivas tendo em conta razões políticas e econômicas, quais sejam: a) a soberania; b) o tema da propriedade; c) defesa e orgulho nacional; d) a territorialidade; e) a geração de divisas; f) a geração de emprego; g) a indústria incipiente e; h) o *dumping*³³¹ e subsídios³³².

Segundo Defossez, no geral, existem dois tipos de Intervenções Governamentais: a) Protecionista e b) Liberalizada. Para a Intervenção Governamental Protecionista, a principal desvantagem da liberalização é que os Estados perdem a sua capacidade regulamentar, de modo que a regulamentação é justificada porque os Governos devem impedir companhias aéreas de assumirem o controle do mercado interno devido à falha de mercado. A Intervenção Governamental Protecionista defende que o fornecimento de transporte aéreo é um serviço público. Já para a Intervenção Governamental Liberalizada, onde existe verdadeira concorrência, a regulação é reduzida³³³.

Quanto ao primeiro argumento contra a liberalização, a respeito da *soberania*, argumenta-se que a liberalização atenta à soberania nacional do espaço aéreo, consagrada na

³²⁹ ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 117.

³³⁰ ROESSING NETO, “ref. 329”.

³³¹ BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. **Dumping**. MDIC: 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/outros-assuntos/comercio-exterior/sistemas-on-line-57>>. Acesso em: 01 fev. 2024.

³³² UMAÑA, Mario. **Cielos abiertos para la competitividad de Centroamérica**. [S.l.]: INCAE, 1998, p. 9-11.

³³³ DEFOSSEZ, Delphine. **The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?**. 2022. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2020, p. 241.

Convenção de Chicago de 1944, sendo necessário assegurar a estabilidade financeira e operacional, a regularidade e a continuidade dos serviços³³⁴. A aviação civil internacional segue regras para seu funcionamento, que são formuladas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)³³⁵.

Para o funcionamento da OACI, houve a apreciação da questão da soberania desde a sua origem, com a Convenção de Chicago, que expressa que os Estados são dotados de soberania exclusiva e absoluta³³⁶: “os Estados contratantes reconhecem ter cada Estado a soberania exclusiva e absoluta sobre o espaço aéreo sobre seu território”³³⁷. Desde o início da união dos Estados, já havia a necessidade de verificar o impacto da atividade de transporte aéreo sobre a soberania de cada Estado³³⁸.

Com relação ao tema da *propriedade*, é defendido que não se pode deixar em mãos de companhias aéreas estrangeiras a prestação de serviços essenciais³³⁹. Os Estados muitas vezes consideram tráfego internacional originário de seus territórios como propriedade nacional e como artigo de comércio internacional que deve ser negociado nas melhores condições possíveis envolvendo direitos recíprocos ou outras considerações³⁴⁰.

A Convenção de Chicago foi elaborada numa época em que, na maior parte do mundo, os Estados eram os únicos intervenientes no transporte aéreo. As chamadas transportadoras de bandeira eram quase exclusivamente propriedade do Estado, assim, uma transportadora de bandeira era uma extensão do Estado e um importante símbolo de sua soberania³⁴¹.

No que tange à *defesa nacional*, justifica-se que uma indústria aérea bem estabelecida pode contribuir para a defesa nacional³⁴². O regime de soberania aérea é utilizado para fins de defesa e segurança nacional e para proteger o transporte aéreo comercial, de forma que os

³³⁴ UMAÑA, Mario. **Cielos abiertos para la competitividad de Centroamérica**. [S.l.]: INCAE, 1998, p. 8.

³³⁵ DESIDERIO, James da Silva. **Aviação civil e integração na fronteira entre Brasil, Argentina e Paraguai: análise do acordo para regulação e controle do tráfego aéreo**. 2020. 145 f. Dissertação (Mestrado em Integração Latino-Americana) — Universidade Federal da Integração Latino-Americana, 2020, p. 36.

³³⁶ DESIDERIO, “ref. 335”.

³³⁷ BRASIL. Decreto Nº 21.713, de 27 de agosto de 1946. **Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago de 1944**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d21713.htm>. Acesso em: 06 dez. 2023.

³³⁸ DESIDERIO, “ref. 335”.

³³⁹ UMAÑA, “ref. 334”.

³⁴⁰ DEFOSSEZ, Delphine. **The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?**. 2022. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2020, p. 241, p. 246.

³⁴¹ TRUXAL, Steven. **Airspace sovereignty in the Chicago Regime: a reality check**. In: Mendes de Leon, P. and Buissing, N. (Eds.), *Behind and Beyond the Chicago Convention: The Evolution of Aerial Sovereignty*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2019, p. 2.

³⁴² UMAÑA, “ref. 334”.

voos internacionais devem respeitar a soberania de todos os Estados nas suas partidas, trânsitos e aterragens³⁴³.

Isto porque, a teoria da soberania aérea baseia-se em argumentos relacionados com as necessidades de garantir a defesa nacional através do critério da soberania estatal. O direito de soberania exercido pelo Estado sobre o espaço aéreo situado acima do seu território implica a manifestação de diferentes poderes, entre eles: regular, ordenar a circulação aérea, estabelecer áreas proibidas ou restritas e exercer funções policiais no espaço aéreo, entre outros³⁴⁴.

Quanto ao *orgulho nacional*, o prestígio do país se incrementa com uma linha de bandeira nacional³⁴⁵, razão pela qual durante a maior parte do século XX, muitas das grandes companhias aéreas pertenciam ao Estado. Historicamente, as companhias aéreas eram usadas como símbolos que projetaram seus países internacionalmente³⁴⁶.

A propriedade estrangeira sobre as companhias aéreas não foi realmente uma questão em debate até as décadas de 1980 e 1990, quando os Estados começaram a privatizá-los e a liberalizar o setor. Foi então que muitos países decidiram legislar para impossibilitar a propriedade e o controle estrangeiro das companhias aéreas, a fim de aliviar possíveis preocupações dos cidadãos e da indústria a este respeito³⁴⁷.

Sobre a *territorialidade*, o prestígio do país se incrementa com a linha aérea de bandeira nacional, os grandes países em termos de aviação continuam a ser protecionistas e todo país tem o direito de participar dos benefícios do transporte a partir de seu território³⁴⁸, visto que as Convenções de Paris e Chicago foram elaboradas em épocas que ecoavam inteiramente as noções territoriais de Vestfália de soberania do Estado³⁴⁹.

Com o objetivo de clarificar o que é espaço aéreo soberano, o artigo 2º da Convenção de Chicago define território como “as áreas terrestres e águas territoriais adjacentes a elas sob

³⁴³ KAISER, Stefan A. **El ejercicio de la soberanía de los Estados**. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 2010, p. 97.

³⁴⁴ CALVO CASTILLO, M. Ángel. **El espacio aéreo y su reglamento internacional**. Iuris tantum, vol. 34, N. 31, 2020, p. 116.

³⁴⁵ UMAÑA, Mario. **Cielos abiertos para la competitividad de Centroamérica**. [S.l.]: INCAE, 1998, p. 8.

³⁴⁶ CASTRILLO DE MANUEL, Óscar de. **Una crítica a la cláusula de nacionalidad: el mayor obstáculo para la verdadera liberalización del transporte aéreo**. Procesos de Mercado: Revista Europea de Economía Política, vol. XIX, nº 1, Primavera 2022, p. 338.

³⁴⁷ CASTRILLO DE MANUEL, “ref. 346”, p. 318.

³⁴⁸ UMAÑA, “ref. 345”.

³⁴⁹ TRUXAL, Steven. **Airspace sovereignty in the Chicago Regime: a reality check**. In: Mendes de Leon, P. and Buissing, N. (Eds.), *Behind and Beyond the Chicago Convention: The Evolution of Aerial Sovereignty*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2019, p. 3.

a soberania, suserania, proteção ou mandato de tal Estado”³⁵⁰. Um Estado soberano é reconhecido como tendo controle exclusivo do espaço aéreo sobre o seu território – terra – e o mar territorial – águas. A construção da soberania do espaço aéreo infere uma conotação pós-guerra de Estado com um passado militar forte, de modo que a dependência dos Estados no pós-guerra na soberania serviu como uma ferramenta para salvaguardar o espaço aéreo e a segurança nacional³⁵¹.

A respeito da *geração de divisas*³⁵², depende de maior participação relativa de mercado das empresas domésticas nas rotas internacionais entre um país e o resto do mundo³⁵³, sendo que a aviação é uma indústria que gera despesas significativas em moedas estrangeiras para a maioria dos países com relação às peças de reposição, auxílios de navegação, equipamentos aeroportuários dentre outros e que são significativos em relação à receita bruta³⁵⁴.

O transporte aéreo internacional possui relevância como gerador de divisas³⁵⁵. Aeroportos e prestadores de serviços de ATM (Gestão de Tráfego Aéreo) terão que modernizar seus equipamentos e estrutura para lidar com o aumento de frequência, o que pode gerar uma enorme restrição financeira no começo. Outro aspecto relacionado é que os reparos nas pistas serão mais frequentes devido ao maior uso³⁵⁶.

Sobre a *geração de emprego*, a abertura de mercado tenderia, em um primeiro momento, a diminuir os empregos gerados no setor, pois o aumento da concorrência forçaria as empresas a buscar diminuição de custos, o que é muitas vezes obtido pela redução das despesas com mão-de-obra³⁵⁷. A adaptação das transportadoras nacionais ou das companhias aéreas nacionais a um ambiente mais competitivo pode ser bastante difícil ou impossível em

³⁵⁰ BRASIL. Decreto Nº 21.713, de 27 de agosto de 1946. **Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago de 1944.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d21713.htm>. Acesso em: 06 dez. 2023.

³⁵¹ TRUXAL, “ref. 349”.

³⁵² DUARTE, Felipe Bertoglio. **Procedimentos e métodos utilizados na conversão de moeda estrangeira para moeda de apresentação e efeitos das taxas de câmbio segundo os pronunciamentos FAS 52 e CPC 02.** 2012. 26 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação). Faculdade de Ciências Econômicas. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Rio Grande do Sul, 2012. Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/61948>>. Acesso em: 19 dez. 2023.

³⁵³ PASIN, Jorge Antonio Bozoti. LACERDA, Sander Magalhães. **A reestruturação do Setor Aéreo e as alternativas de política para a aviação comercial no Brasil.** Revista do BNDES, Rio de Janeiro, V. 10, N. 19, p. 236.

³⁵⁴ UMAÑA, Mario. **Cielos abiertos para la competitividad de Centroamérica.** [S.l.]: INCAE, 1998, p. 10.

³⁵⁵ PASIN, “ref. 353”, p. 236-237.

³⁵⁶ DEFOSSEZ, Delphine. **The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?.** 2022. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2020, p. 243.

³⁵⁷ PASIN, “ref. 353”, p. 238.

alguns casos, colocando sob ameaça os empregos³⁵⁸. O aumento da concorrência traz impactos negativos como a falência e a degradação das condições de trabalho³⁵⁹.

Um dos motivos das companhias pararem de estender rotas de baixo lucro é que as transportadoras sobreviventes são, na maioria das vezes, forçados a reestruturar os seus sistemas de rotas e, por vezes, a alterar os seus modelos de negócio, abandonando rotas que não são lucrativas e se as transportadoras reduzem os seus sistemas de rotas, isso resultaria num corte na sua força de trabalho, o que poderia ter um grande efeito³⁶⁰.

Com relação à *indústria incipiente*, esta requer proteção, pois o principal risco com a abertura do mercado e a entrada de mais companhias aéreas, é o enfrentamento de uma concorrência real. A liberalização do mercado poderá levar ao enfraquecimento das pequenas transportadoras e criação de monopólios³⁶¹, visto que beneficia as transportadoras mais fortes e, ao mesmo tempo, enfraquece as transportadoras mais fracas, forçando, na maioria das vezes, que saiam do mercado – um reflexo da seleção³⁶².

Desse modo, quando as companhias aéreas são forçadas a sair do mercado, muitas vezes resistem, o que pode criar maior monopólio que poderiam ser prejudiciais para os passageiros. Tais inconvenientes só poderiam ser resolvidos através do envolvimento do Estado durante o processo de liberalização e através de um gradual processo de liberalização que permitiria ao governo retificar rapidamente qualquer política que poderia ter efeitos negativos. Na verdade, como a intervenção governamental se tornará mais rara, poderá fazer com que algumas transportadoras, habituadas a receber ajudas estatais, percam passageiros devido ao aumento da concorrência³⁶³.

Quanto ao *dumping* e subsídios, argumenta-se que as linhas locais podem sofrer com a concorrência devido ao *dumping social* ou à mão-de-obra barata e competir com subsídios, especialmente no caso de linhas que ainda estão nas mãos do Estado³⁶⁴. Existem custos

³⁵⁸ VILLENA, Marcelo J. HARRISON, Rodrigo. VILLENA, Maurício G. **Impacto económico de la política de Acuerdos de Cielos Abiertos en Chile**. Revista de Análisis Económico, vol. 23, Nº 21, 2008, p. 111.

³⁵⁹ DEFOSSEZ, Delphine. **The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?**. 2022. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2020, p. 244.

³⁶⁰ DEFOSSEZ, “ref. 359”, p. 242.

³⁶¹ BRASIL. Conselho Administrativo de Defesa Econômica. **Cartilha do CADE**. CADE: 2016. Disponível em: <<https://cdn.cade.gov.br/Portal/aceso-a-informacao/perguntas-frequentes/cartilha-do-cade.pdf>>. Acesso: 19 mar. 2024.

³⁶² DEFOSSEZ, “ref. 359”, p. 241.

³⁶³ DEFOSSEZ, “ref. 359”, p. 243.

³⁶⁴ UMAÑA, Mario. **Cielos abiertos para la competitividad de Centroamérica**. [S.l.]: INCAE, 1998, p. 11.

potenciais associados ao livre comércio. O movimento em direção à liberalização comercial implica em processos de ajustamento das indústrias³⁶⁵.

Quando as companhias aéreas são forçadas a sair do mercado, muitas vezes resistem através da consolidação, o que poderia criar maior monopólios que poderiam ser prejudiciais para os passageiros. Tais inconvenientes só poderiam ser resolvidos através do envolvimento do Estado durante um processo de liberalização gradual que permitiria ao governo retificar rapidamente qualquer política que gere efeitos negativos. Como a tendência é a intervenção governamental se tornar mais rara, poderá fazer com que algumas transportadoras, habituadas a receber ajudas estatais, percam passageiros devido ao aumento de concorrência³⁶⁶.

Mesmo que a eficiência e a produção sejam aumentadas, é possível que a empresa precise de ajuda tanto no ajuste de trabalho, quanto de capital. Portanto, teria o encerramento da empresa³⁶⁷. Os aspectos ora apresentados, não se tratam de miragens econômicas, mas dos lados negativos, de modo que, na verdade, a desvantagem mais significativa dos Acordos de Céus Abertos é não ser competitivo ao enfrentar a concorrência de companhias aéreas de outros países³⁶⁸.

5.2. Os aspectos positivos dos Acordos de Céus abertos: abrindo os horizontes econômicos

Entretanto, em um mundo que se move, cada vez mais, rumo a uma maior interdependência³⁶⁹, há que se considerar também o outro lado dos argumentos sobre a liberalização. A respeito do tema da *soberania*, por exemplo, embora seja verdade que a Convenção de Chicago foi escrita em uma era de preservação da soberania, esta não tem sido um obstáculo ao desenvolvimento da aviação civil internacional: os Estados continuam a serem os intervenientes responsáveis na ordem mundial, apenas não continuam a ser mais os

³⁶⁵ VILLENA, Marcelo J. HARRISON, Rodrigo. VILLENA, Maurício G. **Impacto económico de la política de Acuerdos de Cielos Abiertos en Chile**. Revista de Análisis Económico, vol. 23, Nº 21, 2008, p. 110.

³⁶⁶ DEFOSSEZ, DEFOSSEZ, Delphine. **The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?**. 2022. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2020, p. 244.

³⁶⁷ VILLENA, “ref. 365”.

³⁶⁸ VILLENA, Marcelo J. HARRISON, Rodrigo. VILLENA, Maurício G. **Impacto económico de la política de Acuerdos de Cielos Abiertos en Chile**. Revista de Análisis Económico, vol. 23, Nº 21, 2008, p. 110-111.

³⁶⁹ ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 118.

únicos intervenientes econômicos globais³⁷⁰. Segundo Umña, a soberania nacional tem a ver com a possibilidade de um povo ter acesso ao desenvolvimento³⁷¹.

Sobre a *propriedade*, embora os Estados sejam responsáveis por desempenhar um papel importante na aviação, há uma pressão para avançar em direção a um sistema mais aberto, com um nível maior de cooperação entre os Estados e a liberalização é uma opção nesse sentido³⁷². No caso da propriedade, que é um dos pilares do *status quo*, especialmente antes dos processos de privatização, a maioria das empresas de aviação, como muitas das empresas que comercializam bens e serviços a nível regional ou global, são transnacionais³⁷³.

Além disso, a titularidade das ações está em mãos de diversas nacionalidades. Portanto, caso continue a ser mantido este argumento, corre-se o risco de proteger a propriedade acionista estrangeira de ativos com a bandeira nacional³⁷⁴. Apesar das restrições ainda existentes à propriedade estrangeira em muitos países, a tendência é para a eliminação gradual deste requisito, especialmente em países que fazem parte de um processo de integração comercial e econômica³⁷⁵.

Com relação à *defesa nacional*, em um mundo de empresas de aviação em mãos privadas de capital transnacional, o argumento de proteger as linhas de bandeira nos casos em que a segurança nacional intervém, não é sustentável, visto que o sistema jurídico internacional proporciona melhores mecanismos de defesa para a aviação civil, do que o próprio protecionismo³⁷⁶.

Ao pensar o espaço aéreo como território, se deve desvinculá-lo de todos os elementos humanos que o conceito abrange desde sua invenção até os tempos atuais, como a necessidade de utilização para controle disciplinar, obtenção de recursos para subsistência, pertencimento de um povo e o fundamento de um Estado nacional. O espaço aéreo somente foi incluído

³⁷⁰ TRUXAL, Steven. **Airspace sovereignty in the Chicago Regime: a reality check**. In: Mendes de Leon, P. and Buissing, N. (Eds.), *Behind and Beyond the Chicago Convention: The Evolution of Aerial Sovereignty*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2019, p. 13.

³⁷¹ UMAÑA, Mario. **Cielos abiertos para la competitividad de Centroamérica**. [S.l.]: INCAE, 1998, p. 9.

³⁷² DEFOSSEZ, Delphine. **The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?**. 2022. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2020, p. 246.

³⁷³ UMAÑA, “ref. 371”.

³⁷⁴ UMAÑA, “ref. 371”.

³⁷⁵ UMAÑA, “ref. 371”.

³⁷⁶ UMAÑA, “ref. 371”.

como elemento territorial para questões de defesa no momento em que a aviação surge, mas em tempos de paz e diante das tecnologias atuais, essa lógica deve ser repensada³⁷⁷.

Quanto ao *orgulho nacional*, o conceito de linhas de bandeira nacional e a lealdade à elas estão mudando, de modo que os países devem repensar sobre basear o seu orgulho em um conceito que está desaparecendo³⁷⁸. A própria questão do monopólio estrangeiro não tem qualquer conotação nacional no sentido de orgulho nacional e de companhia aérea de bandeira³⁷⁹.

Trata-se simplesmente do reconhecimento de que a indústria do transporte é chave para as economias dos países e o crescimento de outras indústrias, fonte de emprego e desenvolvimento tecnológico fundamental para o comércio internacional³⁸⁰. Os países não deveriam basear seu orgulho em um conceito que está desaparecendo³⁸¹.

No que diz respeito à *territorialidade*, os Estados, conseqüentemente, desempenham um papel importante na aviação. No entanto, há uma pressão para avançar em direção a um sistema mais aberto, com um maior nível de cooperação entre os Estados³⁸². A política de céu aberto desafia as ações de proteção que limitam os cidadãos face à dinâmica do mundo, para que companhias aéreas de outros Estados operem em seu território e em outros países, gerando um mercado aéreo competitivo que permita que pessoas e bens possam ter acesso a destinos maiores e melhores a preços mais competitivos e acessíveis³⁸³.

A soberania completa e exclusiva de cada Estado sobre o espaço aéreo acima do seu território é aplicada não apenas aos interesses de segurança de cada Estado, também é proteção dos interesses econômicos do Estado admitir aeronaves estrangeiras de realizarem transporte ou através do seu território³⁸⁴.

³⁷⁷ DESIDERIO, James da Silva. **Aviação civil e integração na fronteira entre Brasil, Argentina e Paraguai: análise do acordo para regulação e controle do tráfego aéreo**. 2020. 145 f. Dissertação (Mestrado em Integração Latino-Americana) — Universidade Federal da Integração Latino-Americana, 2020, p. 72.

³⁷⁸ UMAÑA, Mario. **Cielos abiertos para la competitividad de Centroamérica**. [S.l.]: INCAE, 1998, p. 10.

³⁷⁹ ARBELÁEZ BOLAÑOS, Catalina. **Cielos abiertos andinos**. Revista Estudios de Derecho. Medellín: Colômbia: Universidade de Antioquia, 1997, p. 436.

³⁸⁰ ARBELÁEZ BOLAÑOS, “ref. 356”.

³⁸¹ UMAÑA, “ref. 355”.

³⁸² DEFOSSEZ, Delphine. **The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?**. 2022. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2020, p. 246.

³⁸³ TRIGO CUÉLLAR, María Daniela. **Evaluación de la integración en la Comunidad Andina a partir de la decisión 582 sobre transporte aéreo entre los países miembros**. Academia Diplomática del Perú Javier Pérez de Cuéllar, 2021, p. 12.

³⁸⁴ DEFOSSEZ, Delphine. **The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?**. 2022. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2020, p. 41.

A respeito da *geração de divisa*, um país poderia compensar a relação de receitas e despesas de divisas, liberalizando o seu mercado de transporte aéreo, promovendo um aumento no número de assentos e no turismo em geral que gera mais divisas³⁸⁵. O transporte aéreo é importante para o desenvolvimento econômico na expansão de serviços turísticos³⁸⁶, de modo que o aumento das frequências pode resultar em aumento no turismo³⁸⁷.

A ampliação da oferta de voos beneficia o turismo com mais opções de viagens de lazer e negócios entre países, dada a criação de novas rotas e realização de parcerias para os atuais e novos destinos. Também há reflexo na infraestrutura e geração de novos negócios por meio da facilitação de entrada de estrangeiros em viagens de lazer e negócios, atração de turistas e investimentos para os países³⁸⁸.

Sobre a *geração de emprego*, após a desregulamentação dos mercados doméstico e internacional de aviação comercial, em um primeiro momento, em várias partes do mundo, tem ocorrido a diminuição dos preços do transporte aéreo e aumento do número de passageiros transportados, o que indica que os impactos sobre o bem-estar do consumidor têm sido em geral positivos³⁸⁹.

Essa diminuição de preços também tende a aumentar a utilização do transporte aéreo no país por nacionais e estrangeiros, com consequências positivas para a geração de oportunidades de empregos no setor³⁹⁰. Os Governos devem entender que a globalização tornou o mundo mais próspero em termos sociais e econômicos e inibi-la com protecionismo resultará em oportunidades perdidas³⁹¹.

Com relação à *indústria incipiente*, a sobrevivência de grupos de companhias aéreas ou companhias aéreas regionais também depende da capacidade de fazerem alianças, se

³⁸⁵ UMAÑA, Mario. **Cielos abiertos para la competitividad de Centroamérica**. [S.l.]: INCAE, 1998, p. 10.

³⁸⁶ OLIVEIRA, Neli Nei Trindade de. **Assessoria de Imprensa na Gestão de crise um estudo de caso da Agência Nacional de Aviação Civil**. 2012. 59 f. Monografia (Pós-Graduação). ADM — Pós-Graduação em Gestão da Comunicação nas Organizações. Centro Universitário de Brasília. Brasília, 2012, p. 41.

³⁸⁷ DEFOSSEZ, “ref. 361”, p. 243.

³⁸⁸ BRASIL. Ministério do Turismo. **Céus abertos poderá aumentar número de passageiros em rotas internacionais**. MTUR: 2018. Disponível em: <<https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/ceus-abertos-podera-aumentar-em-ate-47-numero-de-passageiros-em-rotas-internacionais-com-origem-ou-destino-no-brasil>>. Acesso em: 06 jan. 2024.

³⁸⁹ PASIN, Jorge Antonio Bozoti. LACERDA, Sander Magalhães. **A reestruturação do Setor Aéreo e as alternativas de política para a aviação comercial no Brasil**. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, V. 10, N. 19, p. 236.

³⁹⁰ PASIN, “ref. 389”.

³⁹¹ ICAO. International Civil Aviation Organization. **Seventeenth Meeting of the CAR/SAM Regional Planning and Implementation Group**. Disponível em: <<https://www.icao.int/annual-report-2018/Pages/ES/the-world-of-air-transport-in-2018.aspx>>. Acesso em: 28 jan. 2024.

especializarem em determinados nichos, oferecendo um produto diferenciado³⁹². A liberalização aumenta a concorrência entre as companhias, o que implica em pressão maior sobre as empresas menos eficientes para melhorarem o nível das suas operações. Esse aumento na eficiência se traduzirá em custos mais baixos e melhora na qualidade da prestação de serviços³⁹³.

Em um mercado livre, a substituição de empresas menos eficientes e a coordenação de preços permitirão a expansão da oferta e da procura de serviços aéreos. Devido ao aumento da eficiência na indústria, ocorrem poupanças de custos que acabarão por ser repassadas aos consumidores sob forma de preços mais baixos, o que gera aumento da procura por viagens aéreas. A liberalização implicará não só em aumento da concorrência, mas também em aumento dos serviços prestados pelas companhias aéreas, o que poderá aumentar o número de frequências de voos e destinos³⁹⁴.

Por fim, quanto ao *dumping* e subsídios, a forma de enfrentar o comércio injusto não é fechar o acesso ao mercado local, mas fazer uso de regras antitrustes internas, impor direitos compensatórios e promover a liberalização. Os problemas de concorrência desleal são geralmente resolvidos com mais concorrência³⁹⁵.

Desse modo, mesmo levando em conta o protecionismo contra a competição com as empresas dos países desenvolvidos, é certo que empresas regionais, atuantes num ambiente de céus abertos sul-americano, poderiam construir uma capacidade maior de competir com as empresas de outros países, do que conseguiram mantendo-se fechadas apenas em seus próprios países³⁹⁶.

Ao mesmo tempo, também é importante reconhecer que embora o movimento em direção à privatização esteja crescendo no Brasil e na América Latina e abrindo novos horizontes econômicos, o cenário político da soberania governamental não pode ser desconsiderado, sendo viável que o Brasil, por exemplo, liberalize os serviços aéreos gradualmente, dado o risco de falência das companhias aéreas ser grande³⁹⁷.

³⁹² UMAÑA, Mario. **Cielos abiertos para la competitividad de Centroamérica**. [S.l.]: INCAE, 1998, p. 11.

³⁹³ VILLENA, Marcelo J. HARRISON, Rodrigo. VILLENA, Mauricio G. **Impacto económico de la política de Acuerdos de Cielos Abiertos en Chile**. Revista de Análisis Económico, vol. 23, Nº 21, 2008, p. 109.

³⁹⁴ VILLENA, “ref. 370”, p. 109-110.

³⁹⁵ UMAÑA, “ref. 392”.

³⁹⁶ ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 118.

³⁹⁷ DEFOSSEZ, Delphine. **The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?**. 2022. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2020, p. 246.

5.2.1. Acordos de Serviços Aéreos Bilaterais do Brasil e Peru celebrados com os países membros da CAN e do MERCOSUL

Os Acordos Bilaterais são o instrumento de abertura e manutenção das relações aero comerciais entre Estados soberanos³⁹⁸. O Brasil, país de maior extensão territorial do MERCOSUL – com 8.515.759 Km²–, celebrou o seu primeiro Acordo de Céus Abertos com o Zimbábue, em 2010. No final de 2015, a quantidade desses acordos firmados pelo país chegava a 52³⁹⁹.

Conforme os dados extraídos do site do Ministério de Portos e Aeroportos do Brasil, o país conta até o momento com diversos Instrumentos Internacionais Bilaterais sobre Serviços Aéreos com 118 países⁴⁰⁰ – seja em fase de negociação, aguardando promulgação ou já promulgados e em vigor – dos seguintes continentes: África, Ásia, Europa, Oceania, América Central, América do Norte e América do Sul⁴⁰¹.

Quadro 3 – Acordos Bilaterais sobre Serviços Aéreos firmados pelo Brasil com os países membros que integram a CAN e o MERCOSUL.

ASA – Acordos Bilaterais de Serviços Aéreos firmados pelo Brasil com os países membros que integram a CAN e o MERCOSUL				
PAÍSES	CONTINENTE	DIREITO DE TRÁFEGO DE CARGA	DIREITO DE TRÁFEGO MISTA	SITUAÇÃO
ARGENTINA	América do Sul	1ª a 7ª	1ª a 6ª	Decreto Nº 60.908, de 30 de junho de

³⁹⁸ ROJAS, William Bracho. **Acesso al Mercado y conectividad en el transporte aéreo entre América Latina y el Caribe**. Mundo Nuevo Nº 10, Septiembre-Diciembre, 2012, p. 49.

³⁹⁹ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). **Análise de Impacto Regulatório dos Acordos de Serviços Aéreos do Brasil**. 2017. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2017/anac-lanca-o-estudo-analise-de-impacto-regulatorio-dos-acordos-d-e-servicos-aereos-do-brasil-asas/estudo-de-air-dos-asas_web4.pdf>. Acesso em: 01 jan. 2024.

⁴⁰⁰ BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. **Acordos Bilaterais – Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)**. MPor: 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/acordo-s-bilaterais>>. Acesso em: 06 jan. 2024.

⁴⁰¹ BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. **Rubrica, Assinatura e Promulgações**. 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/rubrica-assinaturas-e-promulgacoes>>. Acesso em: 01 jan. 2024.

				1967 – Promulgado em 30/06/1967
BOLÍVIA	América do Sul	1ª a 5ª	1ª a 5ª	–
COLÔMBIA	América do Sul	1ª a 6ª	1ª a 6ª (com restrição)	Em tramitação
EQUADOR	América do Sul	1ª a 7ª	1ª a 6ª	–
PARAGUAI	América do Sul	1ª a 7ª	1ª a 6ª	–
PERU	América do Sul	1ª a 7ª	1ª a 6ª	Decreto Nº 9.605, de 10 de dezembro de 2018 – Promulgado em 10/12/2018
URUGUAI	América do Sul	1ª a 7ª	1ª a 6ª	Promulgação de novo acordo pendente
VENEZUELA	América do Sul	1ª a 6ª (com restrição)	1ª a 6ª (com restrição)	–

Fonte: Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) do Brasil. Autoria própria.

Por sua vez, o Peru, país de maior extensão territorial da CAN – com 1.285.215 Km²–, com a eleição de Cusco como uma das “Sete Maravilhas do Mundo”, viu o tráfego de passageiros crescer consideravelmente durante a última década. Em 2013, a quantidade de Acordos de Serviços Aéreos assinados pelo país chegava a 25⁴⁰².

Atualmente, conforme os dados extraídos do site do Ministério de Transportes e Comunicações (MTC) do Peru, o país conta até o momento com Instrumentos Internacionais sobre Serviços Aéreos – em sua maioria, bilaterais –, celebrados com cerca de 40 países também dos sete continentes⁴⁰³.

⁴⁰² USMP. Universidad de San Martín de Porres. Instituto de Consumo. **El transporte aéreo de pasajeros en el Perú y los derechos de los usuarios**. Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios – ASPEC, 2013, p. 13.

⁴⁰³ PERU. Ministério de Transportes e Comunicações. **Convenio Acuerdos y Instrumentos Vigentes Sobre Transporte Aéreo Internacional**. 2024. Disponível em: <<https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/355506-acuerdos-e-instrumentos-vigentes-sobre-transporte-aereo-internacional>>. Acesso em: 02 mar. 2024.

Quadro 4 – Acordos Bilaterais sobre Serviços Aéreos firmados pelo Peru com os países membros que integram a CAN e o MERCOSUL.

ASA – Acordos Bilaterais de Serviços Aéreos firmados pelo Peru com os países membros que integram a CAN e o MERCOSUL				
PAÍSES	CONTINENTE	DIREITO DE TRÁFEGO DE CARGA	DIREITO DE TRÁFEGO MISTA	SITUAÇÃO
ARGENTINA	América do Sul	1ª a 7ª	1ª a 6ª	Resolução Legislativa Nº 31605 de 26 de outubro de 2022. Ratificado pelo Decreto Supremo Nº 063-2022 RE de 22 de julho de 2022.
BOLÍVIA	América do Sul	1ª a 5ª	1ª a 5ª	Sem Acordo Bilateral. Em vigor, o Acordo Multilateral: Decisão 582 da Comunidade Andina de Nações (Gaceta Oficial del Acuerdo - 05 de maio de 2004).
BRASIL	América do Sul	1ª a 7ª	1ª a 6ª	Resolução Legislativa Nº 30803 de 28 de junho de 2018. Ratificado pelo Decreto Supremo Nº 029-2018 RE de 10 de julho de 2018.
COLÔMBIA	América do Sul	1ª a 4ª	1ª a 4ª	Resolução Legislativa Nº 29.522. Ratificado por Decreto Supremo Nº 014-2013-RE.
EQUADOR	América do Sul	1ª a 4ª	1ª a 4ª	Ratificado pelo Decreto Supremo Nº 026-2001-RE de 6 de

				março de 2001.
PARAGUAI	América do Sul	1ª a 4ª	1ª a 4ª	Ratificado por Decreto Supremo N° 065-2001-RE de 31 de Agosto de 2001.
URUGUAI	América do Sul	1ª a 5ª	1ª a 4ª	Resolução Ministerial N° 548-2009-MTC/02
VENEZUELA	América do Sul	–	–	–

Fonte: Ministério de Transportes e Comunicações do Peru. Autoria própria.

É importante destacar que no ato de pesquisa dos acordos bilaterais do Brasil com outros países, constatou-se falta de atualização dos sites governamentais brasileiros – como no caso da página de *Rubricas, Assinaturas e Promulgações* do Ministério de Portos e Aeroportos – páginas ou links que não abrem ou até mesmo links do Acordo de Serviços Aéreos do Brasil com a África do Sul e Albânia, inseridos equivocadamente em informações que seriam de outros países – como é o caso da página de *Portos e Aeroportos* da Presidência da República⁴⁰⁴.

É perceptível que existem muitas páginas e links diferentes com informações importantes que poderiam estar reunidas em uma única página. Há, portanto, necessidade de maior organização informacional, bem como atualização dos dados, embora pareça haver um esforço do Governo brasileiro e da ANAC. A página da ANAC *Asa – Acordos Brasileiros Bilaterais de Serviços de Transporte Aéreo*, facilitou no desafiador mapeamento das liberdades concedidas pelos acordos bilaterais brasileiros, nesse sentido⁴⁰⁵.

5.2.2. Acordos de Serviços Aéreos Multilaterais da CAN, MERCOSUL e CLAC

As realidades modernas que o setor da Aviação Civil global enfrenta desafiam a soberania, tal como reconhecida na Convenção de Chicago. Essas realidades manifestam-se

⁴⁰⁴ BRASIL. Presidência da República. **Acordos Aéreos Internacionais**. Presidência da República: 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aereo/acordos-internacionais>>. Acesso em: 07 fev. 2023.

⁴⁰⁵ BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Acordos Internacionais de Serviços Aéreos**. Disponível em: <https://sas.anac.gov.br/sas/acordos/>. Acesso em: 13 dez. 2024.

na evolução das companhias aéreas em um ambiente de mercado cada vez mais globalizado e altamente competitivo, de modo que o momento atual contrasta com a situação comercial de 1944. As manobras competitivas entre companhias aéreas levaram à partilha de códigos, acordos espaciais em bloco e alianças globais:

Around the world, airlines have devised strategic cross-border alliances to strengthen their business positions including overcoming barriers to foreign market. Cooperative manoeuvring between airlines has led to code-sharing and block space agreements, as well as global airline alliances such as the 28-member-strong Star Alliance⁴⁰⁶.

Diante dessa realidade, já no início dos anos 2000 no Brasil, era dito que merecia ser estudado o desenvolvimento de uma maior configuração continental por meio dos serviços de transporte aéreo. Na América do Sul, o tamanho relativamente pequeno das empresas aéreas, dada a fragmentação dos Mercados Nacionais, além da importância da proximidade geográfica entre os países, favorece a adoção de acordos de liberalização comercial:

Uma abertura limitada ao continente permitiria o fortalecimento do mercado regional, possibilitando ainda que as empresas sul-americanas venham a ganhar tamanho para eventualmente competir em mercados maiores. A realização de um grande acordo de “céus abertos” entre os países sul-americanos traria ainda os benefícios de maior integração continental, gerando fortes externalidades positivas para todos os países da América do Sul.⁴⁰⁷

De modo geral, no ambiente sul-americano, os países passaram por processos de liberalização da aviação comercial ao longo da década de 90⁴⁰⁸. No Brasil, o transporte aéreo continua sendo regulado por um arcabouço de acordos com restrições técnicas e comerciais, o que dificulta a expansão do mercado⁴⁰⁹, quando na verdade, um acordo de céus abertos

⁴⁰⁶ TRUXAL, Steven. **Airspace sovereignty in the Chicago Regime: a reality check**. In: Mendes de Leon, P. and Buissing, N. (Eds.), *Behind and Beyond the Chicago Convention: The Evolution of Aerial Sovereignty*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2019, p. 8.

⁴⁰⁷ PASIN, Jorge Antonio Bozoti. LACERDA, Sander Magalhães. **A reestruturação do Setor Aéreo e as alternativas de política para a aviação comercial no Brasil**. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, V. 10, N. 19, p. 239.

⁴⁰⁸ PASIN, “ref. 407”, p. 224.

⁴⁰⁹ MOREIRA, Kym Costa. **Acordos de Céus Abertos: uma análise da realidade brasileira**. 2016. 102 f. Monografia (Graduação). Faculdade de Ciências Jurídicas e Ciências Sociais. Centro Universitário de Brasília. Brasília, 2016, p. 73.

entre os países da América do Sul e a consolidação de uma área de aviação comum entre esses países poderia contribuir para preparar a região para grandes acordos⁴¹⁰.

Já no âmbito comunitário dos países da CAN, existem regulamentos relativos à prestação do serviço de transporte aéreo que instituem uma política de céus abertos⁴¹¹. Há quem relate que a contemplação do modal aéreo, no processo de integração, só começou a ocorrer a partir de dezembro de 1996, quando foi assinado, em Fortaleza, o Acordo sobre o Serviço Aéreo Sub-Regional entre os países membros e associados do MERCOSUL⁴¹².

No entanto, o que pouco se sabe, é que já na década de 1990, os países integrantes do Pacto Andino realizaram esforços para liberalizar os serviços de transportes em geral, especialmente o marítimo e aéreo⁴¹³. Se o MERCOSUL é um “estranho (des)conhecido” para os cidadãos mercosurenhos, o que dizer sobre a CAN para estes mesmos cidadãos? O fato é que, como resultado desses esforços direcionados ao transporte aéreo, adotou-se no âmbito da CAN uma política de céus abertos entre seus Estados-membros⁴¹⁴ como parte de um processo integrador:

Na Comunidade Andina assim como na União Europeia, o pleno desenvolvimento dos transportes afluorou como uma preocupação central, pois não se concebe um processo integrador sem a locomoção eficiente dos fatores de produção: mercadorias, serviços ou pessoas. O transporte é, portanto, um serviço responsável pela integração física do espaço geográfico e sua infraestrutura é o meio para o desenvolvimento do livre comércio intrarregional, bem como para a inserção eficiente do bloco, no plano internacional⁴¹⁵.

Depois de muitos anos de inatividade dos órgãos do Acordo de Cartagena em relação à implantação de uma política comum de transporte aéreo, para a sub-região, foram expedidas pela Comissão do Acordo de Cartagena em 1991 e 1992, decisões as quais constituíram um pacote de medidas denominado *cielos abiertos andinos*⁴¹⁶.

É preciso dizer que é difícil afirmar que essas medidas foram o resultado de uma análise detalhada da situação do setor no pacto andino, de diretrizes claras sobre os

⁴¹⁰ ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 122.

⁴¹¹ ROESSING NETO, “ref. 410”.

⁴¹² SILVA, Fladimir Candido da. **A integração aérea do norte paranaense no Mercosul**. Scientia Iuris, v. 7, 2004, p. 311.

⁴¹³ ROESSING NETO, “ref. 411”.

⁴¹⁴ ROESSING NETO, “ref. 411”.

⁴¹⁵ SILVA, “ref. 412”, p. 310-311.

⁴¹⁶ ARBELÁEZ BOLAÑOS, Catalina. **Cielos abiertos andinos**. Revista Estudios de Derecho. Medellín: Colombia: Universidad de Antioquia, 1997. p. 427.

propósitos relativos aos serviços de transporte aéreo na sub-região e para as aerolíneas andinas, e do estabelecimento prévio de uma política a longo prazo. O que a Comunidade Europeia fez em onze anos, foi feito em um ano no Pacto Andino⁴¹⁷. O desenvolvimento da política aérea da CAN não foi um processo gradual:

La política aérea de la Comunidad Andina de Naciones contenida en las decisiones 297 de 1991 y 320 de 1992 expedidas por la Comisión del Acuerdo de Cartagena, modificadas posteriormente en 1994 por las decisiones 360 y 361, no fue el resultado de un proceso gradual, como aconteció con el movimiento de liberalización del transporte aéreo al interior de la Unión Europea⁴¹⁸.

Atualmente, a política é regulada pela Decisão Nº 582 da Comunidade Andina. A política da Comunidade Andina visa estritamente o espaço aéreo dos países membros e difere da política da União Europeia, adotando a visão de céus abertos e não o conceito de área de aviação comum. O regime da Comunidade Andina permitiu uma maior flexibilidade na operação de voos entre os países da região⁴¹⁹.

No âmbito do MERCOSUL, não existe uma política única de regulamentação dos serviços de transporte aéreo entre os países mercosurenhos, apesar da assinatura e celebração do Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-regionais em Fortaleza em 17 de dezembro de 1996, apresentado ao Congresso Nacional do Brasil em 4 de abril de 1997, aprovado pelo Decreto Legislativo 37 de 1998, conhecido como Acordo de Fortaleza⁴²⁰:

O Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais, mais comumente conhecido como Acordo de Fortaleza, 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. O objetivo de tal Acordo é promover e desenvolver novos mercados. São partes desse Acordo: Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai e Uruguai e, posteriormente, por adesão, o Peru. O Acordo está aberto à adesão de outros Estados da América do Sul⁴²¹.

Ainda em âmbito latino-americano, há o Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados-membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC) que visa permitir

⁴¹⁷ ARBELÁEZ BOLAÑOS, “ref. 416”.

⁴¹⁸ GARCÍA, Manuel Guillermo Sarmiento. **La política de transporte aéreo en la Comunidad Andina de Naciones**. Revista de Derecho Privado, Nº 6, Julio/Diciembre, 2000. p. 44.

⁴¹⁹ ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007. p. 122-123.

⁴²⁰ ROESSING NETO, “ref. 419”, p. 123.

⁴²¹ ANAC. **Acordo Sub Regional (Acordo de Fortaleza)**. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/acordos-inte>. Acesso em: 10 jan. 2023.

a ampliação de oferta de voos e de conectividade na região latino-americana. Aprovado na Assembleia da CLAC em novembro de 2010, privilegia a eliminação de barreiras comerciais e o desenvolvimento da aviação entre os países, o que se alinha com o marco regulatório brasileiro⁴²²:

El proyecto fue elaborado por Chile sobre la base de un texto preparado originalmente por Panamá, teniendo presente el modelo de convenio multilateral de corte liberal elaborado en la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI, del año de 2003, y los aportes recibidos de parte de Brasil, Guatemala, República Dominicana y Uruguay, los que en gran medida fueron incorporados al proyecto⁴²³.

Em contraste com os limites do acordo sub-regional do MERCOSUL, o acordo da CLAC é o primeiro acordo de serviços aéreos do Brasil firmado pelo com características multilaterais⁴²⁴. O objetivo é fomentar a liberalização do transporte aéreo na região, promover a cooperação e o crescimento econômico, maior conectividade aérea, com benefícios para o turismo, os negócios e a integração cultural na América Latina. Além disso, aprimorar, permitindo que companhias aéreas regionais operem em condições equivalentes, expandindo suas atividades sem as limitações dos acordos bilaterais⁴²⁵.

6. Considerações Parciais

O capítulo conclui como a Aviação Civil é afetada pelo desempenho da economia, pela sua natureza e facilidade em ultrapassar as fronteiras nacionais, é um dos modelos de negócios que exigem uma abordagem global. Um Acordo de Céus Abertos, tradicionalmente, libera o exercício das cinco primeiras liberdades do ar e limita-se à flexibilização do exercício das liberdades listadas nos acordos relacionados à Convenção de Chicago.

⁴²² BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). **Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados-Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC)**. MPor: 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/acordo-sub-regional-acordo-de-fortaleza>>. Acesso em: 01 set. 2023.

⁴²³ JAC. **Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos**. Disponível em: <<http://www.jac.gob.cl/politica-aerocomercial/acuerdo-multilateral-de-cielos-abiertos-clac/>>. Acesso em: 01 set. 2023.

⁴²⁴ MOREIRA, Kym Costa. **Acordos de Céus Abertos: uma análise da realidade brasileira**. 2016. 102 f. Monografia (Graduação). Faculdade de Ciências Jurídicas e Ciências Sociais. Centro Universitário de Brasília. Brasília, 2016, p. 73.

⁴²⁵ JAC. “ref. 423”.

Com o tempo, vários países também passaram a substituir os Acordos Bilaterais tradicionais pelos Acordos de Céus Abertos. No contexto da América Latina, outros países também perseguiram uma maior abertura no setor de transporte aéreo. Porém, a maior parte da América Latina ainda tem se oposto a uma maior flexibilização do transporte aéreo internacional.

Em termos gerais, apesar da tendência para a desregulamentação e competitividade nos mercados de transporte aéreo, têm sido apresentados argumentos contra e a favor da liberalização e de práticas restritivas, tendo em conta razões políticas e econômicas. Do ponto de vista dos aspectos negativos dos Acordos de Céus Abertos, mesmo que a eficiência e a produção sejam aumentadas, é possível que a empresa precise de ajuda tanto no ajuste de trabalho, quanto de capital. A desvantagem mais significativa dos Acordos de Céus Abertos é não ser competitivo ao enfrentar a concorrência de companhias aéreas de outros países.

Já da ótica dos aspectos positivos, apesar do protecionismo contra a competição das empresas dos países desenvolvidos, é certo que empresas regionais, atuantes num ambiente de céus abertos sul-americanos, poderiam construir uma capacidade maior de competir com as empresas de outros países do que conseguiram mantendo-se fechadas apenas em seus próprios países.

As realidades modernas que o setor da Aviação Civil global enfrenta, como demonstrado pelo capítulo, desafiam a soberania, tal como reconhecida na Convenção de Chicago. Essas realidades manifestam-se na evolução das companhias aéreas em um ambiente de mercado cada vez mais globalizado e altamente competitivo que leva as companhias aéreas à partilha de códigos, acordos espaciais em bloco e alianças globais.

No ambiente sul-americano no qual Peru e Brasil estão inseridos, os países passaram por processos de liberalização da aviação comercial ao longo da década de 90. Por isso, há a necessidade de uma análise comparada decolonizada dos Acordos Multilaterais de Céus Abertos no âmbito da CAN e do MERCOSUL, incluindo o Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados-membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), bem como dos Acordos Bilaterais no âmbito do Peru e do Brasil, de modo a dar voz às iniciativas de integração e regionalismo desenvolvidas no Sul Global e com o objetivo de entender o que têm avançado ou que ainda precisam avançar, o que têm em comum e, por fim, responder se os céus estão “abertos” ou “fechados” com mobilidade de pessoas no espaço aéreo sul-americano, o que será feito no capítulo seguinte.

7. CAPÍTULO 3 – PERSPECTIVA COMPARADA DECOLONIZADA SOBRE OS ACORDOS DE SERVIÇOS AÉREOS MULTILATERAIS DA CAN E DO MERCOSUL E DOS BILATERAIS DO PERU E BRASIL: CÉUS ABERTOS OU FECHADOS?

A demanda pelo transporte aéreo internacional de um país reflete uma combinação de fatores econômicos, comerciais, geográficos, históricos e sociais, que revelam as características e relações com parceiros de mercado. Tendo isto em vista, a questão principal que este capítulo investigará é: “os Acordos de Serviços Aéreos multilaterais pactuados no âmbito da CAN e do MERCOSUL, bem como os bilaterais do Peru e Brasil celebrados com os demais países membros do bloco andino e mercosureño permitiram maior mobilidade de pessoas com “céus abertos” na região?”.

A pesquisa demonstra o aspecto decolonizado ao destacar as contribuições latino-americanas na elaboração e internacionalização de direitos dos acordos de céus abertos, respeitando as identidades nacionais e as particularidades regionais. A perspectiva comparativa decolonizada se delimita aos acordos multilaterais dos dois blocos – dados os efeitos trazidos a partir dos acordos multilaterais (Acordo de Fortaleza e da Decisão Nº 582 de 2005) e os bilaterais de seus países de maior área geográfica.

A despeito da importância dos outros países da América do Sul, o Peru se destaca por ser o de maior extensão territorial da CAN, com sítios arqueológicos pertencentes à UNESCO, é um importante destino turístico. O Brasil, por sua vez, por ser o de maior dimensão geográfica do MERCOSUL – e da própria América do Sul – com uma variedade de ecossistemas e paisagens naturais igualmente reconhecidas pela UNESCO.

A dimensão comparada decolonizada analisa as convergências de oportunidades e potenciais divergências que restringem o uso desse espaço aéreo desde uma perspectiva regional e com o conceito de céus abertos próprios da região, em vista a promover o desenvolvimento econômico compatível com as suas especificidades e realidades. Processo esse que envolve a promoção de autonomia política, econômica e epistêmica. Serão, assim, identificados os fatores que promovem o desenvolvimento e aqueles que obstaculizam o crescimento e o uso sustentável de seu espaço aéreo.

A análise ressalta a integração aérea como um instrumento de resistência à colonialidade, destacando a diversidade normativa e a importância de sistemas jurídicos não estatais que desafiam as hierarquias de poder tradicionais. Dessa forma, o método comparado

decolonial facilita a identificação de fatores que favorecem ou restringem o desenvolvimento e a conectividade regionais, criando um espaço de articulação que harmoniza a autonomia local com as práticas jurídicas internacionais.

A pesquisa sugere um modelo colaborativo e diversificado para a integração aérea regional. O enfoque decolonial considera as assimetrias históricas e geopolíticas que influenciam a formação de arranjos internacionais no setor de transporte aéreo e propõe a inclusão de epistemologias do Sul Global, visando reimaginar uma integração aérea mais justa, especialmente para comunidades locais e regiões periféricas, o que envolve normatividades não estatais e a necessidade de superação da colonialidade na formulação da política aérea.

O Capítulo 3 foi dividido em duas seções principais. A seção 4.1 investiga os acordos bilaterais de transporte aéreo assinados pelo Peru e Brasil com os países membros da CAN e MERCOSUL, sob a ótica decolonial e analisa se as iniciativas propiciaram integração e conectividade regional no espaço sul-americano dos andes até a amazônia.

A seção 4.1.1 aborda os tratados bilaterais assinados pelo Peru com os países da CAN e do MERCOSUL e investiga suas especificidades, os direitos de tráfego concedidos e as condições regulatórias associadas que afetam a competitividade das companhias aéreas, a mobilidade de pessoas, mercadorias e da indústria do turismo e comércio a nível regional. Por sua vez, o tópico A examina as cláusulas e as repercussões do acordo aéreo bilateral estabelecido entre o Peru e a Argentina. No tópico B são analisadas as disposições e os impactos da aplicação do acordo multilateral da CAN na relação aérea entre Peru e Bolívia. O tópico C avalia os aspectos e efeitos do acordo bilateral estabelecido entre Peru e Brasil. No tópico D é feita uma investigação dos elementos e resultados do pacto bilateral firmado entre Peru e Colômbia. No tópico E é examinada as disposições e as repercussões do acordo firmado entre o Peru e o Equador. O tópico F analisa as disposições e os impactos do acordo bilateral firmado entre o Peru e o Paraguai. No tópico G são avaliados os aspectos e efeitos do acordo bilateral estabelecido entre o Peru e o Uruguai.

A seção 4.1.2 trata dos acordos bilaterais que o Brasil firmou com nações da CAN e do MERCOSUL, explorando suas particularidades, os direitos de tráfego atribuídos e as condições regulatórias pertinentes que impactam a competitividade das empresas aéreas, assim como a mobilidade de pessoas, bens e o setor de turismo e comércio em âmbito regional. O tópico A investiga os elementos e resultados do pacto bilateral firmado entre

Brasil e Argentina. No tópico B são examinadas as disposições e as repercussões do acordo firmado entre o Brasil e a Bolívia. O tópico C analisa as disposições e os impactos do acordo bilateral firmado entre o Brasil e o Equador. No tópico D são avaliados os aspectos e efeitos do acordo bilateral estabelecido entre o Brasil e a Colômbia. O tópico E investiga os elementos e resultados do pacto bilateral firmado entre o Brasil e o Paraguai. O tópico F examina as disposições e as repercussões do acordo firmado entre o Brasil e o Uruguai. No tópico G são analisadas as disposições e os impactos do acordo firmado entre o Brasil e a Venezuela. A subseção 4.1.2.1 avalia a relevância e os desafios associados à proposta de lei que visa regulamentar a cabotagem aérea na Amazônia brasileira e de que maneira essa iniciativa pode facilitar uma integração regional mais eficiente e inclusiva, melhorando a conectividade entre áreas remotas e superando as limitações impostas pela geografia e pela infraestrutura existentes.

Na seção 5 são investigados os acordos multilaterais de transporte aéreo da CAN e do MERCOSUL, sob a ótica decolonial e analisa se as iniciativas propiciaram integração e conectividade regional no espaço sul-americano. A subseção 5.1 examina os elementos e resultados do pacto multilateral andino. Na 5.2 são avaliadas as disposições e as repercussões do pacto multilateral mercosureño. Por fim, a subseção 5.3 explora as disposições e os impactos do pacto multilateral da CLAC.

7.1. Dos Andes à Amazônia: a dimensão decolonial dos acordos aéreos bilaterais do Peru e Brasil celebrados com os países membros da CAN e do MERCOSUL

Os serviços de transporte aéreo podem ser uma mola propulsora de desenvolvimento econômico. O impacto econômico do aumento de serviços aéreos vai além das companhias aéreas e aeroportos. O fato conhecido como “círculo virtuoso” do transporte aéreo contribui com a economia partindo do princípio que um passageiro não paga apenas pelo sua passagem de avião, mas também hotel, deslocamento e restaurantes, o que culmina com o crescimento de indústrias que prestam serviços de apoio às empresas aéreas. Além disso, tarifas mais baixas implicam no aumento do bem-estar e tráfego de passageiros⁴²⁶.

⁴²⁶ VILLENA, Marcelo J.; HARRISON, Rodrigo; VILLENA, Maurício G. **Impacto económico de la política de Acuerdos de Cielos Abiertos en Chile**. Revista de Análisis Económico, vol. 23, N° 21, 2008, p. 109.

Como visto no Capítulo 2 desta dissertação, os acordos bilaterais estabelecem as bases para cooperações específicas no setor de transporte aéreo entre dois países ou nações ao regularem as operações de transporte de passageiros, carga e correio, criando um marco que garanta eficiência e segurança nas operações aéreas, promova o comércio, o turismo e o intercâmbio cultural. Refletem, assim, o compromisso de fortalecimento da conectividade e impulso de relações econômicas por meio de uma estrutura aérea⁴²⁷.

Nesse sentido, por meio do Direito Comparado como ciência observacional em busca da exatidão do direito, constituído por leis de todos os climas que coleta, observa, analisa e as classifica, como fazem as outras ciências – no sentido mais estrito da palavra – são também observados os aspectos como geografia, clima, política e economia dos países e blocos pesquisados⁴²⁸.

Isto porque, o direito estrangeiro não pode ser estudado apenas pela leitura de um texto normativo. O comparatista deve se esforçar para desenvolver o desapego cultural para com o seu sistema jurídico e compreender como funciona a mente do jurista de um outro país. O método implica em um esforço de escavação em busca do conhecimento que permita a formação do direito de um povo ao dar-lhe a sua especificidade⁴²⁹.

7.1.1. Céus peruanos: análise dos Acordos de Serviços Aéreos Bilaterais do Peru celebrados com os países membros da CAN e do MERCOSUL

O Peru está localizado na costa oeste da América do Sul e faz fronteira com Equador, Colômbia, Brasil, Bolívia e Chile. Seu território abrange mais de 1,2 milhão de km², divididos em três regiões geográficas principais: Costa, Serra e Selva. Essa variedade geográfica contribui para a existência de 84 das 117 zonas de vida identificadas no planeta, tornando o Peru um dos países com a maior biodiversidade mundial⁴³⁰.

⁴²⁷ PINTO, Victor Carvalho. **Abertura do mercado brasileiro de aviação: a questão da cabotagem e da participação do capital estrangeiro nas companhias aéreas brasileiras**. Brasília: Senado Federal, 2005. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/167/02.pdf?sequence=4&isAllowed=y>>. Acesso em: 02 nov. 2024.

⁴²⁸ MONEBHURRUN, Nitish. **Direito Comparado no Brasil. Estudo crítico dos erros comuns. Métodos para incorporar em textos jurídicos**. 1. ed. São Paulo: Tirant Lo Blanch, v. 1, 2024, p. 90.

⁴²⁹ MONEBHURRUN, “ref. 428”.

⁴³⁰ PERÚ. **Panorama geral do Peru**. Peru Travel. Disponível em: <<https://www.peru.travel/pt/sobre-o-peru/panorama-geral>>. Acesso em: 03 out. 2024.

A história peruana é marcada por civilizações milenares, como a cultura Caral, considerada a mais antiga das Américas, e o Império Inca, que deixou legados como Machu Picchu. O país possui mais de 5.000 sítios arqueológicos, muitos dos quais são Patrimônios Mundiais da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO). No âmbito econômico, o turismo desempenha papel vital na economia, com milhões de visitantes anuais atraídos por suas paisagens naturais e sítios arqueológicos. Politicamente, é uma república democrática representativa, com um presidente eleito para mandatos de cinco anos⁴³¹.

A integração regional aérea é essencial para consolidar o Peru como um destino turístico de referência na América do Sul. Ao conectar o país de maneira mais eficiente aos seus vizinhos, não só ampliam as oportunidades econômicas, mas fortalece-se o papel do país como um elo cultural e histórico sul-americano.

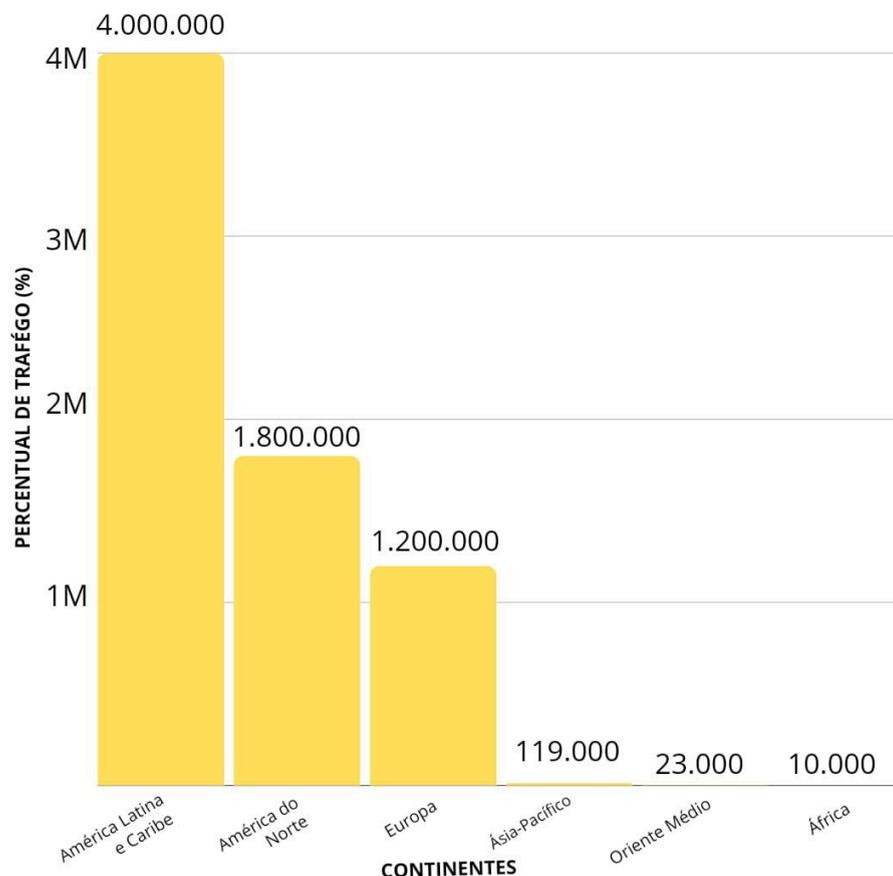
O Peru possui uma rede de acordos aéreos com os países sul-americanos, buscando promover flexibilidade em frequências, capacidades, direitos de tráfego, fluxo de passageiros e carga. Na lista divulgada pelo Ministério de Transportes e Comunicações do Peru, dentre os países membros da CAN e do MERCOSUL, aparecem acordos bilaterais vigentes com a Argentina, Brasil, Colômbia, Equador, Paraguai e Uruguai. Não aparecem acordos bilaterais com a Venezuela. Com a Bolívia são aplicados os acordos multilaterais⁴³².

A importância dessa rede de acordos com os países de ambos os blocos também fica evidenciada nos dados apresentados pelo compêndio de estatísticas *ALTA Aviation Insight Perú* da Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA) que apresentou os resultados da evolução do setor aéreo peruano sobre a demanda por transporte aéreo do mercado internacional com o número de voos do Peru por países e continentes⁴³³, como demonstram os gráficos 1 e 2 abaixo:

⁴³¹ PERÚ. **História do Peru**. Peru Travel. Disponível em: <<https://www.peru.travel/pt/sobre-o-peru/historia>>. Acesso em: 17 out. 2024.

⁴³² PERÚ. Ministério de Transportes e Comunicações. **Acuerdos e Instrumentos Vigentes sobre Transporte Aéreo Internacional**. Disponível em: <<https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/355506-acuerdos-e-instrumentos-vigentes-sobre-transporte-aereo-internacional>>. Acesso em: 13 set. 2024.

⁴³³ BRASIL. Agência Nacional De Aviação Civil (ANAC). **Anuário do Transporte Aéreo**. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/panorama-do-mercado/anuario-transporte-aereo>>. Acesso em: 10 nov. 2024.

Gráfico 1 – Distribuição do tráfego aéreo internacional de passageiros do Peru por continente em 2023.

Fonte: Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA) (2023). Autoria própria.

O **Gráfico 1** destaca o tráfego internacional de passageiros (origem e destino) do Peru em 2023, enfatizando a predominância da América Latina e Caribe que, na posição de primeiro lugar, aparece com 4 milhões de passageiros. O Gráfico aponta a região como o principal destino e origem do tráfego peruano, o que indica uma forte integração regional e um mercado aéreo latino-americano dinâmico dentro do próprio continente⁴³⁴.

A América do Norte aparece em segundo lugar com o tráfego de 1,8 milhões de passageiros e a Europa em terceiro lugar com 1,2 milhões de passageiros⁴³⁵. Embora com

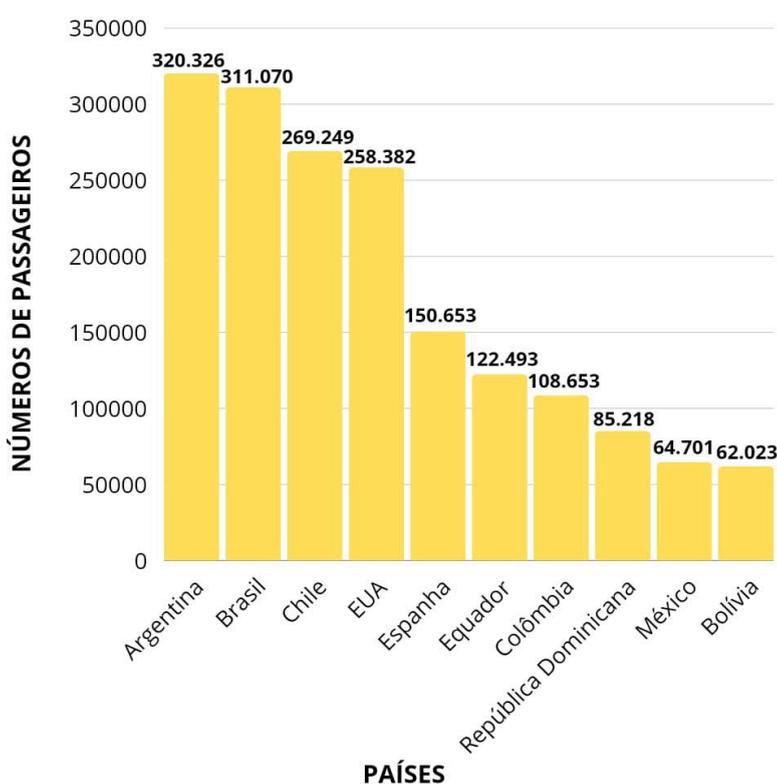
⁴³⁴ ALTA. **Peru Aviation Insight: análise do mercado de aviação peruano**. Disponível em: <<https://alta.aero/news/alta-presenta-peru-aviation-insight&lang=pt>>. Acesso em: 20 jun. 2024.

⁴³⁵ ALTA. “ref. 434”.

menor participação, aparecem regiões como Ásia-Pacífico com 119.000 mil passageiros, Oriente Médio com 23.000 mil passageiros e África com 10.000 mil passageiros⁴³⁶.

A distribuição reforça o papel estratégico do Peru como um mercado regional na América Latina que está promovendo a conectividade e mobilidade econômica dentro de seu continente. Além disso, a alta proporção de tráfego dentro da própria região destaca a integração regional latino-americana como prioridade, fortalecendo o turismo, o comércio e as relações culturais continentais, ao mesmo tempo que mantém conexões com outros mercados globais⁴³⁷.

Gráfico 2 – Distribuição do Tráfego Internacional de passageiros do Peru por países em 2023.



Fonte: Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA) (2023). Autoria própria.

⁴³⁶ ALTA. **Peru Aviation Insight: análise do mercado de aviação peruano**. Disponível em: <<https://alta.aero/news/alta-presenta-peru-aviation-insight&lang=pt>>. Acesso em: 20 jun. 2024.

⁴³⁷ ALTA. “ref. 436”.

O **Gráfico 2** exibe uma comparação do número de voos entre o Peru e outros países. A análise do crescimento do tráfego de passageiros apresentada na imagem destaca os mercados internacionais do Peru que tiveram maior aumento em 2023. O mercado Peru-Argentina lidera em crescimento de tráfego de passageiros, com mais de 320.326 mil passageiros adicionais em 2023. Há uma crescente conectividade e fortalecimento das relações entre os dois países, seja por turismo, negócios ou laços culturais. O tráfego entre Peru e Brasil teve um aumento significativo, com 311.070 mil passageiros adicionais, por exemplo. Esse dado reforça a importância da relação bilateral entre os dois países e evidencia o papel estratégico do Brasil como um dos principais parceiros do Peru na América do Sul⁴³⁸.

Países como Chile, Colômbia e República Dominicana também apresentam crescimento relevante com 269.249 mil, 108.653 mil e 85.218 mil passageiros adicionais, respectivamente. Os números reforçam a importância da integração regional aérea dentro da América Latina. Mercados como Estados Unidos (258.382 mil passageiros adicionais) e Espanha (150.653 mil passageiros adicionais) também mostram evolução, embora em menor escala comparado aos países vizinhos⁴³⁹.

A predominância do mercado de países latino-americanos como o de maior crescimento no tráfego de passageiros com o Peru reflete uma forte demanda regional, destacando o papel peruano de mercado estratégico para voos na região. Os dados reforçam como o transporte aéreo acompanha as relações econômicas e sociais na América Latina, com o Peru consolidando sua posição de conectividade para países vizinhos e além⁴⁴⁰.

A. Argentina: Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República do Peru e o Governo da República Argentina (2007)

O Acordo de Serviços Aéreos entre Argentina e Peru, assinado em 2007, concede as liberdades de tráfego de 1ª a 7ª liberdade (carga) e de 1ª a 6ª (mista). Essas liberdades permitem que as companhias aéreas designadas realizem voos entre os dois países, com

⁴³⁸ ALTA. **Peru Aviation Insight: análise do mercado de aviação peruano**. Disponível em: <<https://alta.aero/news/alta-presenta-peru-aviation-insight&lang=pt>>. Acesso em: 20 jun. 2024.

⁴³⁹ ALTA. “ref. 438”.

⁴⁴⁰ ALTA. “ref. 438”.

escalas em pontos intermediários e com a possibilidade de seguir para destinos adicionais, ampliando a flexibilidade operacional⁴⁴¹.

No caso de voos de carga, o acordo vai além, permitindo que os operadores realizem rotas sem restrições de frequências e com direitos adicionais de liberdade, exceto o de cabotagem. Há uma estrutura para que as companhias aéreas possam expandir suas rotas comerciais com maior agilidade, atendendo a uma demanda global crescente por transporte aéreo de carga. Tendo em vista um mercado onde os custos de manutenção são determinantes para a viabilidade econômica das rotas, a isenção de custos operacionais oferece uma vantagem competitiva⁴⁴².

Outro ponto do acordo é a concessão de isenções fiscais e aduaneiras para combustíveis, peças de reposição e outros materiais necessários para a operação das aeronaves. Esse benefício permite que as companhias aéreas designadas reduzam seus custos operacionais ao realizar voos entre Argentina e Peru, facilitando a manutenção e a continuidade das operações sem a imposição de outros tributos⁴⁴³.

Além disso, oferece um mecanismo de resolução de disputas e a possibilidade de revisões e emendas periódicas, permitindo que as autoridades dos dois países façam ajustes conforme as necessidades e mudanças no setor aéreo. Em caso de disputas, as partes se comprometem a buscar uma solução diplomática. Essa flexibilidade administrativa torna o acordo dinâmico e adaptável, o que é essencial para sua eficácia em um ambiente de aviação internacional de constante transformação⁴⁴⁴.

Também permite que as companhias aéreas designadas tenham liberdade para definir itinerários e frequências de voos, além de poderem estabelecer acordos de cooperação e parcerias comerciais, como operações em regime de *code-share*. A cooperação é vantajosa tanto para as companhias quanto para os passageiros, pois amplia a gama de serviços oferecidos e fortalece a conectividade entre os dois países. O acordo de serviços aéreos entre Argentina e Peru é um instrumento de integração regional que está promovendo não só o

⁴⁴¹ ARGENTINA. **Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República del Perú.** Disponível em: <https://tratados.cancilleria.gob.ar/tratado_archivo.php?tratados_id=kp6ompg=&tipo=kg==&id=maakmg==&ca_so=pdf>. Acesso em: 01 set. 2024.

⁴⁴² ARGENTINA. “ref. 441”.

⁴⁴³ ARGENTINA. “ref. 441”.

⁴⁴⁴ ARGENTINA. “ref. 441”.

transporte aéreo, mas também um intercâmbio econômico e cultural mais fluido entre os dois países, como apontam os números da posição da Argentina no **Gráfico 2**⁴⁴⁵.

Isto porque, as liberdades de tráfego concedidas oferecem uma flexibilidade operacional incomum na maioria dos acordos bilaterais com outros países sul-americanos. A inclusão da 6ª e 7ª liberdades para voos de carga, em particular, é notável, pois permite que as companhias aéreas realizem operações para além das fronteiras de ambos os países sem restrições severas. Esse nível de autonomia possibilita aos países do Sul Global uma alternativa de conectividade mais direta, reduzindo a necessidade de dependência de outros mercados e fortalecendo suas redes aéreas de maneira mais independente⁴⁴⁶.

A liberdade operacional fortalece o papel da região como eixo de conexão independente e facilita o crescimento da malha aérea sul-americana. O estabelecimento de parcerias regionais e acordos de compartilhamento de voos cria uma rede mais autônoma e reforça uma integração regional independente de intermediações. O acordo com a Argentina com mais de 2,7 milhões de km² – segundo maior país da América do Sul – reflete uma infraestrutura aérea voltada para as necessidades próprias da região⁴⁴⁷.

No Acordo de Serviços Aéreos entre Argentina e Peru (2007), as liberdades de tráfego uniformizadas são as de 1ª a 5ª pois seguem um padrão internacional consolidado. As liberdades harmonizadas são as de 6ª a 7ª, visto que são mais avançadas, adaptando-se às necessidades e capacidades locais para promover maior flexibilidade e integração regional⁴⁴⁸.

B. Bolívia: a inserção aérea boliviana por meio do Acordo Multilateral da CAN e os desafios e oportunidades para um país sem acesso ao mar

A análise comparada dos acordos de serviços aéreos entre o Peru e a Bolívia revela uma estrutura que visa promover conectividade por meio de uma cooperação multilateral: na lista divulgada pelo Ministério de Transportes e Comunicações do Peru não aparecem acordos

⁴⁴⁵ ARGENTINA. **Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República del Perú.** Disponível em: <https://tratados.cancilleria.gob.ar/tratado_archivo.php?tratados_id=kp6ompg=&tipo=kg=&id=maakmg=&ca_so=pdf>. Acesso em: 01 set. 2024.

⁴⁴⁶ ARGENTINA. “ref. 445”.

⁴⁴⁷ ARGENTINA. “ref. 445”.

⁴⁴⁸ ARGENTINA. “ref. 445”.

bilaterais vigentes com a Bolívia. São mencionados os Acordos multilaterais de serviços aéreos da CAN – Decisão N° 582 – e do MERCOSUL – Acordo de Fortaleza⁴⁴⁹.

A Decisão 582 da CAN permite o exercício dos direitos de 3ª, 4ª e 5ª liberdades do ar entre os países membros (Bolívia, Colômbia, Equador e Peru) em voos regulares e não regulares. Isso significa que as companhias aéreas bolivianas podem realizar voos não apenas entre a Bolívia e o Peru, mas também utilizar pontos intermediários ou além dessas fronteiras, promovendo uma maior flexibilidade nas rotas⁴⁵⁰.

Para a Bolívia, país atravessado pela Cordilheira dos Andes e sem acesso direto ao mar devido ao conflito histórico com o Chile (Guerra do Pacífico)⁴⁵¹, a Decisão 582 é uma oportunidade de superar as limitações geográficas e alavancar seu desenvolvimento, aumentando a conectividade aérea, facilitando o comércio com os países vizinhos, reduzindo barreiras logísticas e contribuindo para uma integração econômica mais profunda com os parceiros peruanos, o que é vital para impulsionar o comércio, o turismo e a mobilidade de pessoas⁴⁵².

Ao permitir uma estrutura de liberdades de tráfego mais ampla, esse acordo multilateral reduziu a necessidade de acordos bilaterais específicos com o Peru e simplificou a burocracia para o transporte aéreo entre os demais países da CAN. A Decisão 582 garante às companhias bolivianas direitos de sobrevoos e escalas, bem como de primeira a 5ª liberdade do ar para tráfego entre os membros da CAN, permitindo à Bolívia usar sua posição geográfica central para conectar mercados regionais, fomentando o turismo e o transporte de carga. A regulamentação facilita o acesso aéreo a destinos turísticos estratégicos da Bolívia, como o Salar de Uyuni, o Lago Titicaca e a Amazônia boliviana, o que pode atrair investimentos em infraestrutura turística e aeroportuária⁴⁵³.

No entanto, a aposta em modernização aeroportuária, alianças estratégicas e aproveitamento de sua localização central na América do Sul é essencial para transformar a regulamentação em um pilar de desenvolvimento econômico e integração regional. A Decisão

⁴⁴⁹ PERU. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. **Acuerdos e Instrumentos Vigentes sobre Transporte Aéreo Internacional**. Disponível em: <<https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/355506-acuerdos-e-instrumentos-vigentes-sobre-transporte-aereo-internacional>>. Acesso em: 13 set. 2024.

⁴⁵⁰ COMUNIDAD ANDINA. **Decisión 582**. Transporte aéreo en la Comunidad Andina. Disponível em: <<https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/DocOf/DEC582.pdf>>. Acesso em: 13 set. 2024.

⁴⁵¹ CARDOSO SQUEFF, Tatiana de A. F. R.. **Por um olhar geopolítico às disputas territoriais na América Latina**. Caderno de Relações Internacionais, v. 7, n. 13, p. 113-139, 2016, p. 124.

⁴⁵² COMUNIDAD ANDINA. “ref. 450”.

⁴⁵³ COMUNIDAD ANDINA. “ref. 450”.

582 demonstra o papel da cooperação regional em promover a inclusão de países em situações geográficas desafiadoras no comércio e mobilidade internacional. A infraestrutura das companhias aéreas bolivianas, como a estatal BOA (Boliviana de Aviación), é menor e menos competitiva em comparação às grandes companhias regionais⁴⁵⁴.

Caso contrário, permanecerá no limite de aproveitar as oportunidades oferecidas pela Decisão 582. A aposta em modernização aeroportuária, alianças estratégicas e aproveitamento de sua localização central na América do Sul é essencial para transformar a regulamentação em um pilar de desenvolvimento econômico e integração regional. Por fim, a Decisão 582 demonstra o papel da cooperação regional em promover a inclusão de países em situações geográficas desafiadoras no comércio e mobilidade internacional⁴⁵⁵.

No âmbito do Acordo Multilateral da Comunidade Andina (Decisão 582), que abrange a Bolívia, as liberdades de 1ª a 4ª foram padronizadas, alinhando-se aos critérios regionais estabelecidos no referido acordo, o que facilita a conectividade fundamental. A 5ª liberdade, apesar de estar formalmente regulamentada, foi ajustada para atender às necessidades específicas de cada nação, levando em conta os desafios geográficos e estruturais, com ênfase especial na Bolívia⁴⁵⁶.

C. Brasil: Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República do Peru e o Governo da República Federativa do Brasil (2009)

Se o Peru é conhecido por destinos turísticos como Machu Picchu, Cusco e a Amazônia Peruana, o Brasil também é conhecido por destinos como Rio de Janeiro, Cataratas do Iguaçu e Floresta Amazônica. Conexões aéreas eficientes promovem o fluxo de turistas entre os dois países, contribuindo para o fortalecimento das economias locais⁴⁵⁷. Nesse sentido, o Acordo de Serviços Aéreos entre Brasil e Peru, promulgado pelo Decreto nº 9.605 de 2018, estabeleceu uma estrutura para o transporte aéreo brasileiro e peruano, com o propósito de fomentar o comércio, o turismo e a conectividade regional⁴⁵⁸.

⁴⁵⁴ COMUNIDAD ANDINA. **Decisión 582**. Transporte aéreo en la Comunidad Andina. Disponível em: <<https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/DocOf/DEC582.pdf>>. Acesso em: 13 set. 2024.

⁴⁵⁵ COMUNIDAD ANDINA. “ref. 454”.

⁴⁵⁶ COMUNIDAD ANDINA. “ref. 454”.

⁴⁵⁷ BRASIL. **Decreto nº 9.605, de 10 de dezembro de 2018**. Promulga o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru, assinado em Lima, em 6 de dezembro de 2017. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 12 dez. 2018. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/decreto/d9605.htm>. Acesso em: 13 nov. 2024.

⁴⁵⁸ BRASIL. “ref. 457”.

Em termos de liberdades de tráfego, o acordo concede as liberdades de 1ª a 7ª para direitos de tráfego de carga e 1ª a 6ª para direitos de tráfego mista, o que permite o transporte direto de passageiros e cargas entre os pontos designados no Brasil e no Peru. Além disso, contempla direitos adicionais para operações de longo curso e regionais, de modo que as companhias façam escalas em terceiros países antes de chegarem ao destino final. Essas liberdades aumentam a flexibilidade das operações e fortalecem a posição do Brasil e do Peru como *hubs* regionais, beneficiando os passageiros com mais opções de rotas e conexões, como demonstram os números da posição do Brasil no **Gráfico 2**⁴⁵⁹.

Outro aspecto é a flexibilidade comercial concedida às companhias aéreas para estabelecerem itinerários e frequência de voos de acordo com as demandas de mercado. Essa liberdade permite que as empresas adaptem suas operações com base na promoção de um modelo de aviação mais dinâmico e responsivo às necessidades dos passageiros e do comércio. Além disso, o acordo facilita o uso de acordos de *code-share*, o que permite parcerias entre companhias de ambos os países e de terceiros, aumentando as opções de conectividade para os passageiros⁴⁶⁰.

O acordo inclui isenções fiscais para o combustível, peças de reposição e outros suprimentos essenciais, reduzindo os custos operacionais das companhias aéreas. Isso cria um ambiente mais competitivo e estimula uma maior frequência de voos entre os dois países, beneficiando diretamente o turismo e o comércio bilateral. A facilidade de transferência de receitas para o exterior, sem restrições, é outro incentivo financeiro que contribui para a atratividade das operações entre Brasil e Peru, pois assegura maior liberdade econômica para as companhias envolvidas⁴⁶¹.

Por fim, o acordo prevê mecanismos de consultas e solução de disputas, além de revisões periódicas, o que garante que se mantenha atualizado com as demandas do setor aéreo. Contudo, há aspectos que poderiam ser aprimorados para atender de forma mais eficaz às demandas contemporâneas da aviação civil e promover uma maior integração regional e global, como explorar mais liberdades de tráfego, que poderiam trazer maior flexibilidade operacional às companhias aéreas, permitindo maior aproveitamento de voos inter-regionais.

⁴⁵⁹ BRASIL. **Decreto nº 9.605, de 10 de dezembro de 2018**. Promulga o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru, assinado em Lima, em 6 de dezembro de 2017. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 12 dez. 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/decreto/d9605.htm. Acesso em: 13 nov. 2024.

⁴⁶⁰ BRASIL. “ref. 459”.

⁴⁶¹ BRASIL. “ref. 459”.

Essa medida seria especialmente benéfica para conectar destinos secundários ou menos acessíveis nos dois países⁴⁶².

No Acordo de Serviços Aéreos entre o Brasil e o Peru, promulgado pelo Decreto nº 9.605 de 2018, as liberdades uniformizadas são as de 3ª a 5ª. Foram uniformizadas para estabelecer padrões claros e facilitar a conectividade direta e inter-regional, promovendo integração e competitividade no mercado de transporte aéreo entre os dois países. Já as harmonizadas são as de 1ª a 2ª e 6ª liberdades. Essa abordagem balanceia padronização com flexibilidade, promovendo integração econômica e social, enquanto reconhece as especificidades operacionais e regulatórias de cada país⁴⁶³.

A uniformização das liberdades básicas (3ª, 4ª e 5ª) garantiu conectividade eficiente e padronizada, incentivando o transporte de passageiros e cargas. A harmonização das liberdades superiores (6ª e as técnicas) permitiu adaptações regulatórias, equilibrando as necessidades do mercado com as particularidades locais. As medidas fortalecem a posição do Brasil e do Peru como hubs regionais e incentivam a expansão de rotas que conectam destinos menos acessíveis⁴⁶⁴.

D. Colômbia: Acordo sobre Transporte Aéreo Transfronteiriço (2003)

O Acordo sobre Transporte Aéreo Transfronteiriço entre a Colômbia e o Peru de 2003, reflete um esforço significativo para promover a integração econômica e cultural entre os dois países, com foco especial nas áreas fronteiriças historicamente marginalizadas. Sob uma perspectiva decolonial, o acordo pode ser entendido como uma tentativa de romper com as dinâmicas coloniais de centralização econômica e política, reconhecendo a importância das comunidades fronteiriças como atores centrais na conectividade regional e no fortalecimento de identidades locais⁴⁶⁵.

⁴⁶² BRASIL. **Decreto nº 9.605, de 10 de dezembro de 2018**. Promulga o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru, assinado em Lima, em 6 de dezembro de 2017. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 12 dez. 2018. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2018/decreto/d9605.htm>. Acesso em: 13 nov. 2024.

⁴⁶³ BRASIL. “ref. 462”.

⁴⁶⁴ BRASIL. “ref. 462”.

⁴⁶⁵ COLOMBIA. **Ley 944 de 2005, de 17 de febrero**. Por medio de la cual se aprueba el "Acuerdo sobre transporte aéreo transfronterizo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República del Perú". Disponível em: https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/ley_0944_2005.htm. Acesso em: 01 set. 2024.

O acordo concede de primeira a 4ª liberdade, permitindo que companhias aéreas designadas operem voos de transporte de passageiros, carga e correio entre cidades fronteiriças, como Leticia (Colômbia) e Iquitos, Pucallpa e El Estrecho (Peru). Essa concessão privilegia a conectividade direta entre essas regiões, diminuindo, em parte, a dependência de grandes centros urbanos. Ao possibilitar essas liberdades de tráfego, o acordo reconhece a importância estratégica das comunidades fronteiriças na integração sul-americana⁴⁶⁶.

Além disso, a classificação dos voos transfronteiriços como domésticos em termos de tarifas e taxas aeroportuárias reduz custos operacionais e incentiva o fluxo de pessoas e mercadorias, promovendo uma maior circulação econômica e cultural na região. No entanto, o acordo limita esses benefícios às aeronaves comerciais, excluindo aeronaves privadas de qualquer vantagem comercial, o que pode ser interpretado como uma medida que privilegia interesses institucionais, mas ignora as possíveis contribuições das populações locais e comunitárias na construção de redes de transporte⁴⁶⁷.

No âmbito técnico e operacional, o acordo estabelece um compromisso com a segurança operacional e a conformidade técnica, promovendo cooperação mútua em áreas como busca, resgate e investigação de acidentes. A abordagem pode ser vista como um esforço para descolonizar a infraestrutura aeronáutica, muitas vezes centralizada em grandes polos urbanos e controlada por interesses corporativos externos, ao fomentar uma colaboração técnica regional adaptada às realidades locais. Contudo, uma perspectiva decolonial poderia sugerir uma maior participação das comunidades afetadas, garantindo que as soluções de conectividade e segurança não sejam apenas impostas, mas construídas com base em suas necessidades e saberes locais⁴⁶⁸.

Embora o acordo avance ao facilitar operações comerciais e permitir isenções de taxas de importação para peças e repostos das companhias aéreas, ele restringe o direito de cabotagem, o que limita a autonomia regional das populações fronteiriças. Essa limitação perpetua uma dependência de grandes empresas nacionais ou internacionais e reproduz estruturas de poder que inibem o desenvolvimento de sistemas de transporte aéreo verdadeiramente regionais. Uma abordagem decolonial exigiria a revisão dessa restrição,

⁴⁶⁶ COLOMBIA. “ref. 464”.

⁴⁶⁷ COLOMBIA. **Ley 944 de 2005, de 17 de febrero**. Por medio de la cual se aprueba el "Acuerdo sobre transporte aéreo transfronterizo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República del Perú". Disponível em: https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/ley_0944_2005.htm. Acesso em: 01 set. 2024.

⁴⁶⁸ COLOMBIA. “ref. 466”.

permitindo que empresas locais ou regionais desempenhem um papel mais ativo no fortalecimento da integração fronteiriça⁴⁶⁹.

O acordo permite a terceira e 4ª liberdade, que são importantes para o transporte direto entre as cidades fronteiriças. No entanto, a inclusão da 5ª liberdade de tráfego — permitiria que companhias aéreas de um dos países operassem voos que incluíssem escalas em outros territórios antes de chegar ao destino final — poderia aumentar significativamente as opções de conectividade e expandir as oportunidades econômicas. Ampliar as liberdades de tráfego no acordo e adotar um enfoque mais inclusivo e flexível criaria um sistema de transporte aéreo mais robusto e equitativo. Tais medidas ajudariam a seguir superando barreiras geográficas, atendendo às necessidades das populações que mais dependem de conectividade acessível e eficiente⁴⁷⁰.

No Acordo sobre Transporte Aéreo Transfronteiriço entre Colômbia e Peru (2003), as liberdades de 1ª a 4ª foram uniformizadas, pois seguem padrões internacionais de aplicação consistente. As concessões específicas, como voos transfronteiriços tratados como domésticos, que reduzem custos operacionais e incentivam a conectividade regional, refletem uma harmonização adaptada às necessidades locais e regionais, especialmente para atender populações marginalizadas⁴⁷¹.

E. Equador: Acordo Específico Peruano-Equatoriano sobre Trânsito Transfronteiriço de Aeronaves (2001)

O Acordo Específico Peruano-Equatoriano sobre Trânsito Transfronteiriço de Aeronaves de 2001 concede direitos de tráfego aéreo de 1ª a 4ª liberdades para determinadas rotas entre Peru e Equador. As rotas contempladas no acordo incluem Talara (cidade costeira peruana banhada pelo Oceano Pacífico que se caracteriza por planícies áridas e desérticas, intercaladas por pequenos morros costeiros) – Cuenca (cidade localizada no sul do Equador e situada na cordilheira dos Andes a uma altitude de aproximadamente 2.500 metros) e vice-versa e Piura (localizada no noroeste do Peru, próxima à costa do Oceano Pacífico e à

⁴⁶⁹ COLOMBIA. “ref. 466”.

⁴⁷⁰ COLOMBIA. **Ley 944 de 2005, de 17 de febrero**. Por medio de la cual se aprueba el "Acuerdo sobre transporte aéreo transfronterizo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República del Perú". Disponível em: https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/lev_0944_2005.htm. Acesso em: 01 set. 2024.

⁴⁷¹ COLOMBIA. “ref. 469”.

fronteira com o Equador) – Cuenca e vice-versa, com até sete frequências semanais para cada rota⁴⁷².

Os direitos de 3ª e 4ª liberdades permitem que as aeronaves de cada país realizem voos diretos entre essas cidades para o transporte de passageiros e cargas. A 3ª liberdade permite que um avião de um dos países transporte passageiros e carga para o outro país, enquanto a 4ª liberdade permite o retorno desses passageiros e cargas ao país de origem. Essa configuração promove uma maior integração entre as regiões de fronteira e facilita o fluxo comercial e turístico entre as cidades envolvidas⁴⁷³.

Ao estabelecer essas rotas específicas com frequências limitadas, o acordo busca uma conectividade direcionada a atender a demandas locais sem sobrecarregar as infraestruturas aeroportuárias, oferecendo um impulso econômico às regiões de Talara e Piura, no Peru, e Cuenca, no Equador, incentivando o comércio transfronteiriço e o turismo regional, fatores importantes para o desenvolvimento econômico local⁴⁷⁴.

O acordo entre Peru e Equador revela a intenção de fortalecer a conectividade entre regiões fronteiriças específicas, utilizando as 3ª e 4ª liberdades para criar uma infraestrutura aérea que atenda diretamente às necessidades locais. Um passo importante para a integração aéreas entre as regiões de fronteira dos dois países, promovendo benefícios mútuos para as comunidades envolvidas⁴⁷⁵.

No entanto, a limitação das rotas e frequências impede uma integração plena das comunidades fronteiriças no cenário econômico mais amplo de ambos os países. A ampliação do escopo do acordo, não apenas para incluir mais cidades, mas também para promover uma colaboração que respeite a autonomia das regiões fronteiriças, possibilitaria um desenvolvimento mais integrado e fortaleceria as economias locais, criando uma rede de transporte que, além de atender ao turismo e ao comércio, promoveria uma mobilidade que

⁴⁷² PERU. **Resolución Directoral N° 0282-2023-MTC/12**. Ministério de Transportes e Comunicações. Disponível em: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4446691/%20RD%20N%C2%B0%200282-2023-MTC/12.pdf>. Acesso em: 01 set. 2024.

⁴⁷³ PERU. **Resolución Directoral N° 0282-2023-MTC/12**. Ministério de Transportes e Comunicações. Disponível em: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4446691/%20RD%20N%C2%B0%200282-2023-MTC/12.pdf>. Acesso em: 01 set. 2024.

⁴⁷⁴ PERU. “ref. 472”.

⁴⁷⁵ PERU. “ref. 472”.

valoriza as relações sociais e culturais, favorecendo uma integração mais orgânica e menos dependente de centros urbanos⁴⁷⁶.

No Acordo Específico Peruano-Equatoriano sobre Trânsito Transfronteiriço de Aeronaves (2001), as liberdades de 1ª a 4ª foram uniformizadas, pois seguem padrões estabelecidos e amplamente aceitos. Contudo, o acordo demonstrou elementos de harmonização ao limitar rotas e frequências, adaptando-se às necessidades específicas das regiões fronteiriças, enquanto mantém espaço para expansão futura⁴⁷⁷.

F. Paraguai: Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da República do Paraguai e o Governo da República do Peru (2001)

O Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da República do Paraguai e o Governo da República do Peru de 2001 estabelece uma cooperação bilateral para facilitar e regular os serviços de transporte aéreo internacional entre os dois países. O Acordo define as condições e direitos que os países concedem às suas respectivas companhias aéreas designadas para operar voos comerciais regulares e não regulares entre os dois países. Os direitos de tráfego concedidos incluem a 1ª e 4ª liberdade, que permitem o transporte de passageiros e carga entre o Paraguai e o Peru⁴⁷⁸.

O acordo menciona a possibilidade de explorar a 5ª liberdade, que envolve o direito de transportar passageiros e carga entre um dos países signatários e um terceiro país, mas esse direito requer aprovação conjunta entre as autoridades aeronáuticas dos dois países. Para garantir a segurança operacional, o acordo permite que cada país fiscalize as companhias aéreas da outra parte, impondo requisitos regulatórios e técnicos necessários para assegurar que as operações sejam conduzidas de forma segura. Essas liberdades são essenciais para a integração dos mercados locais, oferecendo alternativas de conexão⁴⁷⁹.

⁴⁷⁶ PERU. “ref. 472”.

⁴⁷⁷ PERU. “ref. 472”.

⁴⁷⁸ PERU. **Resolución Directoral N° 0282-2023-MTC/12**. Ministério de Transportes e Comunicações. Disponível em: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4446691/%20RD%20N%C2%B0%200282-2023-MTC/12.pdf>. Acesso em: 01 set. 2024.

⁴⁷⁹ BIBLIOTECA Y ARCHIVO CENTRAL DEL CONGRESO NACIONAL DEL PARAGUAY. **Ley n° 1962: aprueba el acuerdo de transporte aéreo entre el gobierno de la República del Paraguay y el gobierno de la República del Perú**. Disponível em: <https://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/9971/ley-n-1962-aprueba-el-acuerdo-de-transporte-aereo-entre-el-gobierno-de-la-republica-del-paraguay-y-el-gobierno-de-la-republica-del-peru>. Acesso em: 01 set. 2024.

Também aborda questões de oportunidades comerciais e flexibilidade operacional para as companhias aéreas designadas. Cada parte permite que as companhias aéreas do outro país estabeleçam escritórios e conduzam atividades comerciais, incluindo a promoção e venda de passagens, diretamente ou através de representantes. Essa estrutura visa facilitar o fluxo comercial e a adaptação ao mercado, sem imposições unilaterais sobre volume de tráfego ou tipo de aeronave, a menos que se justifique por questões técnicas ou ambientais. Além disso, as tarifas aplicáveis devem ser previamente registradas junto às autoridades aeronáuticas, em conformidade com as normas internas de cada país⁴⁸⁰.

Por fim, o acordo prevê mecanismos de resolução de controvérsias e a possibilidade de revisões e modificações para harmonizar com convenções multilaterais futuras ou ajustes necessários, mostrando uma flexibilidade para adaptar-se a novas dinâmicas na aviação internacional. Essa abordagem ajuda a manter o acordo relevante e atualizado, permitindo que ambos os países se beneficiem da evolução nas práticas e normas do transporte aéreo⁴⁸¹.

No entanto, a ausência de liberdades mais amplas, como a 5ª liberdade (que permitiria o transporte de passageiros e cargas entre um terceiro país e um dos signatários do acordo), limita a expansão regional e a autonomia operacional das companhias aéreas. A perspectiva decolonial também aponta para a necessidade de considerar a inclusão das populações locais nos benefícios diretos dessas políticas. O acordo poderia ser ampliado para incorporar medidas que incentivem o acesso equitativo às rotas aéreas⁴⁸².

Além disso, a infraestrutura aeroportuária em regiões menos desenvolvidas dos dois países requer investimentos estratégicos para assegurar que comunidades mais afastadas possam participar ativamente dos benefícios desse acordo. Um ponto de melhoria do acordo seria a ampliação das liberdades de tráfego para permitir maior flexibilidade nas operações das companhias aéreas. A concessão da 5ª liberdade de tráfego beneficiaria não apenas as economias do Peru e do Paraguai, mas fortaleceria sua conectividade com outros países da América do Sul⁴⁸³.

⁴⁸⁰ BIBLIOTECA Y ARCHIVO CENTRAL DEL CONGRESO NACIONAL DEL PARAGUAY. “ref. 478”.

⁴⁸¹ BIBLIOTECA Y ARCHIVO CENTRAL DEL CONGRESO NACIONAL DEL PARAGUAY. **Ley nº 1962: aprueba el acuerdo de transporte aéreo entre el gobierno de la República del Paraguay y el gobierno de la República del Perú.** Disponível em: <https://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/9971/ley-n-1962-aprueba-el-acuerdo-de-transporte-aereo-entre-el-gobierno-de-la-republica-del-paraguay-y-el-gobierno-de-la-republica-del-peru>. Acesso em: 01 set. 2024.

⁴⁸² BIBLIOTECA Y ARCHIVO CENTRAL DEL CONGRESO NACIONAL DEL PARAGUAY. “ref. 480”.

⁴⁸³ BIBLIOTECA Y ARCHIVO CENTRAL DEL CONGRESO NACIONAL DEL PARAGUAY. “ref. 480”.

No Acordo de Transporte Aéreo entre Paraguai e Peru (2001), as liberdades de 1ª a 4ª foram uniformizadas, seguindo padrões amplamente reconhecidos em acordos internacionais. Já a 5ª liberdade, que requer aprovação conjunta e não é automaticamente concedida, reflete uma abordagem harmonizada, adaptada às realidades regionais e às necessidades específicas de conectividade e comércio do Peru e do Paraguai. Adicionalmente, a harmonização se manifesta nas medidas que promovem flexibilidade operacional e adaptação às regulamentações nacionais de ambos os países⁴⁸⁴.

G. Uruguai: Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da República do Peru e o Governo da República Oriental do Uruguai (2002)

O acordo de transporte aéreo entre o Peru e o Uruguai de 2002 concede de 1ª a 5ª liberdade (carga) e de 1ª a 4ª (mista), permitindo que as companhias aéreas designadas dos dois países possam realizar voos entre pontos estabelecidos, com liberdade para fazer escalas em locais intermediários e seguir para destinos adicionais. Essas liberdades permitem que as companhias transportem passageiros, carga e correio entre Peru e Uruguai e, sob acordo mútuo, façam escalas em países terceiros. A possibilidade de incluir pontos intermediários e adicionais proporciona maior flexibilidade operacional, incentivando a expansão de rotas e o aumento da conectividade com outras regiões⁴⁸⁵.

Isso é essencial para superar as barreiras impostas por uma geografia que, muitas vezes, exige rotas complexas, diminuindo a dependência de *hubs* de transporte aéreo em países centrais e oferecendo aos países latino-americanos mais controle sobre suas próprias rotas e a oportunidade de desenvolver novos pontos de conexão dentro do continente, gerando valor para a economia regional⁴⁸⁶.

Além das operações de passageiros, o acordo aborda serviços exclusivos de carga, autorizando o transporte de carga em voos regulares e não regulares entre os dois países, o que permite que as companhias aéreas respondam às demandas comerciais e promovam o desenvolvimento do comércio exterior entre os dois países. Os serviços exclusivos de carga

⁴⁸⁴ BIBLIOTECA Y ARCHIVO CENTRAL DEL CONGRESO NACIONAL DEL PARAGUAY. “ref. 480”.

⁴⁸⁵ PERU. **Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de la República Oriental del Uruguay**. Assinado em 4 de novembro de 2002. Disponível em: <https://apps.rree.gob.pe/portal/webtratados.nsf/xsp/.ibmmodres/domino/OpenAttachment/VICUS/MREPERU!!portal/tratados.nsf/57D664E17745D80E05256F25004D6AD1/%24FILE/B-2927-A.pdf>. Acesso em: 01 set. 2024.

⁴⁸⁶ PERU. “ref. 484”.

podem ser operados em 3ª e 4ª liberdades, bem como em 5ª liberdades para pontos intermediários e além dos territórios dos países signatários, ampliando as oportunidades comerciais⁴⁸⁷.

Também concede isenções fiscais e aduaneiras para combustíveis, peças de reposição e provisões de bordo das aeronaves designadas, que podem ser mantidos nos aeroportos dos países sem a cobrança de impostos, desde que sob controle aduaneiro. Essa isenção reduz os custos operacionais e facilita a manutenção e o reabastecimento das aeronaves, incentivando uma operação mais eficiente entre os dois países. As companhias aéreas designadas também têm direito a transferir livremente seus excedentes financeiros, garantindo uma maior liberdade econômica para a operação⁴⁸⁸.

Essas isenções e direitos eliminam alguns dos obstáculos financeiros que limitam a competitividade das empresas do Sul Global em relação a operadoras de países economicamente mais poderosos, contribuindo para um ambiente de negócios mais justo e incentivando a autonomia econômica⁴⁸⁹.

Por fim, o acordo estabelece mecanismos de consulta e solução de disputas. Em caso de divergências, as autoridades dos dois países podem recorrer a negociações diretas e, se necessário, a um tribunal de arbitragem. Essa flexibilidade contribui para uma gestão colaborativa do acordo, permitindo ajustes conforme o desenvolvimento do setor aéreo e as mudanças no cenário global de aviação⁴⁹⁰.

Contudo, o acordo prevê até sete frequências semanais e rotas específicas, como Lima-Montevidéu e pontos além. Tal limitação de frequências, embora assegure regularidade e controle de tráfego, restringe a flexibilidade necessária para responder a aumentos na demanda de passageiros e cargas, particularmente no contexto de promoção do comércio exterior e do turismo regional. Uma abordagem mais robusta poderia envolver a expansão gradual das frequências e rotas. É essencial avançar para a concessão de 6ª e 7ª liberdades, permitindo operações mais independentes e fluidas no transporte aéreo entre os dois países e terceiros⁴⁹¹.

⁴⁸⁷ PERU. “ref. 484”.

⁴⁸⁸ PERU. **Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de la República Oriental del Uruguay**. Assinado em 4 de novembro de 2002. Disponível em: <https://apps.rree.gob.pe/portal/webtratados.nsf/xsp/ibmmodres/domino/OpenAttachment/VICUS/MREPERU!!portal/tratados.nsf/57D664E17745D80E05256F25004D6AD1/%24FILE/B-2927-A.pdf>. Acesso em: 01 set. 2024.

⁴⁸⁹ PERU. “ref. 487”.

⁴⁹⁰ PERU. “ref. 487”.

⁴⁹¹ PERU. “ref. 487”.

No Acordo de Transporte Aéreo entre Peru e Uruguai (2002), as liberdades de 1ª a 4ª foram uniformizadas, garantindo conectividade essencial de forma padronizada entre os dois países. A 5ª liberdade foi harmonizada, com adaptações específicas que ampliam a flexibilidade operacional. As medidas fiscais, limitações de frequência e rotas indicam uma abordagem harmonizada, ajustada às condições regionais e à infraestrutura disponível. Para maior autonomia operacional, o avanço para 6ª e 7ª liberdades seria um passo futuro essencial⁴⁹².

7.1.2. Céus brasileiros: análise dos Acordos de Serviços Aéreos Bilaterais do Brasil celebrados com os países membros da CAN e do MERCOSUL

O Brasil é o maior país do continente sul-americano, com uma área de aproximadamente 8,5 milhões de quilômetros quadrados. A geografia diversificada inclui a Floresta Amazônica ao norte, o Pantanal a oeste, o Cerrado no centro-oeste e a Mata Atlântica ao longo da costa leste e uma costa atlântica que se estende e oferece uma variedade de ecossistemas e paisagens naturais⁴⁹³.

O clima é predominantemente tropical, mas o sul do país apresenta clima subtropical. No norte, predomina o clima equatorial, caracterizado por altas temperaturas e chuvas ao longo do ano. O centro-oeste apresenta um clima tropical de savana, com estações seca e chuvosa. No sul, o clima é subtropical, com invernos mais frios e possibilidade de geadas⁴⁹⁴. Anterior à chegada dos europeus, o território brasileiro era habitado por milhões de povos originários, organizados em sociedades complexas como os Tupis-Guaranis, Jês, Aruaques e Caribes, que ocupavam diversos biomas e possuíam línguas e costumes distintos⁴⁹⁵.

O Brasil é uma república federativa presidencialista, composta por 26 estados e o Distrito Federal. Como uma das maiores economias do mundo, os principais setores econômicos incluem a agricultura, a indústria, especialmente nos segmentos automobilístico, siderúrgico e petroquímico e o setor de serviços que engloba comércio, finanças e turismo⁴⁹⁶.

⁴⁹² PERU. “ref. 487”.

⁴⁹³ BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Geografia do Brasil**. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/embaixada-bogota/o-brasil/geografia>. Acesso em: 03 out. 2024.

⁴⁹⁴ BRASIL. “ref. 465”.

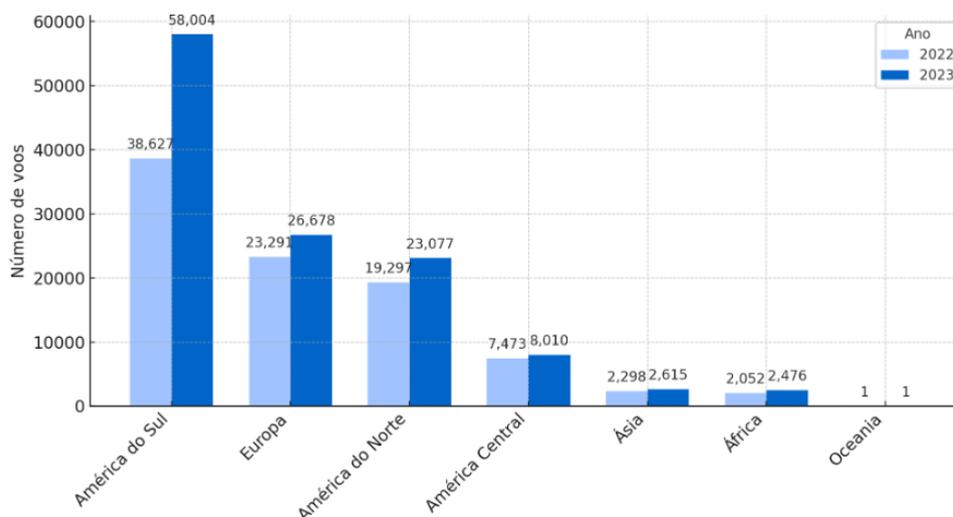
⁴⁹⁵ DA SILVA CAMPOS, Ademar. **Conhecendo as raízes do Brasil: história e cultura dos povos indígenas**. Cultural Brasil, 2017, p. 15.

⁴⁹⁶ BRASIL. “ref. 492”.

Logo, a integração regional aérea é fundamental para o Brasil devido à sua vasta extensão territorial, diversidade geográfica e a distribuição desigual de infraestrutura de transporte. Comparado ao Peru, o Brasil possui uma maior quantidade de acordos bilaterais de serviços aéreos celebrados com outros países de outros continentes⁴⁹⁷.

O Anuário do Transporte Aéreo de 2023 da ANAC apresentou os dados da evolução do setor aéreo no Brasil de 2023. Dentre os temas avaliados, está a demanda por transporte aéreo do mercado internacional com o número de voos do Brasil por países, bem como continentes⁴⁹⁸, como se vê nos gráficos 3 e 4 abaixo:

Gráfico 3 – Distribuição do Tráfego Internacional de passageiros do Brasil por continente em 2022 e 2023.



Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) (MT) (2023). Autoria própria.

O **Gráfico 3** mostra algumas tendências sobre o número de voos internacionais entre o Brasil e outros continentes, comparando os anos de 2022 e 2023. Sobre o aumento geral de voos, aponta que quase todos os continentes apresentam um aumento no número de voos de

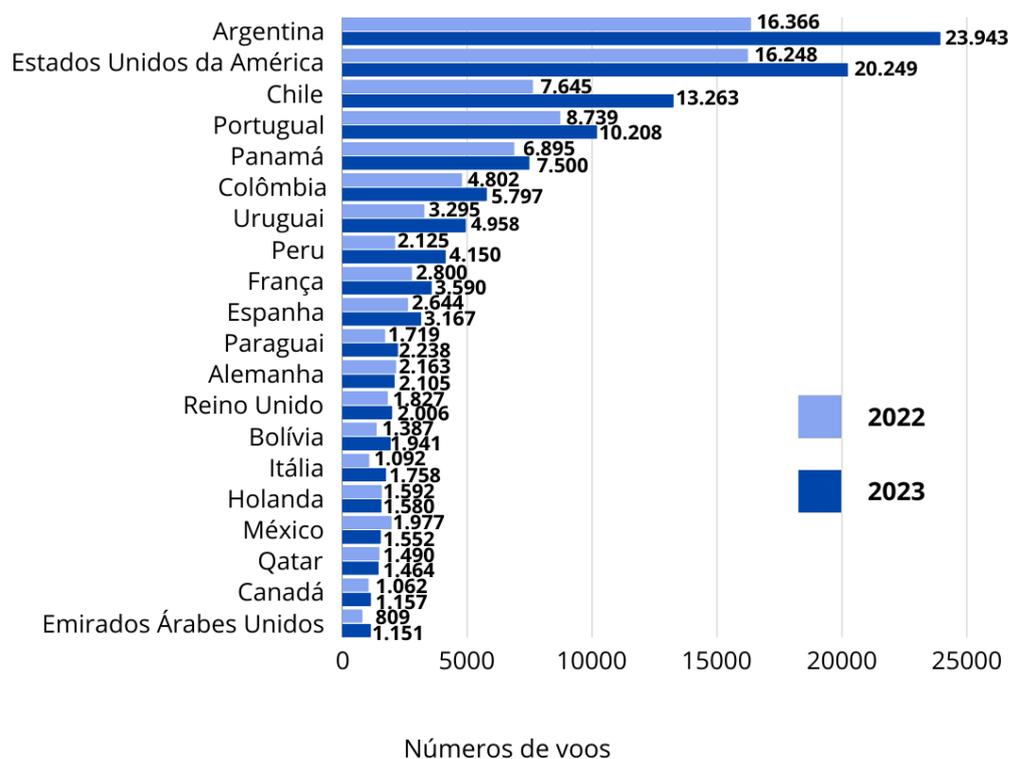
⁴⁹⁷ BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. **Acordos Internacionais de Transporte Aéreo**. Disponível em: <<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aereo/acordos-internacionais>>. Acesso em: 22 jul. 2024.

⁴⁹⁸ AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Anuário do Transporte Aéreo**. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/panorama-do-mercado/anuario-transporte-aereo>>. Acesso em: 10 nov. 2024.

2022 para 2023, o que pode indicar uma recuperação no setor de aviação e turismo após os impactos da pandemia de COVID-19⁴⁹⁹.

Contudo, a América do Sul aparece como principal destino. Com proximidade geográfica e laços comerciais e culturais entre os países sul-americanos, é o continente com o maior número de voos, com um aumento significativo de 38.627 mil voos em 2022 para 58.004 mil em 2023. Os dados indicam que a própria América do Sul é um mercado internacional aéreo forte para o Brasil em relação às demais regiões, embora estas tenham potencial de crescimento futuro⁵⁰⁰.

Gráfico 4 – Distribuição do Tráfego Internacional de passageiros do Brasil por países em 2022 e 2023.



Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) (MT) (2023). Autoria própria.

A imagem do **Gráfico 4** exibe uma comparação do número de voos entre o Brasil e outros países nos anos de 2022 e 2023. Os dados mostram um aumento em várias rotas

⁴⁹⁹ AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). “ref. 497”.

⁵⁰⁰ AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). “ref. 497”.

internacionais, com destaque para a Argentina, que lidera em número de voos nos dois anos analisados com 16.366 mil voos em 2022 e 23.943 mil voos em 2023, reflexo de um interesse turístico e de negócios entre os dois países, com relevância estratégica para o mercado brasileiro de aviação⁵⁰¹.

Outros países sul-americanos, como Chile, Colômbia, Uruguai e Peru, também apresentaram crescimento no ano de 2022 com 7.645 mil, 4.802 mil, 3.295 mil e 2.125 mil em números de voos e no ano de 2023 com 13.263 mil, 5.797 mil, 4.958 mil e 4.150 mil em números de voos. O aumento indica recuperação da indústria de aviação pós-pandemia, com mais opções de conexão entre o Brasil e os países sul-americanos ventilados, com o objetivo de atender à crescente demanda por viagens internacionais e necessidade de conexões regionais⁵⁰².

Isso demonstra que o fato da maioria dos países terem acesso até a 6ª liberdade, consiste em um interesse de abertura para cooperação e conectividade aérea em âmbito sul-americano. No entanto, países como Colômbia e Venezuela ainda possuem restrições adicionais, especialmente no tráfego misto, o que pode refletir em acordos específicos de proteção de mercado e desafios regulatórios que restringem operações aéreas mais amplas nesses países⁵⁰³.

A. Argentina: Acordo sobre Transporte Aéreos Regulares entre os Estados Unidos do Brasil e o Governo da República Argentina (1948)

O Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares entre Brasil e Argentina, assinado em 2 de junho de 1948, concede de 1ª a 7ª liberdade (carga) e de 1ª a 6ª liberdade (mista). Na designação de companhias aéreas pelos países, as empresas devem cumprir as regulamentações de segurança e as condições estabelecidas pelo acordo em igualdade e com reciprocidade. Forma de incentivar a competição justa no mercado aéreo, protegendo as

⁵⁰¹ AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Anuário do Transporte Aéreo**. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/panorama-do-mercado/anuario-transporte-aereo>>. Acesso em: 10 nov. 2024.

⁵⁰² AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Anuário do Transporte Aéreo**. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/panorama-do-mercado/anuario-transporte-aereo>>.. Acesso em: 10 nov. 2024.

⁵⁰³ BRASIL. ARGENTINA. **Acordo sobre Transporte Aéreos Regulares entre os Estados Unidos do Brasil e o Governo da República Argentina**. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/783>>. Acesso em: 01 set. 2024.

operadoras nacionais e promovendo oportunidades equilibradas de participação no mercado de aviação civil⁵⁰⁴.

O acordo inclui incentivos econômicos significativos como isenções fiscais e aduaneiras para combustíveis, peças de reposição e provisões de bordo. Também prevê mecanismos de consulta e revisão para adaptar suas disposições às demandas futuras, garantindo sua relevância ao longo do tempo. No entanto, carece de liberdades mais amplas, como a cabotagem, que poderia aprofundar a integração regional⁵⁰⁵.

Tendo isto em vista, foi assinado em março de 2024, um Memorando de Entendimento que estabelece a política de céus abertos no mercado aéreo entre Brasil e Argentina, dando fim aos limites semanais de voos regulares de passageiros e facilitando a liberação de voos cargueiros ao conceder da 1ª à 6ª (mista) e de 1ª a 7ª liberdade do ar (carga)⁵⁰⁶.

Com a assinatura do instrumento, empresas aéreas brasileiras e argentinas passam a poder determinar livremente a quantidade de voos de passageiros que pretendem oferecer entre os dois países. Até então, as empresas de cada lado estavam limitadas a oferecer, em conjunto, o número máximo de 170 voos semanais, conforme a regulação de cada país. A medida dará mais flexibilidade às empresas para planejarem suas operações, podendo levar ao aumento da oferta dos serviços e à ampliação da concorrência nas rotas que ligam Brasil e Argentina⁵⁰⁷.

O Memorando amplia a permissão para operações de serviços cargueiros, permitindo que as empresas aéreas dos dois países realizem transporte de carga internacional sem a exigência de que a operação se inicie ou termine no país de origem da empresa (7ª liberdade). O instrumento reconhece que ainda há necessidade de renegociação do acordo sobre serviços aéreos bilateral para consolidar os avanços alcançados e atualizar o marco jurídico bilateral no setor, que atualmente é regido por acordo assinado em 1948⁵⁰⁸.

No Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares entre Brasil e Argentina (1948) e no Memorando de Entendimento de 2024, as liberdades de 1ª a 5ª foram uniformizadas,

⁵⁰⁴ BRASIL. ARGENTINA. “ref. 502”.

⁵⁰⁵ BRASIL. ARGENTINA. “ref. 502”.

⁵⁰⁶ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Política de céus abertos no mercado aéreo entre Brasil e Argentina.** Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2024/politica-de-ceus-abertos-no-mercado-aereo-entre-brasil-e-argentina>. Acesso em: 13 mar. 2024.

⁵⁰⁷ BRASIL. “ref. 505”.

⁵⁰⁸ BRASIL. “ref. 505”.

refletindo padrões amplamente adotados no direito internacional e bilateral. As 6ª e 7ª liberdades, especialmente no contexto do Memorando de 2024, são harmonizadas, considerando que sua aplicação depende de ajustes regulatórios e demandas comerciais específicas. Essas harmonizações refletem a evolução do marco regulatório bilateral, com foco na promoção de maior flexibilidade e integração regional no setor aéreo⁵⁰⁹.

B. Bolívia: Acordo sobre Transportes Aéreos entre os Estados Unidos do Brasil e a República da Bolívia (1951)

O Acordo de Serviços Aéreos entre Brasil e Bolívia concede da 1ª a 5ª liberdade do ar (carga e mista). Isso permite que as aeronaves sobrevoem o território da outra Parte Contratante sem pouso, realizem escalas técnicas para fins não comerciais, e transportem passageiros, carga e correio entre os dois países. Essas liberdades garantem conectividade básica, mas o acordo também sugere uma abordagem de cooperação mais ampla, ao abrir a possibilidade de expansão para incluir outras liberdades mediante negociações adicionais⁵¹⁰.

O conteúdo do acordo destaca a importância de incentivar parcerias comerciais entre as companhias aéreas de ambos os países, incluindo a possibilidade de acordos de *code-share*. Essa flexibilidade permite que as empresas ampliem suas redes de rotas e atendam melhor às necessidades dos passageiros, criando opções mais diversificadas de conexão⁵¹¹.

Incentiva a competitividade econômica por meio da concessão de isenções fiscais e aduaneiras para combustíveis, peças de reposição e outros suprimentos essenciais. Essas medidas ajudam a reduzir os custos operacionais e tornam as operações entre Brasil e Bolívia mais acessíveis. O acordo assegura a transferência irrestrita de receitas, promovendo um ambiente favorável para o investimento no setor de aviação. Por fim, prevê mecanismos de consulta e resolução de disputas, garantindo que as partes possam negociar eventuais problemas de forma bilateral⁵¹².

⁵⁰⁹ BRASIL. ARGENTINA. **Acordo sobre Transporte Aéreos Regulares entre os Estados Unidos do Brasil e o Governo da República Argentina.** Disponível em: <https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/783>. Acesso em: 01 set. 2024.

⁵¹⁰ BRASIL. BOLÍVIA. **Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado Plurinacional da Bolívia.** Disponível em: <https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/874>. Acesso em: 01 set. 2024.

⁵¹¹ BRASIL. BOLÍVIA. “ref. 509”.

⁵¹² BRASIL. BOLÍVIA. “ref. 509”.

As liberdades de tráfego autorizadas refletem um modelo limitado de integração, onde liberdades mais amplas poderiam ser exploradas para fortalecer a autonomia regional. Além de isenções, seria essencial investir em capacidades locais para a produção de suprimentos aeronáuticos e desenvolvimento tecnológico. Isso reduziria a dependência de importações e fortaleceria a autonomia regional⁵¹³.

No Acordo de Serviços Aéreos entre Brasil e Bolívia (1951), as liberdades de 1ª a 4ª foram uniformizadas, seguindo padrões globais de conectividade e acordos bilaterais básicos. Já a 5ª liberdade foi harmonizada, considerando que sua aplicação pode depender de ajustes regionais e negociações para atender às necessidades econômicas e operacionais. A abertura para a inclusão de liberdades adicionais também reflete uma abordagem harmonizada e flexível, que pode ser explorada no futuro para promover maior integração regional⁵¹⁴.

C. Colômbia: Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Colômbia (1958) e o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Colômbia (2021)

O Acordo de Serviços Aéreos entre Brasil e Colômbia estabelece um marco importante para o fortalecimento da conectividade aérea entre os dois países. Com direitos de 1ª a 6ª liberdade de carga e mista, sendo esta última, com restrição, visa promover a cooperação bilateral no setor de aviação, permitindo o transporte de passageiros, carga e correio, proporcionando uma estrutura clara para a regulamentação das operações aéreas e garantindo segurança⁵¹⁵.

No que se refere às liberdades de tráfego, o acordo concede a 3ª e 4ª liberdade do ar para voos regulares, permitindo o transporte direto de passageiros e carga entre pontos designados no Brasil e na Colômbia. Essa disposição assegura a conectividade entre os dois países com possibilidade de escalas em terceiros países e oferece flexibilidade operacional para as companhias aéreas⁵¹⁶.

⁵¹³ BRASIL. BOLÍVIA. “ref. 509”.

⁵¹⁴ BRASIL. BOLÍVIA. **Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado Plurinacional da Bolívia**. Disponível em: <https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/874>. Acesso em: 01 set. 2024.

⁵¹⁵ BRASIL. COLÔMBIA. **Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Colômbia**. Assinado em 28 de maio de 1958. Disponível em: <https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/1216>. Acesso em: 01 set. 2024.

⁵¹⁶ BRASIL. COLÔMBIA. “ref. 514”.

A flexibilização das operações comerciais permite que as companhias aéreas designadas adaptem suas rotas e frequências de voos de acordo com a demanda. A possibilidade de acordos de *code-share* entre companhias de ambos os países e de terceiros cria uma rede ampliada de conectividade com maior acesso a rotas e destinos⁵¹⁷.

O Acordo também inclui incentivos econômicos como isenções fiscais para combustíveis, peças de reposição e provisões de bordo. Essas medidas reduzem os custos operacionais das companhias aéreas. A facilidade para transferir receitas sem restrições é outro atrativo financeiro, garantindo maior segurança econômica para as empresas envolvidas e estimulando o investimento no setor de aviação entre os dois países⁵¹⁸.

Por fim, prevê mecanismos de consulta e resolução de disputas, bem como revisões periódicas para adaptação às mudanças no setor aéreo. O Acordo de Serviços Aéreos entre Brasil e Colômbia representa uma importante ferramenta para a integração regional, fortalecendo os laços econômicos e culturais entre os dois países⁵¹⁹.

No entanto, a análise do conteúdo do acordo permite concluir que as liberdades de tráfego oferecem conectividade básica, mas limitam uma exploração mais ampla do potencial de integração regional. O acordo pode ser visto como um exemplo de como os países do Sul Global começaram a construir sua infraestrutura de conectividade de forma limitada dentro de um contexto global desigual⁵²⁰.

Por isso, durante a visita oficial do Presidente da Colômbia ao Brasil, realizada em 18 de outubro de 2021, os presidentes de ambos os países formalizaram a assinatura de um novo Acordo de Serviços Aéreos. O novo Acordo fortalece a cooperação bilateral no setor aéreo, promovendo a ampliação de rotas e a integração regional. Trata-se do segundo acordo deste tipo firmado pela Colômbia, sendo o primeiro estabelecido com os Estados Unidos, o que evidencia a crescente prioridade do país em expandir sua conectividade internacional e se integrar a novos mercados estratégicos⁵²¹.

⁵¹⁷ BRASIL. COLÔMBIA. “ref. 514”.

⁵¹⁸ BRASIL. COLÔMBIA. **Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Colômbia**. Assinado em 28 de maio de 1958. Disponível em: <https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/1216>. Acesso em: 01 set. 2024.

⁵¹⁹ BRASIL. COLÔMBIA. “ref. 517”.

⁵²⁰ BRASIL. COLÔMBIA. “ref. 517”.

⁵²¹ AEROIN. **Brasil e Colômbia assinam acordo bilateral para ampliar conectividade aérea**. Disponível em: <https://aeroin.net/brasil-e-colombia-assinam-acordo-bilateral-para-ampliar-conectividade-aerea/>. Acesso em: 18 abr. 2024.

O acordo amplia a liberalização do espaço aéreo, permitindo maior flexibilidade para as companhias aéreas operarem rotas e frequências com base em considerações de mercado. Além disso, favorece a conectividade sem restrições severas de capacidade. Alinha-se aos esforços de integração latino-americana, promovendo a conectividade como instrumento de fortalecimento da integração regional e econômica entre os dois países⁵²².

Oferece maior amplitude de direitos de tráfego, até a chamada "5ª liberdade do ar", permitindo às companhias aéreas designadas maior flexibilidade na operação de voos para outros países, passando pelos territórios de Brasil e Colômbia. Adota mecanismos para prevenir discriminação e práticas anticompetitivas, promovendo condições de igualdade entre as empresas aéreas e incentivando maior competitividade. As tarifas podem ser estabelecidas livremente pelas companhias aéreas, com pouca ou nenhuma interferência governamental, proporcionando maior flexibilidade para atender à demanda de mercado⁵²³.

Reduz barreiras burocráticas e adota uma abordagem mais moderna e simplificada, facilitando as operações das empresas aéreas e o acesso dos passageiros a novas rotas e serviços⁵²⁴. A oferta de novos voos entre os dois países é fundamental para ampliar o mercado e atender turistas e estudantes que utilizam o modal aéreo⁵²⁵.

No Acordo de Serviços Aéreos entre Brasil e Colômbia (1958 e 2021), as 3ª, 4ª e 5ª liberdades foram uniformizadas, refletindo práticas padronizadas que asseguram conectividade básica e flexibilidade operacional. As 1ª, 2ª e 6ª liberdades foram harmonizadas, pois sua implementação foi ajustada às condições específicas de infraestrutura, regulamentação e interesses nacionais. Esse equilíbrio reflete a busca por integração regional sem comprometer a soberania e os interesses locais⁵²⁶.

⁵²² BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Detalhamento do Acordo de Serviços Aéreos entre Brasil e Colômbia**. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/12508>>. Acesso em: 18 abr. 2024.

⁵²³ BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Detalhamento do Acordo de Serviços Aéreos entre Brasil e Colômbia**. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/12508>>. Acesso em: 18 abr. 2024.

⁵²⁴ BRASIL. "ref. 522".

⁵²⁵ BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. **Ampliação da malha internacional: Brasil ganhará novos voos para a Colômbia**. Disponível em: <<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2024/04/ampliacao-da-malha-internacional-brasil-ganhara-novos-voos-para-a-colombia#:~:text=Para%20Celso%20Ferrer%2C%20Ceo%20da,de%20an%C3%BAncio%20da%20nova%20rota.&text=Nas%20reuni%C3%B5es%20bilaterais%20com%20o,que%20mais%20receberam%20ossos%20vizinhos>>. Acesso em: 18 abr. 2024.

⁵²⁶ BRASIL. "ref. 522".

D. Equador: Acordo sobre Serviços entre o Governo da República do Equador e o Governo da República Federativa do Brasil (2013)

O Acordo de serviços aéreos entre Brasil e Equador estabelece um marco importante para o transporte aéreo regular entre os dois países, buscando promover uma conectividade regional. Concede de primeira à 7ª liberdades (carga) e de primeira à sexta (mista), permitindo que suas companhias aéreas designadas realizem voos diretos para transporte de passageiros e cargas entre pontos específicos. Contempla a possibilidade de escalas em países terceiros, oferecendo maior flexibilidade operacional às empresas⁵²⁷.

Concede incentivos econômicos e administrativos para as operações aéreas, isenções fiscais para combustíveis, peças de reposição e outros suprimentos essenciais, reduzindo os custos operacionais das companhias aéreas e tornando as rotas mais competitivas. Esses benefícios são importante para viabilizar a frequência e a sustentabilidade das operações entre Brasil e Equador, incentivando o aumento do fluxo de passageiros e mercadorias⁵²⁸.

Um dos pontos assinalados é a obrigação mútua entre Brasil e Equador de zelar pela segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, como o apoderamento de aeronaves. Na hipótese de ocorrer algum incidente, ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações e serviços de navegação aérea, os dois países assumirão o compromisso de prestar assistência mútua, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas para enfrentar, de forma rápida e segura, tal incidente ou ameaça⁵²⁹.

Estabelece uma estrutura para garantir a segurança nas operações aéreas, seguindo os padrões internacionais. Inclui a implementação de medidas de segurança e a cooperação entre as autoridades aeronáuticas de ambos os países. Compromisso necessário para manter a confiança dos passageiros e o funcionamento adequado das operações de aviação, especialmente em rotas internacionais. O acordo prevê mecanismos de consulta e solução de

⁵²⁷ BRASIL. EQUADOR. **Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Equador**. Disponível em: <https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/7444>. Acesso em: 01 set. 2024.

⁵²⁸ BRASIL. EQUADOR. “ref. 495”.

⁵²⁹ SENADO FEDERAL. **Senado aprova acordo aéreo entre Brasil e Equador**. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2021/05/25/senado-aprova-acordo-aereo-entre-brasil-e-equador>. Acesso em: 01 set. 2024.

disputas, permitindo ajustes e revisões periódicas para atender às mudanças no setor aéreo e às demandas de mercado⁵³⁰.

Contudo, a ausência de liberdades mais amplas, demonstra a priorização de uma conectividade limitada, deixando de lado uma integração aérea regional mais robusta, que poderia fortalecer a autonomia econômica na América do Sul⁵³¹.

No Acordo sobre Serviços Aéreos entre Brasil e Equador (2013), as liberdades de 1ª a 5ª foram uniformizadas, garantindo conectividade essencial e padronizada entre Brasil e Equador. Já as 6ª e 7ª liberdades foram harmonizadas, com adaptações específicas para atender às condições operacionais, regulamentares e comerciais, demonstrando uma abordagem equilibrada que busca promover maior flexibilidade sem comprometer a segurança e os interesses nacionais⁵³².

E. Paraguai: Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares entre o Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo da República do Paraguai (1951) e o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai (2016)

O Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares entre Brasil e Paraguai, assinado em 26 de junho de 1951, regula o transporte aéreo entre os dois países, promovendo conectividade e cooperação no setor de aviação civil. O acordo estabelece uma base para operações aéreas regulares, incluindo transporte de passageiros, cargas e correio, com foco na segurança, eficiência e igualdade de tratamento. Concede da primeira à 7ª liberdade do ar (carga) e de primeira à sexta (mista)⁵³³.

As rotas definidas no acordo conectam cidades estratégicas de ambos os países, como Assunção, São Paulo e Rio de Janeiro, permitindo que essas localidades sirvam como polos de tráfego aéreo regional. A designação de companhias aéreas pelos dois países para

⁵³⁰ BRASIL. EQUADOR. **Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Equador**. Disponível em: <https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/7444>. Acesso em: 01 set. 2024.

⁵³¹ BRASIL. EQUADOR. “ref. 529”.

⁵³² BRASIL. EQUADOR. “ref. 529”.

⁵³³ BRASIL. PARAGUAI. **Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai**. Assinado em 26 de junho de 1951. Disponível em: <https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/948>. Acesso em: 01 set. 2024.

operar as rotas especificadas prevê que essas empresas devem cumprir com as legislações locais e os padrões de segurança estabelecidos, garantindo operações regulares e seguras⁵³⁴.

Oferece benefícios como isenções fiscais e aduaneiras sobre combustíveis, peças de reposição e provisões de bordo para aeronaves envolvidas nos serviços regulares. A isenção de impostos sobre itens essenciais incentiva uma maior frequência de voos e operações mais eficientes. Por fim, o acordo inclui mecanismos para resolver disputas e revisar os termos conforme necessário, assegurando sua relevância ao longo do tempo⁵³⁵.

Busca promover uma integração regional mais forte, facilitando o transporte aéreo entre Brasil e Paraguai. No entanto, reflete o contexto histórico de sua assinatura e os padrões da época, sem considerar as especificidades regionais ou as demandas socioeconômicas das populações locais, priorizando conectividade básica por meio das liberdades de tráfego mais fundamentais e carecendo de disposições mais modernas, como liberdades adicionais que poderiam expandir a integração econômica e comercial⁵³⁶.

O Acordo sobre serviços aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai de 2016 moderniza as operações, incorporando conceitos de céus abertos ou maior liberalização, permitindo maior flexibilidade na escolha de rotas, frequências e operações comerciais, fomentando a concorrência e o aumento da conectividade entre os dois países, permitindo a designação de múltiplas companhias aéreas e incentivando a competição saudável, o que pode levar à redução de preços e melhoria dos serviços para os consumidores⁵³⁷.

Amplia os direitos de tráfego, incluindo a 5ª e 6ª liberdade do ar. Essa maior liberdade promove o comércio e o turismo. Libera as tarifas para serem definidas pelas companhias aéreas com base nas condições de mercado, facilitando a adaptação a flutuações na demanda e promovendo uma oferta mais competitiva. Adota uma abordagem mais

⁵³⁴ BRASIL. PARAGUAI. **Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai**. Assinado em 26 de junho de 1951. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/948>>. Acesso em: 01 set. 2024.

⁵³⁵ BRASIL. PARAGUAI. “ref. 533”.

⁵³⁶ BRASIL. PARAGUAI. “ref. 533”.

⁵³⁷ BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai**. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/aviso-as-redacoes/acordo-sobre-servicos-aereos-entre-o-governo-da-republica-federativa-do-brasil-e-o-governo-da-republica-do-paraguai>. Acesso em: 01 set. 2024.

simplificada e moderna, permitindo maior autonomia para as companhias aéreas e reduzindo barreiras administrativas⁵³⁸.

No contexto dos Acordos de Serviços Aéreos entre Brasil e Paraguai (1951 e 2016), as liberdades de 1^a a 5^a e a 7^a liberdade (carga) foram uniformizadas, promovendo conectividade básica e maior liberalização das operações entre os dois países. A 6^a liberdade e aspectos específicos de outras liberdades foram harmonizadas, refletindo adaptações técnicas e regulatórias para atender às demandas econômicas e regionais. Esses ajustes demonstram uma evolução das práticas, alinhando-se às necessidades modernas de integração econômica e comercial na região⁵³⁹.

F. Uruguai: Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares entre a República dos Estados Unidos do Brasil e a República Oriental do Uruguai (1956) e o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai (2009)

O Acordo de Serviços Aéreos entre Brasil e Uruguai, assinado em 28 de dezembro de 1956, regulamenta o transporte aéreo entre os dois países, estabelecendo diretrizes para a operação de voos regulares de passageiros, carga e correio. O objetivo era fortalecer as relações econômicas, culturais e políticas, criando uma estrutura clara e organizada para as operações de aviação civil internacional⁵⁴⁰.

O acordo contém cláusulas que promovem a igualdade de tratamento entre as companhias aéreas designadas por cada parte, garantindo que as taxas aeroportuárias e outros encargos não sejam superiores aos cobrados pelas empresas nacionais, buscando evitar práticas discriminatórias e assegurar um ambiente de operação equilibrado⁵⁴¹.

⁵³⁸ BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai**. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/aviso-as-redacoes/acordo-sobre-servicos-aereos-entre-o-governo-da-republica-federativa-do-brasil-e-o-governo-da-republica-do-paraguai>. Acesso em: 01 set. 2024.

⁵³⁹ BRASIL. PARAGUAI. **Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai**. Assinado em 26 de junho de 1951. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/948>>. Acesso em: 01 set. 2024.

⁵⁴⁰ BRASIL. URUGUAI. **Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai**. Assinado em 28 de dezembro de 1956. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/1130>>. Acesso em: 10 ago. 2024.

⁵⁴¹ BRASIL. URUGUAI. “ref. 539”.

Outro aspecto é a previsão de isenções fiscais e aduaneiras para combustíveis, peças de reposição e provisões de bordo. Essas isenções reduzem os custos operacionais e incentivam a operação contínua das companhias aéreas nas rotas estabelecidas. Além disso, o acordo também inclui mecanismos para solução de controvérsias e consultas periódicas para avaliar sua aplicação e propor ajustes conforme necessário⁵⁴².

Por fim, o acordo reflete uma abordagem pragmática para o desenvolvimento do transporte aéreo regional, promovendo uma cooperação estruturada entre Brasil e Uruguai. No entanto, à luz de padrões modernos de aviação, sua abrangência pode ser limitada, especialmente no que diz respeito à inclusão de liberdades de tráfego adicionais, como a cabotagem, que poderia ampliar ainda mais a integração regional. Esse acordo, entretanto, é um exemplo de como as bases da aviação civil internacional foram construídas na América do Sul durante o século XX⁵⁴³.

O Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai de 2009 introduziu maior flexibilidade, permitindo às companhias aéreas operarem com base em considerações de mercado, incorporando direitos de tráfego mais amplos, incluindo o uso de escalas internacionais e operações conjuntas, promovendo a conectividade entre os dois países com liberdades de 1ª a 6ª (mista) e de 1ª a 7ª para cargas⁵⁴⁴.

Permite a designação de múltiplas empresas aéreas de cada país, incentivando maior competitividade e diversidade de opções para os consumidores. Também promove condições de igualdade, combatendo práticas anticompetitivas, amplia os direitos de tráfego, incluindo a possibilidade de utilização da 5ª liberdade do ar, permitindo que as companhias aéreas transportem passageiros e cargas para terceiros países a partir de escalas no Brasil ou Uruguai⁵⁴⁵.

Além disso, libera as tarifas para serem definidas com base em considerações de mercado, permitindo maior flexibilidade e competitividade. Isso resulta em preços mais

⁵⁴² BRASIL. URUGUAI. **Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai**. Assinado em 28 de dezembro de 1956. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/1130>>. Acesso em: 10 ago. 2024.

⁵⁴³ BRASIL. URUGUAI. “ref. 541”.

⁵⁴⁴ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Detalhamento do Acordo sobre Serviços Aéreos entre Brasil e Uruguai**. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/6327>>. Acesso em: 10 ago. 2024.

⁵⁴⁵ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. “ref. 543”.

atrativos para os consumidores⁵⁴⁶. Nesse sentido, em vista o desafio do Uruguai ser localizado mais ao sul e ter perdido parte significativa dos voos durante a pandemia, está negociando um acordo de céus abertos que prevê a remoção do limite de voos regulares semanais entre os dois países com o objetivo de facilitar o transporte de passageiros e cargas⁵⁴⁷.

No contexto dos Acordos de Serviços Aéreos entre Brasil e Uruguai (1956 e 2009), as liberdades 1^a a 5^a e a 7^a (carga) foram uniformizadas, padronizando operações e promovendo conectividade bilateral e regional. A 6^a liberdade e ajustes relacionados à flexibilização operacional foram harmonizados, demonstrando uma adaptação às realidades econômicas e geográficas de ambos os países. O progresso na conectividade aérea entre Brasil e Uruguai reflete um equilíbrio entre padronização e adaptação regional, alinhado aos objetivos de integração econômica e operacional no cenário sul-americano⁵⁴⁸.

G. Venezuela: Acordo sobre Transporte Aéreo Regular entre a República Federativa do Brasil e a República da Venezuela (1988) e Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Bolivariana da Venezuela (2008)

O Acordo de Serviços Aéreos entre Brasil e Venezuela concede a 3^a e 4^a liberdade, que permitem o transporte direto de passageiros e carga entre pontos designados nos dois países. O acordo contempla escalas técnicas, proporcionando flexibilidade adicional para as operações aéreas⁵⁴⁹.

O Acordo permite que os países designem suas companhias aéreas para operar nas rotas definidas. Essa estrutura busca promover um equilíbrio entre as operações aéreas brasileiras e venezuelanas, incentivando a competição e a oferta de melhores serviços aos passageiros. No entanto, a ausência de incentivos específicos para operadoras locais pode

⁵⁴⁶ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. “ref. 543”.

⁵⁴⁷ AEROIN. **Após se aproximar de vizinhos, Uruguai quer acordo de céus abertos com o Brasil.** Disponível em: <<https://aeroin.net/apos-de-aproximar-de-vizinhos-uruguai-quer-acordo-de-ceus-abertos-com-o-brasil/>>. Acesso em: 03 set. 2024.

⁵⁴⁸ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Detalhamento do Acordo sobre Serviços Aéreos entre Brasil e Uruguai.** Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/6327>>. Acesso em: 10 ago. 2024.

⁵⁴⁹ BRASIL. VENEZUELA. **Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Bolivariana da Venezuela.** Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/3581>>. Acesso em: 10 ago. 2024.

favorecer grandes empresas internacionais, limitando o fortalecimento das companhias aéreas regionais⁵⁵⁰.

Aborda questões econômicas, como isenções fiscais para combustíveis e materiais de manutenção, que reduzem os custos operacionais das companhias aéreas, buscando viabilizar operações regulares e incentivar uma maior frequência de voos entre Brasil e Venezuela. Além disso, a possibilidade de acordos de *code-share* entre companhias de ambos os países e de terceiros amplia as opções de conectividade e de cooperação comercial no setor. Por fim, o documento inclui mecanismos para consultas regulares e solução de disputas, permitindo ajustes e revisões⁵⁵¹.

Embora busque promover a conectividade e a cooperação econômica entre os dois países, opera dentro de uma lógica que desconsidera as especificidades culturais, sociais e econômicas dos dois países. Também não explora liberdades adicionais que poderiam impulsionar a integração aérea regional e permitir que comunidades locais se beneficiassem diretamente⁵⁵².

O Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Bolivariana da Venezuela de 2008 expandiu os direitos de tráfego para incluir a 5ª liberdade do ar, permitindo que companhias aéreas embarquem e desembarquem passageiros e cargas em países terceiros. Essa ampliação promove maior conectividade internacional e competitividade no mercado aéreo. A permissão de designação de múltiplas empresas aéreas incentiva a concorrência e aumenta as opções para passageiros e transportadores⁵⁵³.

O Acordo introduziu maior flexibilidade na definição de tarifas, com base em considerações comerciais e de mercado, facilitando ajustes para atender às demandas e promovendo maior competitividade nos preços. Também adotou uma abordagem mais moderna, permitindo operações conjuntas como código compartilhado e simplificou a

⁵⁵⁰ BRASIL. VENEZUELA. **Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Bolivariana da Venezuela**. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/3581>>. Acesso em: 10 ago. 2024.

⁵⁵¹ BRASIL. VENEZUELA. “ref. 549”.

⁵⁵² BRASIL. VENEZUELA. “ref. 549”.

⁵⁵³ BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Detalhamento do Acordo sobre Serviços Aéreos entre Brasil e Venezuela**. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/6234>>. Acesso em: 10 ago. 2024.

aprovação de horários e voos adicionais, promovendo maior eficiência e adaptabilidade às mudanças do setor aéreo⁵⁵⁴.

Por fim, facilitou a operação em novas rotas e flexibilizou as regras para voos não regulares e transporte de carga, promovendo o desenvolvimento de mercados ainda não explorados. Com a introdução de isenções de taxas alfandegárias, simplificou o trânsito de passageiros e cargas, promovendo maior transparência nas operações das companhias aéreas⁵⁵⁵. Atualmente as liberdades do ar concedidas vão de primeira a sexta (com restrição) de carga e mista⁵⁵⁶.

No Acordo de Serviços Aéreos entre Brasil e Venezuela (1988 e 2008), as liberdades de 1ª a 5ª foram uniformizadas, promovendo conectividade básica e avançada de forma padronizada entre Brasil e Venezuela. A 6ª liberdade e as liberdades associadas ao transporte de carga foram harmonizadas, refletindo ajustes às condições econômicas e técnicas específicas de cada país. O acordo ilustra uma busca por equilíbrio entre padronização e flexibilidade, promovendo conectividade regional e internacional, embora com limitações para atender plenamente às necessidades locais e culturais⁵⁵⁷.

7.1.2.1. A Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) e o papel do Brasil na integração regional aérea sul-americana⁵⁵⁸

⁵⁵⁴ BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Detalhamento do Acordo sobre Serviços Aéreos entre Brasil e Venezuela**. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/6234>>. Acesso em: 10 ago. 2024.

⁵⁵⁵ BRASIL. “ref. 553”.

⁵⁵⁶ BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Acordos Internacionais de Serviços Aéreos**. Disponível em: <<https://sas.anac.gov.br/sas/acordos/>>. Acesso em: 13 dez. 2024.

⁵⁵⁷ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Detalhamento do Acordo sobre Serviços Aéreos entre Brasil e Uruguai**. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/6327>>. Acesso em: 10 ago. 2024.

⁵⁵⁸ BRASIL. Senado Federal. Projeto de Lei nº 4392, de 2023. **Altera o Código Brasileiro de Aeronáutica para ampliar a autorização de operação de companhias aéreas de qualquer nacionalidade no Brasil**. Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/159879>>. Acesso em: 09 nov. 2024. – Atualmente tramita no Brasil o Projeto de Lei nº 4.392/2023, aprovado na Comissão de Infraestrutura e que visa alterar a Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, dispendo sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) para permitir a cabotagem aérea a empresas aéreas estrangeiras na Amazônia Legal, área que engloba os estados brasileiros: Acre, Amazonas, Amapá, Pará, Maranhão, Mato Grosso, Rondônia, Roraima e Tocantins. O texto original proposto previa a autorização apenas para empresas sul-americanas, mas o relatório ampliou a abertura para companhias aéreas de qualquer nacionalidade. A princípio, o artigo 216 do CBA prevê que “os serviços de transporte doméstico são reservados a pessoas jurídicas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no país”. O projeto também prevê a não aplicação do § 2º do artigo 6º da Lei nº 13.745/2017 (Lei do Aeronauta) que dispõe que “o exercício das profissões de piloto de aeronave e comissário de voo é privativo de brasileiros natos ou naturalizados” e “que todas as empresas de transporte aéreo público, salvo empresas estrangeiras de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo, quando estiverem operando voos domésticos em território brasileiro, terão obrigatoriamente seu quadro de tripulantes composto por

A Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), estabelecida pelo Decreto nº 6.780 de 2009, apresenta características que podem ser analisadas, sob uma perspectiva decolonial, como oportunidades para desconstruir estruturas de dependência histórica e fomentar uma maior autonomia e integração regional⁵⁵⁹. A normativa informa sobre as condições para a exploração da infraestrutura aeroportuária pela iniciativa privada, por meio de concessão, algo significativo para o contexto regulatório da ANAC⁵⁶⁰.

A PNAC enfatiza a relevância da aviação civil como um instrumento de integração na América do Sul, almejando aprimorar a conectividade entre os países vizinhos e reforçar a posição do Brasil como um protagonista regional. Essa ênfase pode ser interpretada como um avanço em direção à criação de uma rede aérea mais autônoma, incentivando o intercâmbio entre nações da região⁵⁶¹.

Outro aspecto positivo da PNAC é a promoção da modernização da infraestrutura aeroportuária e do desenvolvimento de tecnologias locais. Esse movimento, apesar de ser parcial, pode ser visto como um fortalecimento das capacidades tecnológicas e produtivas do Brasil no segmento aéreo. A busca por infraestrutura própria é crucial para superar o legado de dependência⁵⁶².

A política também ressalta a importância de integrar as regiões menos desenvolvidas do Brasil ao sistema aéreo nacional. Essa iniciativa é fundamental para diminuir as desigualdades regionais, conectando populações historicamente marginalizadas à economia nacional e internacional. A inclusão territorial é essencial para desafiar a lógica colonial de centralização de recursos e poder nas capitais e grandes centros urbanos⁵⁶³.

A PNAC propõe a consolidação da regulação do setor aéreo de forma que esteja alinhada aos interesses nacionais, respeitando, ao mesmo tempo, os tratados internacionais.

brasileiros natos ou naturalizados, com contrato de trabalho regido pela legislação brasileira”. A aprovação do projeto pelo Senado ocorreu em caráter conclusivo, seguindo diretamente para a Câmara dos Deputados – sem votação no Plenário do Senado. Na Câmara também tramita o PL nº 539/2024 que trata da cabotagem – ainda em fase de deliberação –, mas inclui emendas que preservam os direitos dos tripulantes brasileiros, sem previsão para votação pelos deputados, podendo influenciar o PL nº 4.392/2023.

⁵⁵⁹ BRASIL. **Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009**. Aprova a Política Nacional de Aviação Civil – PNAC. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 19 fev. 2009. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6780.htm>. Acesso em: 21 nov. 2024.

⁵⁶⁰ FEITOSA, Fernando B. **A regulação dos transportes a partir da perspectiva da teoria da “smart regulation”**. 2023. 120 f. Tese (Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2023, p. 108.

⁵⁶¹ BRASIL. “ref. 558”.

⁵⁶² BRASIL. “ref. 558”.

⁵⁶³ BRASIL. “ref. 558”.

Essa autonomia regulatória, adequadamente implementada, pode servir como um mecanismo para proteger o mercado interno e fomentar políticas que beneficiem a economia local, atenuando a influência desproporcional de nações mais poderosas⁵⁶⁴.

Além disso, ao estabelecer diretrizes para o desenvolvimento sustentável da aviação civil, a PNAC demonstra uma preocupação com os impactos ambientais do setor. Como explica Feitosa, essa preocupação reflete o intuito de desenvolver um modelo de crescimento que respeite o meio ambiente, as comunidades locais, os consumidores e a coletividade:

[...] resta bem evidente esta íntima conexão que os transportes guardam com os direitos fundamentais. Não há acesso ao lazer e à cultura sem o transporte. Pessoas não podem trabalhar, sem acesso aos transportes urbanos. A qualidade de vida, sobretudo nos centros urbanos, perpassa por transporte eficiente, em todos os modais, que permita um meio pleno de fruição de direitos fundamentais e sociais. Essa reflexão fica muito evidente, quando se observa que um transporte ineficiente, caótico e custoso impacta diretamente em violações a direitos da coletividade e certamente em maior dimensão nas camadas mais humildes da sociedade. Na perspectiva coletiva, vale considerar a poluição, tensão social e restrições de locomoção que o acesso precário ao transporte pode causar⁵⁶⁵.

Os aspectos favoráveis do PNAC, como a promoção da integração regional, a valorização da infraestrutura nacional e a inclusão de áreas periféricas, oferecem oportunidades para a construção de uma aviação civil que favoreça a autonomia, igualdade e desenvolvimento sustentável. Portanto, esses elementos podem ser vistos como caminhos para superar a colonialidade do poder no setor aéreo, fortalecendo a posição do Brasil como líder regional e defensor de um modelo de aviação mais justo e integrado⁵⁶⁶.

8. Do Pacífico ao Atlântico: a dimensão decolonial dos Acordos Aéreos Multilaterais da CAN e do MERCOSUL

A imagem abaixo sobre o tráfego aéreo na América do Sul destaca a desigualdade no desenvolvimento da infraestrutura aérea entre as regiões. Enquanto os países da CAN avançaram na implementação de políticas de céus abertos, permitindo maior integração entre os Estados membros, o MERCOSUL ainda enfrenta desafios na criação de uma política

⁵⁶⁴ BRASIL. **Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009**. Aprova a Política Nacional de Aviação Civil – PNAC. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 19 fev. 2009. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6780.htm>. Acesso em: 21 nov. 2024.

⁵⁶⁵ FEITOSA, Fernando B. **A regulação dos transportes a partir da perspectiva da teoria da “smart regulation”**. 2023. 120 f. Tese (Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2023, p. 125.

⁵⁶⁶ BRASIL. “ref. 563”.

comum para o transporte aéreo. A imagem demonstra como as assimetrias de desenvolvimento interno e externo continuam sendo obstáculos para a plena integração regional aérea⁵⁶⁷.

Imagem 1 – Tráfego Aéreo na América do Sul em 21 de Novembro de 2024 às 16:55:51.



Fonte: Flightradar24 (2024).

De um lado, os países da CAN possuem, no âmbito dos acordos do bloco, regulamentos relativos à prestação do serviço de transporte aéreo que instituem uma política de céus abertos. Isto porque, na década de 1990, os países do então Pacto Andino realizaram esforços para liberalizar os serviços de transporte, especialmente o aéreo⁵⁶⁸:

La liberalización del transporte aéreo latinoamericano, iniciada a principios de los noventa, se ha desarrollado lentamente (y a diferentes velocidades en los países de la región), principalmente a través de los acuerdos subregionales (o multilaterales), y de forma más aislada a través de acuerdos bilaterales entre países⁵⁶⁹.

⁵⁶⁷ FLIGHTRADAR24. **Mapa de rastreamento de voos ao vivo**. Disponível em: <<https://www.flightradar24.com/-20.68,-67.19/4>>. Acesso em: 21 de Nov. 2024. Disponível em: 21 nov. 2024.

⁵⁶⁸ ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 122.

⁵⁶⁹ OLARIAGA, Oscar Díaz. **Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia**. Revista Transporte y Territorio, N. 14, Facultad de Ingeniería Civil, Universidad Santo Tomás, Bogotá, Colombia, 2016, p. 130.

Como resultado, adotou-se uma política de céus abertos entre os Estados membros⁵⁷⁰, por meio da adoção de uma série de normas comunitárias visando facilitar a liberação de diversos serviços, o que contribuiu para o crescimento do comércio e fortalecimento da integração física do bloco⁵⁷¹:

Is interesting to note that some Latin American countries are willing to establish regional multilateral agreements, such as Chile, Peru and Colombia. These countries are parts of various, and more or less restrictive, open-skies type of agreements, such as *cielos abiertos andino of 1990* or *Alianza del Pacífico*, both granting freedom of air up until the fifth freedom⁵⁷².

Em relação ao comércio de serviços, a CAN tem um dos esquemas de integração mais avançados do mundo, com regulamentos importantes em Direito Comunitário para todos os meios de transporte: multimodal, marítimo, aéreo – como o esquema de céus abertos – e demais formas de transporte⁵⁷³.

Do outro lado, apesar do Acordo de Fortaleza não ser resultante da atividade institucional do MERCOSUL – razão pela qual não está presente na lista de Tratados, Protocolos e Acordos assinados entre os Estados partes e associados do bloco⁵⁷⁴ – é reconhecido pela instituição por ter sido ratificado pelos seu países membros e representa um marco na integração aérea da sub-região⁵⁷⁵.

Como prevê o artigo 1º do Acordo de Fortaleza, seu objetivo é permitir a realização de novos serviços aéreos sub-regionais regulares, em rotas diferentes das rotas regionais efetivamente operadas nos termos dos Acordos Bilaterais, a fim de promover, desenvolver novos mercados e atender devidamente à demanda dos usuários⁵⁷⁶. No entanto, no espaço

⁵⁷⁰ ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 122.

⁵⁷¹ SILVA, Fladimir Candido da. **A integração aérea do norte paranaense no Mercosul**. Scientia Iuris, v. 7, 2004, p. 312-313.

⁵⁷² DEFOSSEZ, Delphine. **The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?**. 2022. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2020, p. 239.

⁵⁷³ FUENTES, Alfredo. **Situación actual y perspectivas de la Comunidad Andina**. OASIS, N. 12, Universidade Externado de Colombia, Bogotá, Colombia, 2007, p. 362.

⁵⁷⁴ MERCOSUL. **Tratados, Protocolos e Acordos**. Disponível em: <<https://www.mercosur.int/pt-br/documentos-e-normativa/tratados/>>. Acesso em: 15 nov. 2023.

⁵⁷⁵ SILVA, Fladimir Candido da. **A integração aérea do norte paranaense no Mercosul**. Scientia Iuris, v. 7, 2004, p. 311.

⁵⁷⁶ BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). **Acordo Sub Regional (Acordo de Fortaleza)**. MPor: 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/acordo-sub-regional-acordo-de-fortaleza>>. Acesso em: 01 set. 2023.

aéreo mercosurenho, não há política única de regulamentação dos serviços de transporte aéreo, em que pese a assinatura do Acordo em 1996:

O artigo primeiro estabelece, basicamente, um objeto típico de um acordo de céus abertos. Entretanto, o próprio artigo, ao definir o escopo do acordo como as “rotas diferentes das rotas regionais efetivamente operadas nos termos dos Acordos Bilaterais”, torna claro que não se trata de um acordo de céus abertos, mas sim de um acordo que visa a complementar os acordos bilaterais já existentes. Ainda, a substância do acordo mostra que, na verdade, trata-se de marco inicial no desenvolvimento ainda incipiente de um entendimento comum relativo à prestação de serviço de transporte entre os signatários do acordo⁵⁷⁷.

A política de Céus Abertos na CAN, com a adoção de normas comunitárias, e o Acordo de Fortaleza no MERCOSUL refletem um movimento de tentativa de superação das divisões herdadas do colonialismo. A aviação, nesse contexto, torna-se um instrumento de integração física e cultural, permitindo uma maior mobilidade entre populações e economias historicamente isoladas. A Decisão 582 e o Acordo de Fortaleza demonstram, no mínimo, o desejo de criar uma região mais forte e mais próxima através da aviação⁵⁷⁸.

8.1. A Decisão Nº 582 da CAN: cruzando as cordilheiras por vias aéreas e avançando em integração regional

A Decisão 582 da Comunidade Andina (CAN) estabelece uma estrutura jurídica abrangente para o transporte aéreo entre Peru, Bolívia, Colômbia e Equador. O objetivo principal é consolidar e harmonizar as normas sobre transporte aéreo, promovendo a integração regional e garantindo a eficiência, qualidade e segurança nos serviços oferecidos⁵⁷⁹.

A Decisão busca atualizar e consolidar diversas normas anteriores sobre transporte aéreo na região andina, refletindo as mudanças tecnológicas, socioeconômicas e empresariais das últimas décadas. Garante aos países membros o livre exercício das 3ª, 4ª e 5ª liberdades do ar para voos regulares de passageiros, carga e correio. Para voos não regulares, as mesmas liberdades são concedidas, desde que cumpram condições específicas, como a inexistência de

⁵⁷⁷ ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007, p. 123.

⁵⁷⁸ DEFOSSEZ, Delphine. **The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?**. 2022. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2020, p. 239.

⁵⁷⁹ COMUNIDAD ANDINA. **Decisión 582**. Transporte aéreo en la Comunidad Andina. Disponível em: <<https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/DocOf/DEC582.pdf>>. Acesso em: 13 de Ago. 2024.

serviços regulares na rota ou que as operações não prejudiquem a estabilidade econômica dos serviços regulares existentes. Incentiva operações entre países da sub-região e terceiros países, sujeito a negociações bilaterais ou multilaterais⁵⁸⁰.

Permite a designação de múltiplas companhias aéreas por cada país membro, eliminando restrições à entrada de novas empresas no mercado sub-regional. As companhias aéreas designadas devem ter sede efetiva no país membro que as nomeia, cumprindo critérios técnicos e administrativos que garantam a legitimidade e o controle operacional⁵⁸¹.

Um aspecto inovador é a promoção de voos fronteiriços em Zonas de Integração Fronteiriça (ZIF). Esses voos facilitam a conectividade em áreas de fronteira, tradicionalmente isoladas ou pouco atendidas, promovendo o desenvolvimento econômico e social dessas regiões. Isso reforça o papel do transporte aéreo como ferramenta de integração e desenvolvimento regional⁵⁸².

Além disso, o Comitê Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) é responsável por supervisionar a implementação da Decisão 582, avaliar sua aplicação, propor ajustes necessários e promover a harmonização, o fortalecimento e a cooperação de normas técnicas entre os países membros. A criação da CAAA reforça a capacidade institucional da CAN no setor aéreo, cuja governança regional proporciona uma plataforma para resolver disputas, propor melhorias e adaptar normas às mudanças no setor, fortalecendo a autonomia da região em relação às dinâmicas globais⁵⁸³.

A Decisão 582 estimula a concorrência saudável no mercado aéreo andino, incentivando a redução de custos e a ampliação das rotas disponíveis. Ao eliminar barreiras comerciais e técnicas, o documento promove um ambiente favorável para o crescimento do setor, beneficiando passageiros e operadores logísticos⁵⁸⁴.

O texto também prevê medidas para proteger os interesses dos passageiros, assegurando que os serviços oferecidos atendam a padrões mínimos de qualidade e segurança. Isso inclui direitos relacionados a tarifas, compensações em casos de cancelamentos e outras disposições que visam aumentar a confiança no setor⁵⁸⁵.

⁵⁸⁰ COMUNIDAD ANDINA. **Decisión 582**. Transporte aéreo en la Comunidad Andina. Disponível em: <<https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/DocOf/DEC582.pdf>>. Acesso em: 13 ago. 2024.

⁵⁸¹ COMUNIDAD ANDINA. “ref. 579”.

⁵⁸² COMUNIDAD ANDINA. “ref. 579”.

⁵⁸³ COMUNIDAD ANDINA. “ref. 579”.

⁵⁸⁴ COMUNIDAD ANDINA. “ref. 579”.

⁵⁸⁵ COMUNIDAD ANDINA. “ref. 579”.

Embora represente um avanço significativo na integração do transporte aéreo andino, ainda há espaço para aprimoramento. A inclusão de comunidades locais e regiões menos conectadas na formulação das políticas seria essencial para garantir que os benefícios da integração sejam distribuídos de forma equitativa. Como a normativa não interfere nos acordos bilaterais já existentes entre os países membros, encoraja revisão para alinhá-los ao espírito de integração regional⁵⁸⁶.

Os desafios que enfrenta para a promoção de céus abertos, refletem não apenas problemas estruturais e econômicos, mas também dificuldades que estão enraizadas em desigualdades históricas, econômicas e estruturais que perpetuam uma lógica de exclusão e dependência colonial⁵⁸⁷.

A região andina enfrenta disparidades na infraestrutura aeroportuária. Enquanto capitais como Bogotá, Lima e Quito possuem aeroportos modernos e bem conectados, áreas rurais, regiões de fronteira e cidades menores ainda carecem de instalações adequadas. Essa desigualdade limita a capacidade de implementar um modelo de céus abertos verdadeiramente inclusivo. Seria necessário investir em aeroportos regionais e em infraestrutura básica para garantir que as populações periféricas também se beneficiem da conectividade aérea⁵⁸⁸.

As diferenças econômicas entre os países membros da CAN criam um ambiente desigual para a implementação de céus abertos. Companhias aéreas de países andinos com economias mais robustas, como Colômbia e Peru, tendem a dominar o mercado aéreo andino, enquanto operadoras de países menores, enfrentar dificuldades para competir⁵⁸⁹. Isso reflete uma colonialidade do mercado, onde grandes *players* regionais absorvem os benefícios da liberalização, enquanto pequenos operadores locais são marginalizados⁵⁹⁰.

A centralização de operações em grandes *hubs* aeroportuários, como Bogotá ou Lima, enquanto cidades menores permanecem desconectadas, reforça a dependência das regiões periféricas em relação aos centros urbanos maiores, dificultando o desenvolvimento

⁵⁸⁶ COMUNIDAD ANDINA. “ref. 579”.

⁵⁸⁷ MICHAELS, Ralf. **Decolonial comparative law: FAQ**. In: A Research Agenda for Comparative Law. Edward Elgar Publishing, 2024, p. 57.

⁵⁸⁸ COMISSÃO ECONÔMICA PARA AMÉRICA LATINA E O CARIBE (CEPAL). **Infraestrutura aeroportuária na América Latina e Caribe: Boletim FAL**, n. 2, 2019. Disponível em: <<https://www.cepal.org/transporte>>. Acesso em: 17 nov. 2024, p. 12-13.

⁵⁸⁹ BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Estudio de integración del transporte aéreo en Sudamérica**. Andrés Ricover e Eugenio Negre (consultores), supervisão de Esteban Diez-Roux e Tulio Arvelo-Durán. Washington, D.C.: BID, 2013, p. 8. Disponível em: <<https://publications.iadb.org>>. Acesso em: 13 ago. 2024.

⁵⁹⁰ BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. “ref. 588”.

econômico e social local. A promoção de rotas descentralizadas e o fortalecimento de pequenos aeroportos seriam essenciais para romper com essa lógica excludente⁵⁹¹.

A geografia única da região andina, com cadeias de montanhas, altitudes elevadas e densas florestas amazônicas, impõe desafios técnicos e operacionais para a aviação. A implementação de céus abertos na região exige tecnologias avançadas, formação de pilotos e pilotos e investimentos significativos em infraestrutura de navegação aérea, fatores frequentemente são desconsiderados em políticas que seguem modelos globais aplicados de maneira homogênea⁵⁹².

Os países membros da CAN enfrentam desafios institucionais, como instabilidade política, falta de recursos técnicos e descontinuidade de políticas públicas. Essa fragilidade institucional dificulta a implementação consistente de políticas de aviação, incluindo a promoção de céus abertos. Uma abordagem decolonial enfatiza o fortalecimento das capacidades institucionais locais e regionais para que os céus abertos na região andina sejam implementados de forma justa e eficaz, de forma reimaginada do modelo de aviação civil, priorizando as peculiaridades locais, fortalecendo capacidades regionais e garantindo a participação inclusiva de todos os atores envolvidos⁵⁹³.

Também chama atenção a Decisão 650 de 15 de Novembro de 2006 que dispõe sobre as Estatísticas comunitárias sobre o transporte aéreo, publicadas mensalmente. Como previsto em seu artigo 1º, o objetivo é que os países membros se comprometam a preparar e transmitir estatísticas comunitárias sobre a prestação de serviços de transporte aéreo internacional:

Los países miembros se comprometen a elaborar y transmitir estadísticas comunitarias sobre la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional, regulares y no regulares, de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación realizados en sus respectivos territorios; así como, de otros aspectos relacionados con la infraestructura y calidad del servicio del transporte aéreo, detallados en el artículo 4, necesarios para la formulación, seguimiento y evaluación de las políticas en materia de transporte aéreo que se desarrollen en el ámbito comunitario⁵⁹⁴.

⁵⁹¹ BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. “ref. 588”.

⁵⁹² COMISSÃO ECONÔMICA PARA AMÉRICA LATINA E O CARIBE (CEPAL). **Infraestrutura aeroportuária na América Latina e Caribe: Boletim FAL**, n. 2, 2019. Disponível em: <<https://www.cepal.org/transporte>>. Acesso em: 17 nov. 2024, p. 13.

⁵⁹³ MICHAELS, Ralf. **Decolonial comparative law: FAQ**. In: A Research Agenda for Comparative Law. Edward Elgar Publishing, 2024, p. 63.

⁵⁹⁴ COMUNIDADE ANDINA. **Decisión 650**. Estadísticas Comunitarias sobre el transporte aéreo. Disponível em: <<https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/DocOf/DEC650.pdf>>. Acesso em: 01 set. 2023.

A Decisão 650 leva em conta os preceitos básicos para elaboração de estatísticas comunitárias previstos pelo Programa de Estatística Comunitária 2000-2004 – Decisão 488 de 13 de dezembro de 2000 – que estabeleceu um marco específico para o desenvolvimento das estatísticas dos transportes, visto que para desempenharem as tarefas que lhes são atribuídas no contexto da política comunitária de transportes aéreos e do futuro desenvolvimento da política comum de transportes, as instituições comunitárias devem ter à disposição dados estatísticos comparáveis, coerentes, relevantes, regulares e oportunos sobre o volume e o desenvolvimento do transporte aéreo⁵⁹⁵.

O artigo 2º da Decisão 650 prevê que os dados estatísticos do transporte aéreo comunitário são coletados e preparados por meio dos pareceres técnicos de especialistas governamentais em estatísticas de transporte aéreo das Autoridades Aeronáuticas Civas de cada país membro – como a Dirección General de Aeronáutica Civil de Bolívia, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia, Dirección General de Aviación Civil de Ecuador e Dirección General de Aeronáutica Civil do Peru – e enviados ao Comitê Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) e Comitê Andino de Estatísticas (CAE)⁵⁹⁶.

O artigo 3º explica que a estrutura conceitual usada pelas Autoridades Aeronáuticas Civas para preparar as estatísticas é a desenvolvida pela Organização Internacional de Aviação Civil (OACI), harmonizada com os Sistemas das Nações Unidas e o Fundo Monetário Internacional (FMI). Em seguida, o artigo 4º complementa que para efeitos de integração da informação estatística mencionada no artigo 1º, são estabelecidos cinco conjuntos de dados relativos às estatísticas dos transportes aéreos⁵⁹⁷:

- A) movimento internacional regular e não regular de aeronaves, passageiros, carga e correspondência;
- B) infraestrutura aeronáutica;
- C) parque aeronáutico;
- D) qualidade e conformidade do seu serviço, com base nos direitos e deveres dos usuários, transportadores e operadores e;
- E) indicadores de transporte aéreo⁵⁹⁸.

Por fim, sobre a difusão, o artigo 6º trata da divulgação desses dados estatísticos, tendo sido criado o Sistema Estatístico de Transporte Aéreo da Comunidade Andina (SETA),

⁵⁹⁵ COMUNIDADE ANDINA. **Decisión 650**. Estadísticas Comunitarias sobre el transporte aéreo. Disponível em: <<https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/DocOf/DEC650.pdf>>. Acesso em: 01 set. 2023.

⁵⁹⁶ COMUNIDADE ANDINA. “ref. 594”.

⁵⁹⁷ COMUNIDADE ANDINA. “ref. 594”.

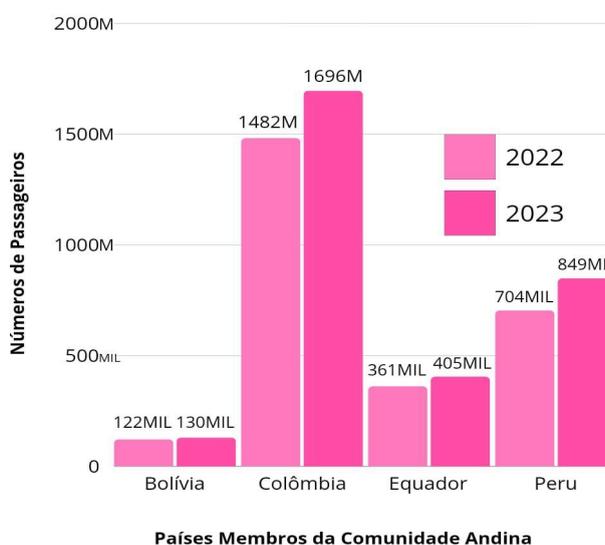
⁵⁹⁸ COMUNIDADE ANDINA. “ref. 594”.

por meio do qual é fornecida informações estatísticas confiáveis. A gestão e administração do sistema está a cargo da Secretaria-Geral da Comunidade Andina⁵⁹⁹.

Em síntese, a Decisão reconhece que a coleta de dados de forma comparável e harmonizada permite a criação de um sistema integrado com informação confiável, coerente e de acesso rápido para que os países membros possam seguir ampliando a produção de dados para compará-los entre si e, na medida do possível, com os dados dos voos internacionais fornecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), sem prejuízo das necessidades próprias da Comunidade Andina⁶⁰⁰.

A normativa deu origem ao Informe Estatístico do Tráfego Aéreo da CAN com dados mensais e anuais. O Informe Estatístico de Novembro de 2023, nesse sentido, apresentou os dados da evolução do setor aéreo comunitário andino sobre a demanda por transporte aéreo do mercado internacional com o número de voos comunitários dos países membros⁶⁰¹, como demonstra o gráfico 5 e 6 abaixo:

Gráfico 5 – Distribuição do Tráfego Internacional de passageiros dos países membros da CAN em 2023.



Fonte: Sistema de Informação Estatística de Transporte Aéreo da CAN (2023). Autoria própria.

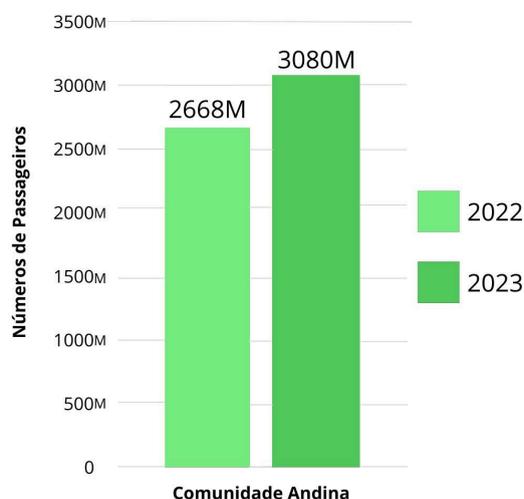
⁵⁹⁹ COMUNIDADE ANDINA. **Decisión 650**. Estadísticas Comunitarias sobre el transporte aéreo. Disponível em: <<https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/DocOf/DEC650.pdf>>. Acesso em: 01 set. 2023.

⁶⁰⁰ COMUNIDADE ANDINA. “ref. 598”.

⁶⁰¹ AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Anuário do Transporte Aéreo**. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/panorama-do-mercado/anuario-transporte-aereo>>. Acesso em: 10 nov. 2024.

Segundo esses mesmos dados de tráfego aéreo da Comunidade Andina, o tráfego aéreo internacional de seus países membros cresceu 5 milhões e setecentos e quarenta e oito mil passageiros em novembro de 2023 em relação ao mesmo mês do ano de 2022. Os países latinos como Bolívia, Colômbia, Equador e Peru tiveram um aumento no ano de 2022 de cento e vinte e dois mil, um milhão e quatrocentos e oitenta e dois mil, trezentos e sessenta e um mil, setecentos e quatro mil passageiros e já ano de 2023 contaram com um crescimento de cento e trinta mil, um milhão e seiscentos e noventa e seis mil, quatrocentos e cinco mil e oitocentos e quarenta e nove mil passageiros⁶⁰². De acordo com o informe estatístico elaborado pela Secretaria General da CAN, em novembro de 2023, um total de três milhões e oitenta mil passageiros no que diz respeito em novembro de 2022 com um total de dois milhões e seiscentos e sessenta e oito mil passageiros se moveram pelos aeroportos internacionais dos países que integram a Comunidade Andina⁶⁰³.

Gráfico 6 – Distribuição total do Tráfego Internacional de passageiros da CAN em 2023.



Fonte: Sistema de Informação Estatística de Transporte Aéreo da CAN (2023). Autoria própria.

⁶⁰² COMUNIDADE ANDINA. **Crece tráfico aéreo y de carga en la Comunidad Andina**. Notas de prensa. 2024. Disponível em:

<<https://www.comunidadandina.org/notas-de-prensa/crece-trafico-aereo-y-de-carga-en-la-comunidad-andina/#:~:text=El%20tr%C3%A1fico%20a%C3%A9reo%20internacional%20en,el%20Per%C3%BA%2020%2C6%25>>.

Acesso em: 08 mar. 2024.

⁶⁰³ COMUNIDADE ANDINA. **Tráfico aéreo en la comunidad andina – Noviembre 2023**. Secretaría General. Disponível em: <<https://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE1000.pdf>>. Acesso em: 08 mar. 2024.

O **Gráfico 6** demonstra que no mesmo período, o tráfego aéreo intracomunitário de passageiros também cresceu. Um total de 512 mil passageiros se mobilizaram entre os quatro países, número de 26,5% superior ao mesmo mês de 2023. Quanto ao tráfego de carga e correio, em novembro de 2023, se registrou um aumento de 1,2% comparado com novembro de 2022, o anterior, como resultado de maior carga e correio mobilizada pela Colômbia que cresceu 3,2%, além disso, Equador registrou um crescimento de 5,9%, tanto a carga como correio mobilizada no Peru e Bolívia diminuiu 11,8% e 9,5%, respectivamente⁶⁰⁴.

A Decisão N° 582 da CAN e as normas relacionadas (como a Decisão 650) uniformizam e harmonizam as liberdades do ar para promover a integração aérea regional entre os países membros (Peru, Bolívia, Colômbia e Equador). As liberdades de 3ª, 4ª e 5ª foram uniformizadas, garantindo uma aplicação padronizada e fortalecendo a integração aérea entre os países da CAN. Por outro lado, as liberdades aplicáveis a voos não regulares, operações em ZIF, e negociações com países terceiros foram harmonizadas, permitindo ajustes conforme as condições econômicas e regulatórias de cada país. Essa abordagem busca equilibrar padronização e flexibilidade, promovendo conectividade aérea regional e integração econômica na região andina⁶⁰⁵.

8.2. Produção de estatísticas esquecidas: o Acordo de Fortaleza e suas implicações

O Acordo de Fortaleza sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais, celebrado em 17 de dezembro de 1996, é um marco na integração da aviação civil entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Uruguai e Peru. O principal objetivo é permitir a realização de novos serviços aéreos sub-regionais regulares, focando em rotas anteriormente não atendidas pelos acordos bilaterais. Busca desenvolver mercados inexplorados e atender melhor à demanda dos usuários, promovendo a conectividade regional de forma complementar às iniciativas bilaterais⁶⁰⁶.

⁶⁰⁴ COMUNIDADE ANDINA. “ref. 602”.

⁶⁰⁵ COMUNIDAD ANDINA. **Decisión 582**. Transporte aéreo en la Comunidad Andina. Disponível em: <<https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/DocOf/DEC582.pdf>>. Acesso em: 13 ago. 2024.

⁶⁰⁶ BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). **Acordo Sub Regional (Acordo de Fortaleza)**. MPor: 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/acordo-sub-regional-acordo-de-fortaleza>>. Acesso em: 01 out. 2024.

Os serviços sub-regionais, no Acordo, são definidos como operações regulares de passageiros, carga e mala postal, realizadas dentro da sub-região abrangida pelos países signatários. Esses serviços são regulados por critérios específicos, buscando evitar sobreposições com as rotas já estabelecidas por acordos bilaterais. Dentre as liberdades de tráfego concedidas estão a primeira, segunda, terceira e quarta. Tráfegos adicionais, como a 5ª e 6ª liberdades, podem ser autorizados mediante negociação entre os Estados partes⁶⁰⁷.

Cada Estado Parte pode designar uma ou mais empresas aéreas para operar as rotas sub-regionais. Essas designações são comunicadas por Nota Diplomática, e as empresas devem cumprir os requisitos legais e regulatórios de cada Estado Parte. As rotas sub-regionais incluem trajetos entre pontos dos Estados Partes que não são atendidos pelos acordos bilaterais. Essa flexibilidade operacional permite a exploração de mercados específicos e o desenvolvimento de conexões mais diretas entre cidades menores ou regiões economicamente estratégicas⁶⁰⁸.

O acordo prevê isenções fiscais para combustíveis, peças de reposição e provisões de bordo. Essas medidas reduzem os custos operacionais e incentivam a operação contínua das empresas designadas, facilitando o desenvolvimento de rotas com maior potencial de tráfego. O Conselho de Autoridades Aeronáuticas é responsável pela supervisão do acordo, resolução de controvérsias e harmonização de normas entre os Estados Partes. Sua criação reflete a necessidade de um órgão multilateral que assegure sua aplicação e resolva conflitos⁶⁰⁹.

Exige que os Estados Partes simplifiquem e harmonizem seus regulamentos alfandegários, sanitários e de imigração para facilitar as operações sub-regionais. Ao ampliar a conectividade aérea mercosurena, contribui para o desenvolvimento econômico regional, facilita o comércio, o turismo e o intercâmbio cultural, especialmente em áreas que anteriormente não eram bem atendidas pela aviação comercial por meio dos acordos bilaterais⁶¹⁰.

Busca reduzir práticas de competição desleal e elimina barreiras que limitam o acesso das empresas aéreas aos mercados sub-regionais. Prevê revisões periódicas para ajustar

⁶⁰⁷ BRASIL. “ref. 605”.

⁶⁰⁸ BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). **Acordo Sub Regional (Acordo de Fortaleza)**. MPor: 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/acordo-sub-regional-acordo-de-fortaleza>>. Acesso em: 01 out. 2024.

⁶⁰⁹ BRASIL. “ref. 607”.

⁶¹⁰ BRASIL. “ref. 607”.

suas disposições às mudanças no setor aéreo e eliminar gradualmente restrições que possam limitar a eficácia do acordo⁶¹¹.

As disposições do Acordo de Fortaleza complementam os acordos bilaterais já existentes entre os Estados Partes. Isso garante que o acordo seja um instrumento adicional para fomentar a conectividade, sem criar conflitos regulatórios. Porém, embora o acordo tenha um escopo abrangente, sua implementação enfrenta desafios como a infraestrutura limitada em aeroportos regionais. Esses fatores podem limitar o alcance de seus benefícios⁶¹².

Sob uma perspectiva decolonial, o Acordo de Fortaleza também enfrenta desafios para promover céus abertos, especialmente quando analisado à luz das peculiaridades de seus países signatários. Como visto no Capítulo 1, de maneira semelhante à CAN, mas com algumas especificidades próprias, esses obstáculos complicam a realização de uma integração aérea justa e equilibrada na região⁶¹³.

Um dos problemas mais evidentes é também a disparidade na infraestrutura aeroportuária entre os países. Enquanto Chile possui aeroportos bem equipados e integrados em grandes *hubs* internacionais, países como Bolívia⁶¹⁴ e Paraguai⁶¹⁵ enfrentam limitações em termos de modernização e capacidade operacional que perpetua uma lógica de exclusão territorial, em que as populações de áreas menos conectadas permanecem marginalizadas⁶¹⁶.

Os países signatários dependem fortemente de tecnologias, combustíveis e equipamentos importados para operar seus sistemas de aviação. Essa dependência reflete a colonialidade econômica, que mantém os países em desenvolvimento subordinados às dinâmicas dos países altamente desenvolvidos. Essa situação limita o alcance das liberdades

⁶¹¹ BRASIL. “ref. 607”.

⁶¹² BRASIL. “ref. 607”.

⁶¹³ MICHAELS, Ralf. **Decolonial comparative law: FAQ**. In: A Research Agenda for Comparative Law. Edward Elgar Publishing, 2024, p. 63.

⁶¹⁴ BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Bolívia: Programa de Infraestrutura e Operações Aeroportuárias - Fase 2 (BO-L1209)**. Perfil de projeto. Washington, D.C.: BID, 2019, p. 2. Disponível em: <<https://ewdata.rightsindevelopment.org/files/documents/09/IADB-BO-L1209.pdf>>. Acesso em: 01 out. 2024.

⁶¹⁵ PARAGUAI. **Plan Nacional de Desarrollo Paraguay 2030**. Assunção: Ministério do Planejamento, 2014, p. 53. Disponível em: <<https://www.stp.gov.py/pnd/wp-content/uploads/2014/12/pnd2030.pdf>>. Acesso em: 01 out. 2024.

⁶¹⁶ BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Estudio de integración del transporte aéreo en Sudamérica**. Andrés Ricover e Eugenio Negre (consultores), supervisão de Esteban Diez-Roux e Tulio Arvelo-Durán. Washington, D.C.: BID, 2013, p. 228. Disponível em: <<https://publications.iadb.org>>. Acesso em: 13 ago. 2024.

de tráfego previstas pelo acordo, já que os altos custos operacionais tornam as rotas menos lucrativas inviáveis para operadores menores⁶¹⁷.

Embora o acordo permita a designação de múltiplas empresas para operar rotas sub-regionais, a lógica do mercado favorece grandes companhias aéreas, que dominam as rotas mais lucrativas. Pequenos operadores, especialmente em países menores como Paraguai e Uruguai, enfrentam dificuldades para competir em condições justas. Seria fundamental criar incentivos que promovam a participação de operadores locais e regionais⁶¹⁸.

Embora o Acordo de Fortaleza represente um avanço na tentativa de integrar os sistemas aéreos dos países signatários, enfrenta desafios que limitam sua eficácia. É necessário reestruturar as prioridades do acordo para abordar desigualdades territoriais, promover maior inclusão de pequenos operadores e garantir que os benefícios da conectividade aérea sejam distribuídos de forma mais equitativa entre as populações, o que exige investimentos em infraestrutura local⁶¹⁹.

O artigo 14 do Acordo de Fortaleza, que trata das Estatísticas, estabelece que as empresas aéreas que operam em rotas sub-regionais devem fornecer às Autoridades Aeronáuticas dos países onde atuam informações estatísticas detalhadas sobre o tráfego transportado, incluindo a determinação de origem e destino. Além disso, prevê o intercâmbio semestral dessas informações estatísticas de interesse comum entre as Autoridades Aeronáuticas dos Estados Partes. No entanto, devido aos desafios enfrentados na integração regional do Mercosul, os dados aéreos comunitários não estão sendo produzidos, embora haja troca de informações, resultando no descumprimento das disposições do referido artigo⁶²⁰.

No Acordo de Fortaleza sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais, as liberdades do ar foram abordadas de forma a equilibrar a conectividade regional e a flexibilidade operacional entre os países signatários (Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Uruguai e Peru). As liberdades uniformizadas são as de 1ª à 4ª, aplicadas consistentemente entre os países signatários para criar uma base de conectividade sub-regional. Já as liberdades harmonizadas

⁶¹⁷ BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. “ref. 615”.

⁶¹⁸ DEFOSSEZ, Delphine. **The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?**. 2022. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2020, p. 241.

⁶¹⁹ BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). **Acordo Sub Regional (Acordo de Fortaleza)**. MPor: 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/acordo-sub-regional-acordo-de-fortaleza>>. Acesso em: 01 out. 2024.

⁶²⁰ BRASIL. “ref. 618”.

são as de 5ª à 6ª, aplicadas de forma condicional, conforme negociações e demandas específicas de cada Estado Parte⁶²¹.

8.3. Nuvens regionais consultivas: o Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados-Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC)

A importância da CLAC reside em sua função como comissão consultiva na busca pela integração regional nos serviços de transporte aéreo dentro de sua estrutura. Isso possibilitou a integração não apenas dos países que compõem a CAN, mas também do MERCOSUL, além da possibilidade de incluir na integração aérea outras nações da América do Sul e Central também latino-americanas que não pertencem a esses blocos econômicos. Nesse contexto, a CLAC também desempenha um papel fundamental ao contribuir para o fortalecimento de um contrapoder, promovendo os acordos de serviços aéreos na região por meio da concessão de direitos de tráfego de 3ª, 4ª, 5ª e 6ª liberdade⁶²².

Existe a possibilidade de expandir os direitos mencionados anteriormente, considerando que também estão incluídos para os países que assim decidirem: a 7ª liberdade para serviços exclusivos de carga; a 7ª liberdade para serviços combinados de passageiros e carga; e o direito à cabotagem, que abrange a 8ª e a 9ª liberdade. O acordo prevê todas as liberdades do ar garantidas, estipula que cada parte do acordo tem o direito de designar tantas companhias aéreas quanto desejar e estabelece que a designação deve ser comunicada por escrito por meios diplomáticos a todas as outras partes e ao depositário do acordo⁶²³. A Secretaria da CLAC, localizada em Lima, no Peru, é a depositária do Acordo que permanece aberto para assinatura por aqueles que ainda não o fizeram⁶²⁴.

No Brasil, o Acordo foi celebrado em Brasília em 8 de novembro de 2012 e enviado à apreciação legislativa do Congresso Nacional brasileiro para ser incorporado ao

⁶²¹ BRASIL. “ref. 618”.

⁶²² JAC. **Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos**. Disponível em: <<http://www.jac.gob.cl/politica-aerocomercial/acuerdo-multilateral-de-cielos-abiertos-clac/>>. Acesso em: 01 set. 2023.

⁶²³ DEFOSSEZ, Delphine. **The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?**. 2022. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2020, p. 237-238.

⁶²⁴ CLAC. Comissão Latino-Americana de Aviação Civil. **Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados membros da CLAC**. Disponível em: <<https://clac-lacac.org/acordo-multilateral-de-ceus-abertos/?lang=pt-br>>. Acesso em: 9 dez. 2024.

ordenamento jurídico quatro anos mais tarde, por meio da Mensagem nº 458, de 2016⁶²⁵. Foi apresentado à Câmara dos Deputados em 13 de outubro de 2016 e transformado no Projeto de Decreto Legislativo nº 77, de 2017, tendo sido 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 Cidadania⁶²⁶.

Em 15 de setembro de 2018 estava pronto para a pauta em Plenário: o texto é transformado no Decreto Legislativo Nº 183 de 2018 que aprovou o Acordo Multilateral da CLAC em 20 de dezembro de 2018. O Acordo entrou em vigor em abril de 2019, após ter sido ratificado por Brasil, Panamá e Uruguai. Além de países como Aruba, Belize, Chile, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicarágua, Panamá, República Dominicana e Venezuela. São membros da CLAC todos os Estados-membros da CAN e do MERCOSUL⁶²⁷.

Dentre os observadores da CLAC, a CAN aparece na lista juntamente com outras organizações internacionais como a Organização dos Estados Americanos (OEA), Aliança do Pacífico (AP), Comissão Europeia (CE) etc. enquanto o MERCOSUL não figura como um observador⁶²⁸. Por fim, segundo ainda dados da CLAC, apenas Panamá, Uruguai e Brasil ratificaram o Acordo, enquanto Chile, República Dominicana, Guatemala, Paraguai, Colômbia e Honduras já o assinaram e aguardam ratificação⁶²⁹.

Nesse sentido, a não participação do MERCOSUL como observador da CLAC é uma oportunidade perdida. Deixar de estar ativo nas discussões estratégicas que moldam a aviação na região, não colabora com a ampliação de sua influência por meio do setor de transporte aéreo latino-americano⁶³⁰.

O Acordo Multilateral de Céus Abertos da CLAC tem uma série de benefícios a partir de uma perspectiva decolonial, com foco na integração regional, valorização das

⁶²⁵ BRASIL. Câmara dos Deputados. **Mensagem nº 458, de 2016**. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1593431>. Acesso em: 9 dez. 2024.

⁶²⁶ CAMINO, Maria Ester Mena Barreto; MENCK, José Theodoro Mascarenhas. **O espaço aéreo, as chamadas liberdades do ar e os respectivos atos internacionais submetidos ao poder legislativo entre 1988 e 2018**. Brasília: Câmara Legislativa, 2018. p. 21.

⁶²⁷ CLAC. Comissão Latino-Americana de Aviação Civil. **Estados-membros**. Disponível em: <<https://clac-lacac.org/estados-membros/?lang=pt-br>>. Acesso em: 10 jan. 2023.

⁶²⁸ CLAC. Comissão Latino-Americana de Aviação Civil. **Observadores**. Disponível em: <https://clac-lacac.org/nos/?lang=pt-br#obs_po>. Acesso em: 10 jan. 2023.

⁶²⁹ CLAC. Comissão Latino-Americana de Aviação Civil. **Acordo Multilateral de Céus Abertos – CLAC**. Disponível em: <https://clac-lacac.org/acordo-multilateral-de-ceus-abertos/?lang=pt-br#por-am_ra>. Acesso em: 10 jan. 2023.

⁶³⁰ CLAC. “ref. 627”.

diferenças normativas e estímulo a mecanismos que valorizam a hegemonia tradicional na aviação. O acordo adota o princípio de pluriversalidade, permitindo que diferentes normas e interesses coexistam sob um único quadro regulatório. Os Estados partes são capazes de aplicar reservas ao acordo com base em sua realidade econômica, política e social⁶³¹.

Um acordo multilateral para o transporte aéreo cria um espaço onde países menores ou menos desenvolvidos da América Latina têm voz e podem igualmente negociar com potências regionais. Isso dá a países historicamente desfavorecidos no transporte aéreo internacional a capacidade de influenciar as normas sob as quais serão regulamentados. O acordo tem foco na solidariedade regional e a colaboração entre países latino-americanos para estabelecer um marco regulatório decolonial de aviação⁶³².

O artigo 5º, alíneas a) e b) do Estatuto da CLAC prevê, ainda, que esta tem como objetivo promover investigações sobre o impacto econômico do transporte aéreo na região e que o Memorando de Entendimento firmado entre a CLAC e a IATA deve promover maior intercâmbio de informações estatísticas entre os Estados-membros. Contudo, não foram encontrados estudos publicados em seu sítio oficial a respeito⁶³³, mas no da IATA. De toda forma, constatou-se que a Associação Latino-Americana de Transporte Aéreo (ALTA), que produz assiduamente compêndios estatísticos completos de transporte aéreo latino-americano, é uma observadora da CLAC⁶³⁴, o que é positivo.

9. Considerações Parciais

O espaço aéreo sul-americano, por meio dos Acordos de Serviços Aéreos multilaterais pactuados no âmbito da CAN e do MERCOSUL, bem como os bilaterais do Peru e Brasil celebrados com os demais países membros dos dois blocos, com alguns avanços e esforços de integração, se encontra “metade aberto” e “metade fechado”.

Em que pese os acordos bilaterais e regionais analisados realizarem progressos, a pesquisa detectou um padrão que se limita às 3ª e 4ª liberdades de tráfego – em alguns casos

⁶³¹ JAC. **Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos**. Disponível em: <<http://www.jac.gob.cl/politica-aerocomercial/acuerdo-multilateral-de-cielos-abiertos-clac/>>. Acesso em: 01 set. 2023.

⁶³² JAC. “ref. 630”.

⁶³³ CLAC. **Comissão Latino-Americana de Aviação Civil**. Documentos. Disponível em: <https://clac-lacac.org/documentos/?lang=pt-br#por_doc_est>. Acesso em: 9 dez. 2024.

⁶³⁴ CLAC. **Comissão Latino-Americana de Aviação Civil. Observadores**. Disponível em: <https://clac-lacac.org/nos/?lang=pt-br#obs_po>. Acesso em: 10 jan. 2023.

5ª liberdade e, em outros mais raros ainda, até 6 ou 7ª liberdade – restringindo operações que poderiam fomentar maior conectividade e competitividade. Acordos específicos com liberdades aéreas mais amplas, como a 6ª e a 7ª, evidenciam uma resistência estrutural à uma maior liberalização do espaço aéreo.

Alguns acordos bilaterais do Brasil e do Peru se aproximam de uma política de "céus abertos". No caso dos Acordos bilaterais do Brasil, podem ser destacados o Acordo com a Argentina (1948) – atualizado com o Memorando de Entendimento de 2024; o Acordo com o Paraguai (1951 e 2016); o Acordo com o Uruguai (1956 e 2009); o Acordo com a Colômbia (1958 e 2021); o Acordo com o Peru (2009); o Acordo com o Equador (2013). Do Peru, podem ser mencionados o Acordo com a Argentina (2007). Esses acordos equilibram preservação da identidade nacional com promoção de autonomia regional.

No exemplo da Bolívia, situação em que não há acordos bilaterais vigentes com o Peru, a Decisão 582 é crucial para superar desafios geográficos e a falta de acesso ao mar, proporcionando maior conectividade aérea não só com o Peru, mas com os demais membros do bloco.

Já o MERCOSUL realiza a concessão limitada da 3ª e 4ª liberdade, com a 5ª liberdade aplicada somente com aprovações bilaterais, controlando o tráfego internacional e minimizando as interferências externas. Prioriza interesses econômicos sobre a integração cultural, refletindo um modelo de integração mais econômico e comercial do que identitário. O bloco enfrenta desafios internos devido a interesses nacionais conflitantes e proteção de mercados locais, incentiva a integração sub-regional de forma cautelosa, promovendo abertura limitada. Ao promover integração, mantém políticas protetoras para companhias aéreas nacionais e depende de negociações bilaterais.

Logo, ao tempo em que os céus sul-americanos se caracterizam como "parcialmente abertos e parcialmente fechados", detecta-se um movimento gradual em direção à liberalização com o objetivo de melhor integração aérea dados os desafios geográficos e perda significativa de voos durante a pandemia, como ocorre com o Uruguai. No entanto, tal processo deve levar em conta a perspectiva decolonial, priorizando as realidades e necessidades locais de inclusão e a sustentabilidade regional para que seja possível transformar o espaço aéreo em um elemento-chave de integração econômica e social no continente, alinhado às demandas e o interesse de mobilidade das populações sul-americanas por seu próprio continente.

Por fim, a pesquisa observou que a produção de dados estatísticos é vital para monitorar e promover o desenvolvimento do transporte aéreo regional. A CAN, apesar de seus desafios, apresenta uma estrutura de produção, coleta, compartilhamento e análise de dados estatísticos comunitários aéreos mensais e anuais, enquanto o MERCOSUL carece de uma abordagem integrada.

Com a ausência de um banco de dados mercosurenho, encontra-se limitado o potencial do bloco de análise comparativa dos acordos de serviços aéreos – até mesmo do ponto de vista decolonial – bem como a formulação de políticas conjuntas entre seus países membros com robustez e integração. Nesse sentido, seria positiva a colaboração entre CAN e MERCOSUL e as autoridades aeronáuticas de seus respectivos membros para a produção de dados estatísticos aéreo regionais que facilitem a comparação de dados e a avaliação do impacto dos acordos aéreos entre os dois blocos.

A CLAC, nesse sentido, é uma importante comissão consultiva que promove a integração regional nos serviços de transporte aéreo na América Latina, abrangendo países da CAN, e MERCOSUL, facilitando a concessão de direitos de tráfego, que vão da 3ª à 9ª liberdade do ar, permitindo assim a cabotagem e a 7ª liberdade para serviços exclusivamente de carga, além de operações mistas que envolvem passageiros e carga.

Também desempenha um papel vital no fortalecimento de um contrapoder decolonial, ao estabelecer um marco regulatório que valoriza a diversidade normativa e a solidariedade entre os países da região. No entanto, a falta de participação do MERCOSUL como observador na CLAC representa uma oportunidade perdida. Ademais, embora o Estatuto da CLAC mencione a realização de estudos sobre os efeitos econômicos do transporte aéreo, não existem publicações disponíveis no sítio da CLAC, mas no site da IATA e ALTA e outras entidades privadas, que oferecem dados detalhados sobre o setor.

10. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A aviação civil é fundamental para o aprofundamento da integração regional na América do Sul e, se bem utilizada, é uma ferramenta decolonial – especialmente quando se lembra a contribuição latino-americana de Santos Dumont para o desenvolvimento tecnológico aéreo.

Os acordos multilaterais e bilaterais analisados contribuem para a conectividade aérea na região, ao tempo em que evidenciam as limitações estruturais e institucionais que dificultam a implementação de "céus abertos". As restrições às liberdades de tráfego, a exclusão de regiões geográficas de difícil acesso, a baixa infraestrutura aeroportuária, o equilíbrio econômico financeiro para consumidores e companhias aéreas são algumas das dificuldades que perpetuam as desigualdades históricas no acesso aos benefícios da aviação civil sul-americana.

Os acordos que contribuem com as perspectivas decoloniais, promovendo integração e reduzindo desigualdades estruturais no setor de aviação da América do Sul são a Decisão Nº 582 da CAN (2005) que apoia a decolonialidade ao promover a integração regional por meio de regulamentações harmonizadas de serviços aéreos. Permite o livre exercício da terceira, quarta e quinta liberdades do ar para voos regulares de passageiros e cargas, facilitando a conectividade entre os estados-membros, respeitando os contextos regulatórios locais. Ao abordar as disparidades regionais e promover a cooperação transfronteiriça, desafia os paradigmas da aviação eurocêntrica e global centrada no norte.

O Acordo de Fortaleza (1996) também contribui para a decolonialidade ao focar em serviços aéreos sub-regionais em países do MERCOSUL. Enfatiza a conectividade em áreas mal atendidas, particularmente por meio da flexibilidade operacional e incentivos para operadores menores. Ao promover rotas que conectam regiões marginalizadas, o acordo se alinha com os objetivos decoloniais de abordar desigualdades e apoiar o desenvolvimento local.

Quanto aos acordos bilaterais, podem ser mencionados o do Peru com a Argentina (2007), Peru com o Brasil (2009), Brasil com a Argentina (1948 e 2024), Brasil com a Colômbia (1958 e 2021), Brasil com o Equador (2013), Brasil com o Paraguai (1951 e 2016) e Brasil com o Uruguai (1956 e 2009). Esses acordos destacam um modelo latino-americano

de céus abertos, equilibrando harmonização e preservação da identidade nacional com promoção de autonomia regional.

Há uma relação entre a aviação civil e a integração regional sul-americana por meio de uma linha histórica e conceitual que conecta o potencial da aviação como atividade econômica à promoção de integração econômica e social entre os países do continente sul-americano. A aviação civil pode superar fronteiras físicas e simbólicas, viabilizando a circulação de bens, serviços e pessoas, alinhando-se aos ideais históricos de unidade da América Latina defendidos por líderes da independência – como Bolívar – em países como Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela, quase todos membros atuais da CAN.

Os paralelos entre o sonho de Bolívar de integração regional e o papel visionário de Alberto Santos Dumont no desenvolvimento da aviação se conectam. Enquanto Bolívar idealizava a liberdade de trânsito como parte essencial de um continente unido, Dumont ofereceu a inovação tecnológica que tornaria esse ideal mais tangível no século XX. A aviação emerge, assim, como símbolo de progresso e modernidade, com impacto econômico, integrador e cultural relevante.

Também reflete sobre o impacto econômico do transporte aéreo, apontando como contribui para o desenvolvimento regional ao facilitar o comércio, o turismo e a circulação de pessoas. Contudo, ressalta os desafios e desigualdades estruturais da região, como a centralização das operações em grandes centros urbanos e a dificuldade de integração de áreas remotas.

É traçado um panorama sobre as estruturas normativas que regem a aviação civil internacional, desde a Convenção de Chicago até a evolução para Acordos de Céus Abertos, demonstrando a relevância de adaptar tais normas à realidade latino-americana. Nesse contexto, apresenta como essencial a necessidade de promover uma integração que reconheça as especificidades do Sul Global.

O papel das organizações regionais como a CAN e o MERCOSUL promovem uma agenda de integração mais equitativa e sustentável. A análise ressalta a importância de valorizar as iniciativas regionais latino-americanas, como é o caso da própria CAN, cuja experiência em integração aérea muitas vezes é invisibilizada pela predominância de outros modelos de integração.

O fortalecimento da aviação civil na América Latina requer infraestrutura e acordos políticos, mas também uma abordagem inclusiva que considere as dinâmicas locais e

regionais. A integração pelo ar é tanto um objetivo estratégico como uma oportunidade para promover autonomia econômica e social na região, vivos nos ideais de Bolívar, na tecnologia desenvolvida por Santos Dumont e por meio da cooperação internacional.

Os acordos de céus abertos vão além da liberalização do transporte aéreo internacional e promoção da integração econômica entre as nações dos dois blocos. Visam aumentar a conectividade, diminuir barreiras tarifárias e expandir o acesso aos serviços de transporte aéreo, beneficiando tanto os usuários quanto as companhias aéreas. No entanto, a análise conclui que os ganhos desses acordos são também fortemente influenciados pelo contexto político, econômico e estrutural de cada país membro.

Os pontos positivos incluem a facilitação de rotas internacionais, a promoção da concorrência entre as companhias aéreas e o fortalecimento do turismo e comércio regional. Além disso, os acordos promovem uma mobilidade maior para pessoas e bens, o que dinamiza as economias locais e abre novos mercados. Em termos de eficiência, os "céus abertos" simplificam as normas regulatórias, tornando o setor aéreo mais atraente para investimentos.

Por outro lado, há também os desafios que os países signatários enfrentam. Um dos problemas centrais é a desigualdade estrutural e aérea entre os membros, que pode criar um ambiente competitivo desfavorável para economias menores ou em desenvolvimento. Além disso, a dominação do mercado por grandes companhias aéreas pode restringir a entrada de novos concorrentes e diminuir os benefícios esperados da liberalização.

Outro aspecto crítico mencionado é o impacto desigual dos "céus abertos" nas comunidades periféricas e em regiões menos conectadas. Enquanto os grandes centros urbanos se beneficiam da expansão das rotas, as áreas rurais e remotas continuam marginalizadas, perpetuando disparidades regionais. Esses desafios ressaltam a necessidade de estratégias mais inclusivas que levem em consideração as realidades locais e as necessidades das comunidades afetadas.

Esta pesquisa destaca a necessidade de alinhar os acordos de "céus abertos" com investimentos em infraestrutura aeroportuária e tecnologia de navegação aérea. A ausência dessas melhorias pode limitar os benefícios da liberalização, especialmente em países com infraestrutura insuficiente. Além disso, é essencial encontrar um equilíbrio entre a liberalização econômica e a proteção dos direitos dos consumidores, garantindo altos padrões de segurança e qualidade nos serviços aéreos.

Logo, embora os acordos de "céus abertos" representem um avanço significativo para a integração regional, não oferecem, sozinhos, uma solução abrangente para os desafios que os blocos econômicos enfrentam. É necessário um esforço renovado que assegure que os benefícios do transporte aéreo sejam distribuídos de forma equitativa entre todas as populações da região.

Por meio de uma perspectiva comparada decolonial, se observa que enquanto a CAN adota uma estrutura supranacional aérea mais robusta, o MERCOSUL incentiva a integração sub-regional de forma cautelosa, promovendo abertura mais controlada. Os acordos de serviços aéreos no âmbito dos dois blocos evidenciam tanto desafios estruturais quanto oportunidades significativas para a integração aérea na região. Ao investigar as políticas de "céus abertos" e as iniciativas de cooperação entre os países membros, tanto no espaço aéreo mercosureño, como no andino, constata-se a centralização das operações nos grandes centros urbanos com a necessidade urgente de incluir as regiões periféricas e as comunidades fronteiriças.

A Decisão 582 da CAN e mesmo o Acordo de Fortaleza foram um primeiro passo importante na criação de um ambiente propício para fomentar a mobilidade entre os países. O mesmo se dá com os Acordos Aéreos bilaterais na América do Sul – dada a constatação de que o Acordo de Fortaleza é um acordo sub-regional dependente das negociações bilaterais – diante dos céus mercosureños ainda estarem “fechados”, por exemplo, é preferível que continuem a se abrir bilateralmente, ao invés de permanecerem paralisados em âmbito sub-regional, desde que permitam, progressivamente, a implementação de liberdades de tráfego mais amplas entre seus países.

Se uma das finalidades do Acordo de Fortaleza era abrir os “céus” bilateralmente, ao menos, esse objetivo, aos poucos e gradualmente, está sendo cumprido, embora ainda com restrições. Ainda assim, se observa que não é saudável que o acordo mercosureño de serviços aéreos e a aplicabilidade de seus outros objetivos sejam “esquecidos”, como a produção de dados estatísticos.

Instituições como o Comitê Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) são cruciais para enfrentar ativamente os desafios técnicos e de infraestrutura, promovendo uma governança colaborativa e soluções adaptadas às realidades locais. Essa coordenação é vital para equilibrar os interesses nacionais e regionais, além de monitorar a construção de uma aviação mais sustentável e integrada. Aliás, no que diz respeito à integração regional aérea

andina, seu Programa Estatístico Comunitário e a produção de dados estatísticos sobre o transporte aéreo de seus países membros, no mínimo, a pesquisa demonstra que o bloco andino não está “morto”.

A CLAC desempenha um papel fundamental na integração dos serviços de transporte aéreo na América Latina, envolvendo países da CAN, MERCOSUL e outras nações da região. Sua atuação no fortalecimento é um contrapoder decolonial que promove um marco regulatório que valoriza a diversidade normativa e a solidariedade regional. Esse modelo possibilita que nações menos desenvolvidas tenham uma participação ativa e possam influenciar as normas do transporte aéreo internacional, o que promove a integração e a colaboração no setor.

Entretanto, a ausência do MERCOSUL como observador da CLAC representa uma oportunidade não aproveitada para o bloco, que poderia participar de discussões estratégicas que impactam a aviação na região. Adicionalmente, embora o Estatuto da CLAC traga a previsão de realização de estudos sobre o impacto econômico do transporte aéreo, não há publicações disponíveis em seu site, mesmo com a colaboração de organizações como IATA e ALTA, que oferecem estatísticas detalhadas do setor.

Esta dissertação reforça a urgência de uma abordagem transformadora na elaboração de políticas e acordos internacionais de serviços aéreos, promovendo uma aviação civil que seja verdadeiramente representativa e acessível a todos os segmentos da sociedade sul-americana, assegurando que os céus abertos se tornem não apenas um conceito, mas uma realidade efetiva e justa.

Os Acordos Internacionais de Serviços Aéreos não devem ser vistos apenas como instrumentos econômicos ou comerciais. O mapeamento e a discussão sobre essas normatividades locais multilaterais e bilaterais marginalizadas que a pesquisa apresenta, demonstra que estas são expressões de um desejo de integração e reconexão que desafiam os legados do colonialismo, capazes de promover e melhorar a autonomia regional. São também, antes de tudo, em que pese as feridas históricas e resquícios coloniais, o que Ralf Michaels chama de “direito que não colabora com a colonialidade”, ou seja, o próprio direito decolonial da aviação.

Isto porque, o esforço metodológico, científico, filosófico e sociológico de pesquisa com a aplicação do método comparado decolonial fez emergir, sucessivamente, como estruturado no trabalho, a identificação dos acordos de serviços aéreos dos países e blocos

analisados do sul global que podem e devem ser melhor explorados e ouvidos, de modo que seu objetivo foi alcançado.

Para investigações futuras, é crucial, sob uma ótica comparativa decolonial, aprofundar a avaliação dos acordos internacionais de serviços aéreos multilaterais de diferentes blocos, assim como dos acordos bilaterais estabelecidos por países da América Latina, mas também África e Ásia. Essa análise é vital, pois entender esses acordos vai além da categorização como "céus abertos" ou "céus fechados". É necessário examinar até que ponto esses céus estão abertos ou fechados, investigando suas identidades e qualidades próprias, de modo a contribuir para as perspectivas decoloniais aplicadas à internacionalização dos direitos.

A aviação, ao conectar os povos e reduzir distâncias, desempenha um papel essencial na construção de uma América do Sul mais integrada e menos dividida em diversos setores econômicos. O tráfego aéreo ilustra este movimento de transformação, onde as rotas aéreas tornam-se linhas de integração em uma geografia de resistência histórica. Uma abordagem decolonial sugere uma reimaginação dessas políticas, com vistas a transformar os céus sul-americanos em espaços verdadeiramente inclusivos e emancipadores.

Fortalecer e ampliar gradualmente os acordos de serviços aéreos na região potencializa não apenas o crescimento de serviços de transporte de passageiros, de carga e de correios, mas também gera aumento de mão de obra especializada em aviação civil, outra problemática que a indústria enfrenta e com risco de colapso dada a necessidade de profissionais altamente qualificados. O crescimento turístico regional utilizando o transporte aéreo aumenta o conhecimento das culturas diversificadas da região, a exploração econômica e cultural latino-americana. Urge melhoramento da infraestrutura aeroportuária em áreas estratégicas, integrada ao transporte multimodal e, conseqüentemente, ampliação de novas rotas para empresas aéreas que venham a incluir outras liberdades do ar.

Os acordos multilaterais e bilaterais firmados pelos países e blocos analisados indicam uma contribuição latino-americana singular para a internacionalização dos acordos de céus abertos: um modelo de "céus parcialmente abertos e parcialmente fechados". Esse modelo reflete que os acordos analisados se encontram entre a uniformização e a harmonização, evidenciando avanços na circulação de algumas obrigações de direito internacional, ainda que sem alcançar uma liberalização completa.

REFERÊNCIAS

Artigos científicos e livros

ABEYRATNE, Ruwantissa. **Legal Priorities in Air Transport**. Montreal: Springer, 2019.

ACHARYA, A. **Regionalism Beyond eu-Centrism**. In: BÖRZEL, T. A.; RISSE, T. *The Oxford Handbook of Comparative Regionalism*. [S. l.]: Oxford University, 2016.

ALVARES GASPAR, Renata. **A cooperação jurídica em matéria civil dentro do MERCOSUL: nascimento de um direito processual civil mercosureno**. In: 9 Congresso Brasileiro de Direito Internacional, 2011, Brasília. *Estudos de Direito Internacional: XXI*. Curitiba: Juruá Editores, v. 1, 2011.

ARBELÁEZ BOLAÑOS, Catalina. **Cielos abiertos andinos**. Revista Estudios de Derecho. Medellín: Colombia: Universidad de Antioquia, 1997.

BANDEIRA, M. L. A. **Relações Internacionais da América Latina: velhos e novos paradigmas**. 2ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

BARAT, Josef. **Logística e transporte no processo de globalização: oportunidades para o Brasil**. São Paulo: UNESP, Instituto de Estudos Econômicos e Internacionais (IEEI), 2007.

BASSO, Maristela. **Mercosul: do Passado ao Futuro. Mercosul – Mercosur: estudos em homenagem a Fernando Henrique Cardoso**. São Paulo: Atlas, 2007.

BAUMANN, Renato. **Integração Regional - Teoria e Experiência Latino-Americana**. 1ª Ed. Rio de Janeiro: LTC Editora, V. 1, 2013.

BOLÍVAR, Simón. **Carta de Jamaica**. Comisión Presidencial para la Conmemoración del Bicentenario de la Carta de Jamaica, Centro Nacional de Historia/Archivo General de la Nación, Caracas, 2015.

BRICEÑO RUIZ, José. **Las teorías de la integración regional: más allá del eurocentrismo**. Bogotá: Universidad Cooperativa de Colombia: **Centro de Pensamiento Global, Colección de bolsillo Acontecer Mundial** - Tomo 8, 2018.

CALVO CASTILLO, M. Ángel. **El espacio aéreo y su reglamento internacional**. *Iuris tantum*, vol. 34, N. 31, 2020.

CAMINO, Maria E. M. B.; MENCK, José T. M. **O espaço aéreo, as chamadas liberdades do ar e os respectivos atos internacionais submetidos ao poder legislativo entre 1988 e 2018**. Brasília: Câmara Legislativa, 2018.

CAMINO, Maria E. M. B.; MENCK, José T. M.. **Tempo de Internacionalização dos atos internacionais: Poder Executivo e Congresso Nacional (1988-2019)**. Brasília: .Câmara Legislativa, 2019.

CARDOSO SQUEFF, Tatiana de A. F. R.. **Por um olhar geopolítico às disputas territoriais na América Latina**. Caderno de Relações Internacionais, v. 7, n. 13, p. 113-139, 2016.

CASELLA, Paulo B. **Existe espaço para a sobrevivência do MERCOSUL?** Cadernos do Programa de Pós-Graduação em Direito - PPGDIR/UFRGS, 2014.

CASTRILLO DE MANUEL, Óscar de. **Una crítica a la cláusula de nacionalidad: el mayor obstáculo para la verdadera liberalización del transporte aéreo**. Procesos de Mercado: Revista Europea de Economía Política, vol. XIX, nº 1, Primavera 2022.

CAVALCANTE, E. P. G; DUARTE, Cristiane R.; COHEN, Regina. **Arquitetura de aeroportos: dos terminais de passageiros operacionais aos comerciais**. Projotar, Natal, v. 2, n. 1, 2020.

DELMAS-MARTY, Mireille. Três desafios para um Direito mundial. Tradução e Posfácio Fauzi Hassan Choukr. Lumen Juris, 2003.

DELMAS-MARTY, Mireille. Trois défis pour un droit mondial. Tradução Livre. Paris, Éditions du Seuil, nov. 1998.

DEMPSEY, Pau Stephen. Public **International Law**. Ed. McGill University, 2017.

DUMONT, Alberto Santos. **Os meus balões (“dans l’ air”)**. Tradução do original francês por A. de Miranda Santos. – 2. ed. – Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2016.

DY, M. (2014). **Opening ASEAN's Skies, the ASEAN Way: Lessons from the European Experience and the Prospects of an Integrated Aviation Market** (April 18, 2014). p. 2. Disponível em SSRN: <<http://ssrn.com/abstract=2426438>> ou <<http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2426438>>. Acesso em: 16 set. 2023.

FARIA, Werter. Unidade do Direito e Uniformidade na interpretação e aplicação das normas do MERCOSUL, im: BAPTISTA, Luiz Olavo; FONSECA, José Roberto Franco da (orgs), **o Direito Internacional no Terceiro Milênio: estudos em homenagem ao Prof. Vicente Marotta Rangel**, São Paulo: Ed. Ltr, 1998.

FUENTES, Alfredo. **Situación actual y perspectivas de la Comunidad Andina**. OASIS, N. 12, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, Colombia, 2007.

GAL, Paulo H. C. **Comunidade Andina de Nações e Aliança do Pacífico: modelos de integração regional**. ÍANDÉ: Ciências e Humanidades. São Bernardo do Campo, V. 2, Nº 3, 2019.

GARCÍA, Manuel G. S. **La política de transporte aéreo en la Comunidad Andina de Naciones**. Revista de Derecho Privado, Nº 6, Julio/Diciembre, 2000.

GONÇALVES, Verônica K.; INOUE, Cristina Y. A. **Brasil e o Sistema das Nações Unidas: desafios e oportunidades na governança global**. In: SCHIMITZ, Guilherme de Oliveira. ROCHA, Rafael Assumpção (org.). Brasília: Ipea, 2017.

JAGUARIBE, Helio. Problemas e Perspectivas do Mercosul. **Mercosul – Mercosur: estudos em homenagem a Fernando Henrique Cardoso**. São Paulo: Atlas, 2007.

KAISER, Stefan A. **El ejercicio de la soberanía de los Estados**. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 2010.

KLEIN, Luciane. **A qualificação do consumidor nos processos de integração regional**. Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Uberlândia (UFU), v. 47, n. 1, 2019.

KLEIN, Luciane; SCOTTI, Luciana (Org.). **El Derecho Internacional Privado del MERCOSUR en la práctica de los tribunales internos de los Estados Partes**. Assunção: Secretaria do Tribunal Permanente de Revisão do MERCOSUL, 2020.

KRUGMAN, Paul; VENABLES, A. **Integration, specialization and adjustment**. European Economic Review. v. 40, 1996.

LAFER, Celso. “Prefácio”. **MERCOSUL: das negociações à implantação**. BAPTISTA, Luiz O.; MERCADANTE, Araminta de Azevedo; CASELLA, Paulo Borba. 2ª Ed. São Paulo: LTr, 1998.

LARA, Fabiano T. R.; LEURQUIN, Pablo. **A integração dos transportes aéreos no Mercosul e a atuação da Agência Nacional de Aviação Civil**. In: XX Congresso Nacional do CONPEDI, Vitória, Es. Anuais do XX Congresso Nacional do CONPEDI. Florianópolis: Fundação Boiteux, v. 1, 2011.

LEVI, M.; REGGIARDO, G. **La Alianza del Pacífico en el regionalismo sudamericano actual**. Revista Mexicana de Política Exterior, n. 106, 2016.

LEURQUIN, Pablo; AVELAR, Mariana M. **Os desafios jurídicos econômicos da aviação regional no Brasil**. Revista Brasiliense de Políticas Públicas (Online), Brasília, v. 6, nº 2, 2016.

LIMA, Gabriela Garcia Batista. **A internacionalização dos direitos e a incomensurabilidade de valores: sua proposta como reflexo de uma tradição**. In: XVI Congresso Nacional do CONPEDI, Brasília, 2008.

LOPES, Inez. O Direito Internacional Privado e a proteção do consumidor em serviços de transporte aéreo. In: **Dizer o Direito: o papel dos tribunais no século XXI, Atas do VII Congresso Internacional “Direito na Lusofonia”**. UMinho Editora, 2021.

LOPES, Inez; FEITOSA, Fernando; BARROS, Livia C. A. A Governança Global na Aviação Civil e a Atuação de Atores Privados Internacionais. In: LOPES, Inez; PALUMA, Thiago;

SQUEFF, Tatiana (Org.). **Diálogos Hermenêuticos entre Direito Internacional Privado e o Direito Internacional Público**. 1ª Ed. Belo Horizonte: Arraes Editora, v. 1, 2022.

LOPES, Inez; MOSCHEN, Valesca. Os papéis da OEA e da ASADIP para a formação de uma Cultura “Glocal” em Direito Internacional Privado na América Latina. In: LOPES, Inez; MOSCHEN, Valesca (Org.). **Desafios do Direito Internacional Privado na Sociedade Contemporânea**. 1ª. Ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, v. 1, 2020.

LOUREIRO, S. A.; NOLETTO, A. P. R.; DA SILVA SANTOS, L.; SILVA SANTOS JÚNIOR, J. B.; FONTES LIMA JÚNIOR, O. **O uso do método de revisão sistemática da literatura na pesquisa em logística, transportes e cadeia de suprimentos**. Transportes, v. 24, n. 1, 2016.

MAGALHÃES, José Carlos de. “Prefácio” In: MERCADANTE, Araminta de Azevedo; JUNIOR, Umberto C.; ARAÚJO, Leandro R.. **Blocos Econômicos e Integração na América Latina, África e Ásia**. 1ª Ed. 2007, 2ª Reimpressão, Curitiba: Juruá, Vol. 1, 2012.

MAGALHÃES, José Carlos de. **O Supremo Tribunal Federal e o Direito Internacional Privado: uma Análise Crítica**. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2000.

MALDONADO-TORRES, Nelson. On the coloniality of being: Contributions to the development of a concept. **Cultural studies**, v. 21, n. 2-3, 2007.

MEIRELLES, Elizabeth. Comunidade Andina. In: MERCADANTE, Araminta de Azevedo; JUNIOR, Umberto C.; ARAÚJO, Leandro R. (Org.). **Blocos Econômicos e Integração na América Latina, África e Ásia**. 1ª Ed. Curitiba: Juruá, v. 1, 2006.

MENDES, José S. R. ¿PUERTAS ABIERTAS? migrações regionais, direito e integração na Comunidade Andina de Nações e no Mercosul. **Caderno CRH**, [S. l.], v. 29, n. 3, 2016.

MENEZES, A. M.; PENNA FILHO, P. **Integração regional: os Blocos Econômicos nas Relações Internacionais**. Rio de Janeiro, RJ: Editora Campus, 2006.

MENEZES, Wagner. Mercado Comum do Sul (MERCOSUL). In: MERCADANTE, Araminta de Azevedo; JUNIOR, Umberto C.; ARAÚJO, Leandro R. (Org.). **Blocos Econômicos e Integração na América Latina, África e Ásia**. 1ª Ed. Curitiba: Juruá, v. 1, 2006.

MICHAELS, Ralf. Decolonial comparative law: FAQ. In: **A Research Agenda for Comparative Law**. Edward Elgar Publishing, 2024.

MICHAELS, Ralf. O Direito Marginal. In: FARIAS, Inez L. M. C. e MOSCHEN, Valesca R. B. (Org.). **Desafios do Direito Internacional Privado na Sociedade Contemporânea**. 1. Ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, v. 1, 2020.

MIGNOLO, Walter. **La opción decolonial: desprendimiento y apertura. Un manifiesto y un caso**. Tabula Rasa, Bogotá, Colombia, n. 8, 2008.

MIGNOLO, Walter D. **Colonialidade: o lado mais escuro da modernidade**. Revista brasileira de ciências sociais, v. 32, 2017.

MIGNOLO, W. D.; WALSH, C. E. **On Decoloniality: Concepts, Analytics, Praxis**. Durham: Duke University Press, 2018.

MIGNOLO, Walter. **La opción decolonial: desprendimiento y apertura. Un manifiesto y un caso**. Tabula Rasa, Bogotá, Colombia, n. 8, 2008.

MONEBHURRUN, Nitish. **Manual de Metodologia Jurídica. Técnicas para Argumentar em Textos Jurídicos**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2022.

NETO, Walter A. D. PENHA, Bruna. **As regiões de fronteira como laboratório da integração regional no Mercosul**. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2017.

OLIVEIRA, Carina C.. ANDRADE, Priscila P. **Cooperação em matéria civil e comercial**. In: RIBEIRO, Elisa de S. R. (Org.). Direito do Mercosul. 1ª Ed. Curitiba: Appris, V. 1, 2013.

PASIN, Jorge A. B., LACERDA, Sander M. **A reestruturação do Setor Aéreo e as alternativas de política para a aviação comercial no Brasil**. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, V. 10, N. 19, p. [217]-240, 2003.

PEREIRA, Lia V. **A frágil integração sul-americana**. Conjuntura Econômica, v. 60, Rio de Janeiro, 2006.

PINTO, Victor C. **Abertura do mercado brasileiro de aviação: a questão da cabotagem e da participação do capital estrangeiro nas companhias aéreas brasileiras**. Brasília: Senado Federal, 2005. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/167/02.pdf?sequence=4&isAllowed=y>>. Acesso em: 02 nov. 2024.

PINTO, Victor C. **O Marco Regulatório da Aviação Civil: elementos para a reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica**. Consultoria Legislativa do Senado Federal – Coordenação de Estudos. Brasília, Junho, 2008.

PRAZERES, Tatiana L. **A OMC e os blocos regionais**. São Paulo: Aduaneiras, 2008.

QUIJANO, Aníbal. Coloniality of power and Eurocentrism in Latin America. **International sociology**, v. 15, n. 2, 2000.

QUIJANO, Aníbal. Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina. In.: LANDER, Edgardo (org.). **A Colonialidade do Saber – Eurocentrismo e Ciências Sociais - Perspectivas Latino-americanas**. Buenos Aires: Clacso, 2005.

QUINTERO, M. A. A. **La Alianza del Pacífico y el ocaso de la Comunidad Andina; hacia una nueva configuración interregional en Latinoamérica**. In: Eduardo Pastrana Buelvas y

Hubert Gehring (Org.). *Alianza del Pacífico: mitos y realidades*. Cali: Editorial Universidad Santiago de Cali, 2014.

RAMOS, André de C. **O Direito Internacional Privado do MERCOSUL no Brasil**. 2020.

REDAÇÃO-PONTES, Equipe da. **Adesão da Bolívia ao Mercosul: oportunidades e desafios**. Revista Pontes entre o comércio e o desenvolvimento sustentável, Abril, v. 3, Nº 2, 2007.

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

RIBEIRO, Marilda R. de Sá; PONTES, Jean R. R. *Direito Comparado e Direito Internacional Privado: afinidade, fraternidade e futuro*. In: FARIAS, Inez L. M. C. de Farias; Valesca Raizer Borges Moschen (Org.). **Desafios do direito internacional privado na sociedade contemporânea**. 1ª Ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, v. 1, 2020.

ROESSING NETO, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, Agosto-Setembro, 2007.

ROJAS, William Bracho. **Acceso al Mercado y conectividad en el transporte aéreo entre América Latina y el Caribe**. Mundo Nuevo Nº 10, Septiembre-Diciembre, 2012.

ROJAS, Yvan Palomino. **Políticas de Transporte Aéreo en el Perú: cielos abiertos**. Informe de Investigación Nº 44/2013-2014. Congreso de la República del Perú – Departamento de Investigación y documentación parlamentaria, Lima, 2014.

ROSSI, Eliana Consoni. FERNANDES, Elton. **Uma discussão do impacto da crise aérea no tráfego internacional de passageiros das empresas brasileiras**. VII SITRAER Rio de Janeiro, 2008.

SALAYMEH, Lena and MICHAELS, Ralf. **Decolonial Comparative Law: A Conceptual Beginning**. *Rabel Journal of Comparative and International Private Law*. (RabelsZ), Vol. 86, Nº. 1, January, 2022.

SCHLUMBERGER, Charles E. *Open skies for Africa: implementing the Yamoussoukro decision*. Washington, D.C.: World Bank, 2010.

SCOTTI, Luciana. **El concepto de consumidor y el MERCOSUR ampliado: Un análisis del derecho de fuente convencional e interna de los Estados Partes del bloque**. Revista de Direito do Consumidor, nº 107. Set./Out. 2016.

SENNA, V. SOUZA, A. M. **Consequências da pandemia de COVID-19 para a aviação civil no Brasil**. *Exacta* (Online), 21(2), abr./jun., 2021.

SILVA, Armstrong Pereira da. **As teorias da integração regional: mais além do eurocentrismo**. *Cadernos Prolam/USP*, v. 18, Nº 35, jul./dez., 2019.

SILVA, Flademir Candido da. **A integração aérea do norte paranaense no Mercosul.** Scientia Iuris, v. 7, 2004.

SILVA, José Ultemar da. **A importância da Comunidade Andina para a economia da América Latina.** Revista Ibero Americana de Estratégia, Universidade Nove de Julho, São Paulo, Brasil, vol. 5, núm. 2, 2006.

SOUZA, Vitor Hélio Pereira de. SILVEIRA, Márcio Rogério. **América Latina: cinco séculos em busca da integração.** Revista Formação, Nº 21, V. 1. p. 54.

STARLING, Valéria Curi de Aguiar e Silva. A aviação civil internacional e o passageiro, como consumidor transnacional. In: Alessandro Azzi Laender, Nicole Fontolan Villa e Sergio Luís Mourão (Org.). **Direito Aeronáutico.** 1ª Ed. Belo Horizonte, São Paulo: Editora D'Plácido, Vol. 2, 2022.

TAPIWA, V. Warikandwa; AMOO, Samuel K. African Law in Comparative Law: A Case of Undermining African Jurisprudence and Promoting a New World Order Agenda? In: **Social and Legal Theory in the Age of Decoloniality: (Re-)Envisioning Pan-African Jurisprudence in the 21st Century**, ed. by Artwell Nhemachena/Tapiwa V. Warikandwa/Samuel K. Amoo. 2018.

TRUXAL, Steven. **Economic and Environmental Regulation of International Aviation: From Inter-national to Global Governance.** Routledge, 2016.

TRUXAL, Steven. Airspace sovereignty in the Chicago Regime: a reality check. In: LEON, P. M. de, BUISSING, N. (Orgs.), **Behind and Beyond the Chicago Convention: The Evolution of Aerial Sovereignty.** The Netherlands: Kluwer Law International, 2019.

UMAÑA, Mario. **Cielos abiertos para la competitividad de Centroamérica.** [S.l.]: INCAE, 1998.

USMP. Universidad de San Martín de Porres. Instituto de Consumo. **El transporte aéreo de pasajeros en el Perú y los derechos de los usuarios.** Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios – ASPEC, 2013.

VIEIRA, Bruno Cardoso. **Acordos de céus abertos entre EUA e União Europeia: uma visão geral.** Journal of Transport Literature, Vol. 6, Nº 1, 2012.

VILLENA, Marcelo J. HARRISON, Rodrigo. VILLENA, Maurício G. **Impacto económico de la política de Acuerdos de Cielos Abiertos en Chile.** Revista de Análisis Económico, vol. 23, Nº 21, 2008.

VESENTINI, J. W. **Sociedade e espaço.** 31. ed. São Paulo: Ática, 2000.

Dissertações, monografias e teses

ALMEIDA FILHO, Marcelo M. **A crise internacional de 2008 e a Integração Regional: os efeitos e as estratégias**. 2014. 109 f. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2014.

BARROS, Livia C. A. **A governança transnacional dos interesses dos passageiros na aviação civil internacional**. 2022. 174 f. Dissertação (Mestrado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2022.

DEFOSSEZ, Delphine. **The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalisation: which changes are needed?**. 2020. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2020.

DESIDERIO, James da Silva. **Aviação civil e integração na fronteira entre Brasil, Argentina e Paraguai: análise do acordo para regulação e controle do tráfego aéreo**. 2020. 145 f. Dissertação (Mestrado em Integração Latino-Americana) — Universidade Federal da Integração Latino-Americana, 2020.

DUARTE, Felipe Bertoglio. **Procedimentos e métodos utilizados na conversão de moeda estrangeira para moeda de apresentação e efeitos das taxas de câmbio segundo os pronunciamentos FAS 52 e CPC 02**. 2012. 26 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação). Faculdade de Ciências Econômicas. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Rio Grande do Sul, 2012. Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/61948>>. Acesso em: 19 dez. 2023.

FEITOSA, Fernando B. **A regulação dos transportes a partir da perspectiva da teoria da “smart regulation”**. 2023. 120 f. Tese (Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2023.

MARINHO, Marcelo. **Participação brasileira no mercado de transporte aéreo sul-americano**. 2009. 175 f. Monografia (Especialização em Gestão da Aviação Civil) - Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

MOREIRA, Kym Costa. **Acordos de Céus Abertos: uma análise da realidade brasileira**. 2016. 102 f. Monografia (Graduação). Faculdade de Ciências Jurídicas e Ciências Sociais. Centro Universitário de Brasília. Brasília, 2016.

OLARIAGA, Oscar Díaz. **Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia**. Revista Transporte y Territorio, N. 14, Facultad de Ingeniería Civil, Universidad Santo Tomás, Bogotá, Colombia, 2016, p. 130.

OLIVEIRA, Neli N. T. **Assessoria de Imprensa na Gestão de crise um estudo de caso da Agência Nacional de Aviação Civil**. 2012. 59 f. Monografia (Pós-Graduação). ADM – Pós-Graduação em Gestão da Comunicação nas Organizações. Centro Universitário de Brasília. Brasília, 2012.

PINTO, Hugo E. **A estratégia de integração econômica regional na América Latina: o caso da Comunidade Andina**. 2006. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

TRIGO CUÉLLAR, María Daniela. **Evaluación de la integración en la Comunidad Andina a partir de la decisión 582 sobre transporte aéreo entre los países miembros.** Academia Diplomática del Perú Javier Pérez de Cuéllar. Lima, 2021.

SILVA, Leonardo Rafael Celis. **Práticas y perspectivas en conectividad aérea: análisis comparativo de Perú, Chile y Colombia.** Academia Diplomática del Perú Javier Pérez de Cuéllar. Lima, 2016.

Relatórios

ALTA. **Peru Aviation Insight: análise do mercado de aviação peruano.** Disponível em: <<https://alta.aero/news/alta-presenta-peru-aviation-insight&lang=pt>>. Acesso em: 20 jun. 2024.

BRASIL. Agência Nacional De Aviação Civil (ANAC). **Anuário do Transporte Aéreo.** Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/pa-norama-do-mercado/anuario-transporte-aereo>>. Acesso em: 10 nov. 2024.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). **Análise de Impacto Regulatório dos Acordos de Serviços Aéreos do Brasil.** 2017. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2017/anac-lanca-o-estudo-analise-de-impacto-regulatio-dos-acordos-de-servicos-aereos-do-brasil-asas/estudo-de-air-dos-asas_web4.pdf>. Acesso em: 01 jan. 2024.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Estudos sobre Transporte Aéreo Internacional: imunidade antitruste no setor aéreo.** MTPA: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/publicacoes/b-estudos>>. Acesso em: 01 jan. 2024.

BRASIL. Conselho Administrativo de Defesa Econômica. **Cartilha do CADE.** CADE: 2016. Disponível em: <<https://cdn.cade.gov.br/Portal/aceso-a-informacao/perguntas-frequentes/cartilha-do-cade.pdf>>. Acesso: 19 mar. 2024.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Bolívia: Programa de Infraestrutura e Operações Aeroportuárias - Fase 2 (BO-L1209).** Perfil de projeto. Washington, D.C.: BID, 2019, p. 2. Disponível em: <<https://ewsdta.rightsindevelopment.org/files/documents/09/IADB-BO-L1209.pdf>>. Acesso em: 01 out. 2024.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Estudio de integración del transporte aéreo en Sudamérica.** Andrés Ricover e Eugenio Negre (consultores), supervisão

de Esteban Diez-Roux e Tulio Arvelo-Durán. Washington, D.C.: BID, 2013, p. 228. Disponível em: <<https://publications.iadb.org>>. Acesso em: 13 ago. 2024.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Estudio de integración del transporte aéreo en Sudamérica**. Andrés Ricover e Eugenio Negre (consultores), supervisão de Esteban Diez-Roux e Tulio Arvelo-Durán. Washington, D.C.: BID, 2013, p. 8. Disponível em: <<https://publications.iadb.org>>. Acesso em: 13 ago. 2024.

BNDES. **Aspectos da competitividade do Setor Aéreo (Modal Aéreo II)**. Informe Infra-Estrutura: Área de Projetos de Infraestrutura, N° 42, 2001.

BNDES. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil**. Relatório final. Administração Aeroportuária e Serviços Aéreos (Competição). Rio de Janeiro, 2010.

COMUNIDADE ANDINA. **Tráfico aéreo en la comunidad andina – Noviembre 2023**. Secretaria General. Disponível em: <<https://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE1000.pdf>>. Acesso em: 08 mar. 2024.

OCDE. **Air Service Agreement Liberalization and Airline Alliances: County-Specific Policy Analysis**. International Transport Forum, 2014.

OCDE. **Relatórios de avaliação concorrencial da OCDE: Brasil**. OECD Publishing, Paris, 2022.

PARAGUAI. **Plan Nacional de Desarrollo Paraguay 2030**. Assunção: Ministério do Planejamento, 2014, p. 53. Disponível em: <<https://www.stp.gov.py/pnd/wp-content/uploads/2014/12/pnd2030.pdf>>. Acesso em: 01 out. 2024.

Sites

AEROIN. **Após se aproximar de vizinhos, Uruguai quer acordo de céus abertos com o Brasil**. Disponível em: <<https://aeroin.net/apos-de-aproximar-de-vizinhos-uruguai-quer-acordo-de-ceus-abertos-com-o-brasil/>>. Acesso em: 03 set. 2024.

AEROIN. **Brasil e Colômbia assinam acordo bilateral para ampliar conectividade aérea**. Disponível em: <<https://aeroin.net/brasil-e-colombia-assinam-acordo-bilateral-para-ampliar-conectividade-aerea/>>. Acesso em: 18 abr. 2024.

ANACPÉDIA. **Acordo de Céus Abertos. Glossário do Núcleo de Letras e Proficiência Linguística**. Disponível em: <<https://www2.anac.gov.br/anacpedia/por-fra/tr1044.htm>>. Acesso em: 20 set. 2023.

BBC BRASIL. **Simulação do '1º voo da história' falha nos EUA.** Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/noticias/story/2003/12/printable/031217_vooeuacg>. Acesso em: 10 dez. 2023.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Anac assina memorando de entendimentos com a Dinac do Paraguai.** Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2024/anac-assina-memorando-de-entendimentos-com-a-dinac-do-paraguai>>. Acesso em: 15 nov. 2024.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Política de céus abertos no mercado aéreo entre Brasil e Argentina.** Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2024/politica-de-ceus-abertos-no-mercado-aereo-entre-brasil-e-argentina>>. Acesso em: 15 nov. 2024.

BRASIL. Força Aérea Brasileira. **O fato histórico de Santos Dumont em 7 de setembro: um marco na aviação.** Disponível em: <<https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/41497/INDEPEND%C3%8ANCIA%20DO%20BRASIL%20-%20O%20Fato%20Hist%C3%B3rico%20de%20Santos%20Dumont%20em%207%20de%20setembro:%20Um%20Marco%20na%20Avia%C3%A7%C3%A3o#:~:text=No%20dia%207%20de%20setembro%20de%201906%2C%20o%20Aviador%20brasileiro,data%20para%20homenagear%20o%20Brasil>>. Acesso em: 09 dez. 2024.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. **Dumping.** MDIC: 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/outros-assuntos/comercio-exterior/sistemas-on-line-57>>. Acesso em: 01 fev. 2024.

BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. **ANAC conclui nove entendimentos internacionais para ampliação do transporte aéreo.** MPor: 2024. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2024/anac-conclui-nove-entendimentos-internacionais-para-ampliacao-do-transporte-aereo#:~:text=Acordos%20j%C3%A1%20assinados%20s%C3%A3o%20atualizados,para%20a%20regula%C3%A7%C3%A3o%20da%20mat%C3%A9ria>>. Acesso em: 07 jan. 2024.

BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. **Ampliação da malha internacional: Brasil ganhará novos voos para a Colômbia.** Disponível em: <<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2024/04/ampliacao-da-malha-internacional-brasil-ganhara-novos-voos-para-a-colombia#:~:text=Para%20Celso%20Ferrer%2C%20Ceo%20da,de%20an%C3%BAncio%20da%20nova%20rota.&text=Nas%20reuni%C3%B5es%20bilaterais%20com%20o,que%20mais%20receberam%20nossos%20vizinhos>>. Acesso em: 18 abr. 2024.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Adesão da Bolívia ao MERCOSUL como Estado Parte.** Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/adesao-da-bolivia-ao-mercosul-como-estado-parte#:~:text=Assinado%20em%20Bras%C3%ADlia%2C%20>

[em%20julho,direitos%20e%20obriga%C3%A7%C3%B5es%2C%20do%20MERCOSUL>](#).

Acesso em: 08 jul. 2024.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Geografia do Brasil**. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/embaixada-bogota/o-brasil/geografia>. Acesso em: 03 out. 2024.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Liberdades do Ar – Direitos de Tráfego**. MT: 2017. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/dados-de-transportes/sistema-de-transportes/liberdades-ar>. Acesso em: 01 jan. 2014.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Céus abertos poderá aumentar número de passageiros em rotas internacionais**. MTUR: 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/ceus-abertos-podera-aumentar-em-ate-47-numero-de-passageiros-em-rotas-internacionais-com-origem-ou-destino-no-brasil>. Acesso em: 06 jan. 2024.

BRASIL. Museu de Astronomia e Ciências Afins (MAST). **Santos Dumont: o brasileiro que abriu as asas perto do Sol**. Disponível em: <https://www.gov.br/mast/pt-br/assuntos/noticias/2024/julho/santos-dumont-o-brasileiro-que-abriu-as-asas-perto-do-sol>. Acesso em: 09 dez. 2024.

BRASIL. Senado Federal. **Permitida operação de empresas aéreas estrangeiras em voos domésticos na Amazônia**. Rádio Notícias, Brasília, 14 ago. 2024. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/radio/1/noticia/2024/08/14/autorizada-operacao-de-empresas-aereas-estrangeiras-em-voos-domesticos-na-amazonia#:~:text=A%20Comiss%C3%A3o%20de%20Infraestrutura%20aprovou,aeronaves%20tamb%C3%A9m%20para%20trechos%20dom%C3%A9sticos>. Acesso em: 05 nov. 2024.

COMISSÃO ECONÔMICA PARA AMÉRICA LATINA E O CARIBE (CEPAL). **Infraestrutura aeroportuária na América Latina e Caribe: Boletim FAL**, n. 2, 2019. Disponível em: <https://www.cepal.org/transporte>. Acesso em: 17 nov. 2024.

COMUNIDADE ANDINA. **Crece tráfico aéreo y de carga en la Comunidad Andina**. Notas de prensa. 2024. Disponível em: <https://www.comunidadandina.org/notas-de-prensa/crece-trafico-aereo-y-de-carga-en-la-comunidad-andina/#:~:text=El%20tr%C3%A1fico%20a%C3%A9reo%20internacional%20en,el%20Per%C3%BA%2020%2C6%25>. Acesso em: 08 mar. 2024

COMUNIDADE ANDINA. **La CAN hoy**. Disponível em: <https://www.comunidadandina.org/quienes-somos/>. Acesso em: 12 nov. 2023.

COMUNIDADE ANDINA. **Transporte de Pasajeros y Mercancías**. Disponível em: <https://www.comunidadandina.org/temas/dg-tis/transporte-de-pasajeros-y-mercancias/>. Acesso em: 01 dez. 2023.

CLAC. Comissão Latino-Americana de Aviação Civil. **Estados-membros**. Disponível em: <<https://clac-lacac.org/estados-membros/?lang=pt-br>>. Acesso em: 10 jan. 2023.

CLAC. Comissão Latino-Americana de Aviação Civil. **Observadores**. Disponível em: <https://clac-lacac.org/nos/?lang=pt-br#obs_po>. Acesso em: 10 jan. 2023.

FLIGHTRADAR24. **Mapa de rastreamento de voos ao vivo**. Disponível em: <<https://www.flightradar24.com/-20.68,-67.19/4>>. Acesso em: 21 nov. 2024.

ICAO. International Civil Aviation Organization. **Seventeenth Meeting of the CAR/SAM Regional Planning and Implementation Group**. Disponível em: <<https://www.icao.int/annual-report-2018/Pages/ES/the-world-of-air-transport-in-2018.aspx>>. Acesso em: 28 jan. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE AVIAÇÃO. **Após se aproximar de vizinhos, Uruguai quer acordo de céus abertos com o Brasil**. Disponível em: <<https://institutoaviacao.org/noticias/apos-se-aproximar-de-vizinhos-uruguai-quer-acordo-de-ceus-abertos-com-o-brasil/>>. Acesso em: 15 nov. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE AVIAÇÃO. **Permissão para cabotagem teve projeto de lei aprovado pelo Senado**. Instituto Aviação Notícias, 19 ago. 2024. Disponível em: <<https://institutoaviacao.org/noticias/permissoa-para-cabotagem-teve-projeto-de-lei-aprovado-pelo-senado/>>. Acesso em: 05 nov. 2024.

MERCOSUL. **Países do Mercosul**. Disponível em: <<https://www.mercosur.int/pt-br/quem-somos/paises-do-mercosul/>>. Acesso em: 15 nov. 2023.

PARLASUR. **Câmara dos Deputados do Brasil aprova Protocolo de Adesão da Bolívia ao MERCOSUL**. Disponível em: <<https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/v/21864/2/parlasur/c%C3%A2mara-dos-deputados-do-brasil-aprova-protocolo-de-ades%C3%A3o-da-bolivia-ao-mercosul.html>>. Acesso em: 09 out. 2023.

PERÚ. **Panorama geral do Peru**. Peru Travel. Disponível em: <<https://www.peru.travel/pt/sobre-o-peru/panorama-geral>>. Acesso em: 03 out. 2024.

PERÚ. **História do Peru**. Peru Travel. Disponível em: <<https://www.peru.travel/pt/sobre-o-peru/historia>>. Acesso em: 17 out. 2024.

SENADO FEDERAL. **A criação do Mercosul pôs fim às tensões históricas entre Brasil e Argentina**. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/especiais/arquivo-s/ha-30-anos-criacao-do-mercosul-p-os-fim-as-tensoes-historicas-entre-brasil-e-argentina>>. Acesso em: 16 nov. 2023.

SENADO FEDERAL. **Senado aprova acordo aéreo entre Brasil e Equador**. Disponível em:

<<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2021/05/25/senado-aprova-acordo-aereo-entre-brasil-e-equador>>. Acesso em: 01 set. 2024.

Vídeos

BOLÍVAR. Camilo Uribe e Isabel Arroyo. Colômbia: Caracol TV, 2019. 60 episódios (55 min). Episódio 1, 54:57 min. Disponível em: <<https://www.netflix.com/br/title/80220422>>. Acesso em: 08 dez. 2023.

COMUNIDADE ANDINA. **Entrevista de Radioprogramas del Perú al Secretario General de la CAN.** 2023. Youtube. Disponível em: <<https://youtu.be/LgySZLE7AN4?si=FB5iQyadEe2oOv33>>. Acesso em: 09 dez. 2024.

COMUNIDADE ANDINA. **Entrevista de TV Perú al Secretario General de la CAN.** 2023. Youtube. Disponível em: <<https://youtu.be/pkm6QFaqx5Q?si=R4wmsitjsVcK6fg4>>. Acesso em: 09 dez. 2024.

COMUNIDADE ANDINA. **Evento "CAN y MERCOSUR: ¿Cuáles son los próximos desafíos?"** 2022. Youtube. Disponível em: <<https://youtu.be/0Ck0coJA-Ew?si=K11GVjM6sPTq4Mro>>. Acesso em: 09 dez. 2024.

MOSCHEN, Valesca; KLEIN, Luciane; LOPES, Inez; JIMENEZ, Martha. **A ordem Jurídica no Mercosul.** Direção e produção: Valesca Raizer Borges Moschen. YouTube. 22 maio 2021. 101 minutos. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=fMy62582p9U>>. Acesso em: 05 dez. 2021.

Legislações

ANAC. **Acordo sub-regional (Acordo de Fortaleza).** Disponível em: <http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/acordos-inte>. Acesso em: 10 jan. 2023.

ARGENTINA. **Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República del Perú.** Disponível em: <https://tratados.cancilleria.gob.ar/tratado_archivo.php?tratados_id=kp6ompg=&tipo=kg==&id=maakmg==&caso=pdf>. Acesso em: 01 set. 2024.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Bolívia: Programa de Infraestrutura e Operações Aeroportuárias - Fase 2 (BO-L1209).** Perfil de projeto. Washington, D.C.: BID, 2019, p. 2. Disponível em: <<https://ewdata.rightsindevelopment.org/files/documents/09/IADB-BO-L1209.pdf>>. Acesso em: 01 out. 2024.

BIBLIOTECA Y ARCHIVO CENTRAL DEL CONGRESO NACIONAL DEL PARAGUAY. **Ley n° 1962: aprueba el acuerdo de transporte aéreo entre el gobierno de la República del Paraguay y el gobierno de la República del Perú.** Disponível em: <<https://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/9971/ley-n-1962-aprueba-el-acuerdo-de-transporte-aereo>>.

[te-aereo-entre-el-gobierno-de-la-republica-del-paraguay-y-el-gobierno-de-la-republica-del-peru](#)>. Acesso em: 01 set. 2024.

BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). Acordos Internacionais de Serviços Aéreos. Disponível em: <<https://sas.anac.gov.br/sas/acordos/>>. Acesso em: 13 dez. 2024.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2024]. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 12 jan. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009**. Aprova a Política Nacional de Aviação Civil – PNAC. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 19 fev. 2009. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6780.htm>. Acesso em: 21 nov. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 9.605, de 10 de dezembro de 2018**. Promulga o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru, assinado em Lima, em 6 de dezembro de 2017. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 12 dez. 2018. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/decreto/d9605.htm>. Acesso em: 13 nov. 2024.

BRASIL. **Decreto Nº 9.766, de 16 de abril de 2019**. Promulgação sobre certos aspectos dos Serviços Aéreos entre a República Federativa Brasileira e a União Europeia. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2019-2022/2019/Decreto/D9766.htm>. Acesso em: 15 nov. 2024.

BRASIL. **Decreto Nº 21.713, de 27 de agosto de 1946**. Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago de 1944. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d21713.htm>. Acesso em: 06 dez. 2023.

BRASIL. ARGENTINA. **Acordo sobre Transporte Aéreos Regulares entre os Estados Unidos do Brasil e o Governo da República Argentina**. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/783>>. Acesso em: 01 set. 2024.

BRASIL. BOLÍVIA. **Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado Plurinacional da Bolívia**. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/874>>. Acesso em: 01 set. 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Mensagem nº 458, de 2016**. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1593431>. Acesso em: 09 dez. 2024.

BRASIL. COLÔMBIA. **Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Colômbia**. Assinado em 28 de maio de 1958. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/1216>>. Acesso em: 01 set. 2024.

BRASIL. EQUADOR. **Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Equador**. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/7444>>. Acesso em: 01 set. 2024.

BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. **Acordos Bilaterais**. MPor: 2016. Disponível em: Acesso em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/acordos-bilaterais>>. 06 jan. 2024.

BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. **Acordos Bilaterais – Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)**. MPor: 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/acordos-bilaterais>>. Acesso em: 06 jan. 2024.

BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). **Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados-Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC)**. MPor: 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/acordo-sub-regional-acordo-de-fortaleza>>. Acesso em: 01 set. 2023.

BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). **Acordo Sub Regional (Acordo de Fortaleza)**. MPor: 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/acordo-sub-regional-acordo-de-fortaleza>>. Acesso em: 01 set. 2023.

BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. **Rubrica, Assinatura e Promulgações**. MPor: 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/rubrica-assinaturas-e-promulgacoes>>. Acesso em: 01 jan. 2024.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai**. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/aviso-as-redacoes/acordo-sobre-servicos-aereos-entre-o-governo-da-republica-federativa-do-brasil-e-o-governo-da-republica-do-paraguai>. Acesso em: 01 set. 2024.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Detalhamento do Acordo de Serviços Aéreos entre Brasil e Colômbia**. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/12508>>. Acesso em: 18 abr. 2024.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Detalhamento do Acordo sobre Serviços Aéreos entre Brasil e Uruguai.** Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/6327>>. Acesso em: 10 ago. 2024.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Detalhamento do Acordo sobre Serviços Aéreos entre Brasil e Venezuela.** Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/6234>>. Acesso em: 10 ago. 2024.

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&filenome=MSC+>. Acesso em: 10 jan. 2023.

BRASIL. PARAGUAI. **Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai.** Assinado em 26 de junho de 1951. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/948>>. Acesso em: 01 set. 2024.

BRASIL. Presidência da República. **Acordos Aéreos Internacionais.** Presidência da República: 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aereo/acordos-internacionais>>. Acesso em: 07 fev. 2023.

BRASIL. Presidência da República. **Lei n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986.** Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Brasília, DF: Presidência da República, 1986. Disponível em: <https://planalto.gov.br/CCIVIL_03/LEIS/L7565compilado.htm>. Acesso em: 05 nov. 2024.

BRASIL. Presidência da República. **Lei n. 13.475, de 28 de agosto de 2017.** Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave e altera a Lei n. 7.183, de 5 de abril de 1984. Brasília, DF: Presidência da República, 2017. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113475.htm>. Acesso em: 05 nov. 2024.

BRASIL. Senado Federal. **Projeto de Lei nº 4392, de 2023.** Altera o Código Brasileiro de Aeronáutica para ampliar a autorização de operação de companhias aéreas de qualquer nacionalidade no Brasil. Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/159879>>. Acesso em: 09 nov. 2024.

BRASIL. URUGUAI. **Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai.** Assinado em 28 de dezembro de 1956. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/1130>>. Acesso em: 10 ago. 2024.

BRASIL. VENEZUELA. **Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Bolivariana da Venezuela**. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/3581>>. Acesso em: 01 set. 2024.

CLAC. Comissão Latino-Americana de Aviação Civil. **Acordo Multilateral de Céus Abertos** – CLAC. Disponível em: <https://clac-lacac.org/acordo-multilateral-de-ceus-abertos/?lang=pt-br#por-am_ra>. Acesso em: 10 jan. 2023.

CLAC. Comissão Latino-Americana de Aviação Civil. **Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados membros da CLAC**. Disponível em: <<https://clac-lacac.org/acordo-multilateral-de-ceus-abertos/?lang=pt-br>>. Acesso em: 09 dez. 2024.

CLAC. **Resolución a23-1**. Critérios e diretrizes em matéria de política de transporte aéreo. Disponível em <<https://clac-lacac.org/wp-content/uploads/2020/10/DO-DEC-S23-01.pdf>>. Acesso em: 15 ago. 2022.

COLOMBIA. **Ley 944 de 2005, de 17 de febrero**. Por medio de la cual se aprueba el "Acuerdo sobre transporte aéreo transfronterizo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República del Perú". Disponível em: <https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/ley_0944_2005.htm>. Acesso em: 01 set. 2024.

COMUNIDADE ANDINA. **Decisión 582**. Transporte aéreo en la Comunidad Andina. Disponível em: <<https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/DocOf/DEC582.pdf>>. Acesso em: 13 set. 2024.

COMUNIDADE ANDINA. **Decisión 650**. Estadísticas Comunitarias sobre el transporte aéreo. Disponível: <<https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/DocOf/DEC650.pdf>>. Acesso em: 01 set. 2023.

MERCOSUL. **Tratados, Protocolos e Acordos**. Disponível em: <<https://www.mercosur.int/pt-br/documentos-e-normativa/tratados/>>. Acesso em: 15 nov. 2023.

OEA. Comunidade Andina. **Decisión 582 - Sice - OAS**. Transporte Aéreo en la Comunidad Andina. Disponível em: <<http://www.sice.oas.org/Trade/Junac/decisiones/DEC582s.asp>>. Acesso em: 03 dez. 2023.

JAC. **Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos**. Disponível em: <<http://www.jac.gob.cl/politica-aerocomercial/acuerdo-multilateral-de-cielos-abiertos-clac/>>. Acesso em: 01 set. 2023.

PERU. **Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de la República Oriental del Uruguay**. Assinado em 4 de novembro de 2002. Disponível em:

<<https://apps.rree.gob.pe/portal/webtratados.nsf/xsp/.ibmmodres/domino/OpenAttachment/VICUS/MREPERU!!portal/tratados.nsf/57D664E17745D80E05256F25004D6AD1/%24FILE/B-2927-A.pdf>>. Acesso em: 01 set. 2024.

PERU. Ministério de Transportes e Comunicações. **Acuerdos e Instrumentos Vigentes sobre Transporte Aéreo Internacional**. Disponível em: <<https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/355506-acuerdos-e-instrumentos-vigentes-sobre-transporte-aereo-internacional>>. Acesso em: 13 set. 2024

PERU. Ministério de Transportes e Comunicações. **Convenio Acuerdos y Instrumentos Vigentes Sobre Transporte Aéreo Internacional**. 2024. Disponível em: <<https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/355506-acuerdos-e-instrumentos-vigentes-sobre-transporte-aereo-internacional>>. Acesso em: 02 mar. 2024.

PERU. Ministério de Transportes e Comunicações. **Resolución Directoral Nº 0282-2023-MTC/12**. Disponível em: <<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4446691/%20RD%20N%C2%B0%200282-2023-MTC/12.pdf>>. Acesso em: 01 set. 2024.

UNITED STATE. DEPARTMENT OF STATE. **Open-Skies Policy**. 2009. Disponível em: <<http://www.state.gov/e/eb/tra/ata/>>. Acesso em: 20 set. 2023.

APÊNDICE A – TABELA TÉCNICA DE RSL

Tabela Técnica de Revisão Sistemática de Literatura (RSL)

ANEXO A – ACORDO DE FORTALEZA**PDF Decreto - Acordo de Fortaleza.pdf**

**Presidência da República
Subchefia para Assuntos Jurídicos**

DECRETO Nº 3.045, DE 5 DE MAIO DE 1999.

Promulga o Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República da Bolívia, da República do Chile, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, celebrado em Fortaleza, em 17 de dezembro de 1996.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso VIII, da Constituição,

Considerando que o Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República da Bolívia, da República do Chile, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, celebrado em Fortaleza, em 17 de dezembro de 1996;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o ato multilateral em epígrafe por meio do Decreto Legislativo nº 37, de 7 de abril de 1998;

Considerando que o Governo brasileiro depositou o Instrumento de Ratificação do referido Acordo em 5 de maio de 1998;

Considerando que o Acordo em tela entrou em vigor internacional em 9 de abril de 1999;

DECRETA:

Art. 1º O Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República da Bolívia, da República do Chile, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, celebrado em Fortaleza, em 17 de dezembro de 1996, apenso por cópia a este Decreto, deverá ser executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém.

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

Brasília, 5 de maio de 1999; 178º da Independência e 111º da República.

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;

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, doravante denominados Estados Partes, sendo signatários da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago em 7 de dezembro de 1944;

Congregando um grupo de países que vem desenvolvendo um novo processo de integração econômica;

Aspirando contribuir para o desenvolvimento do transporte aéreo na Sub-região compreendida pelos territórios dos Estados Partes;

Com o objetivo de concluir um Acordo que permita a realização de novos serviços aéreos na Sub-região, assim contribuindo para reforçar e facilitar a integração entre os povos dos Estados Partes, para concretizar estes objetivos e examinar aqueles não contemplados que oportunamente se considerem como instrumentos idôneos do desenvolvimento aerocomercial;

Convencionam o seguinte:

Artigo 1º

Objetivo do Acordo

O presente Acordo 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, a fim de promover e desenvolver novos mercados e atender devidamente à demanda dos usuários.

Artigo 2º

Definições

Para os fins do presente Acordo:

1. Estabelecem-se as seguinte definições:

- a) "Estado Parte" significa cada um dos países signatários do presente Acordo e aqueles que a ele aderirem posteriormente.
- b) "Autoridades Aeronáuticas" significa as Autoridades da Aeronáutica Civil dos Estados Partes.
- c) "Serviços Sub-regionais" significa os serviços aéreos regulares de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, realizados dentro da Sub-região que compreende os territórios dos Estados Partes, de conformidade com os critérios estabelecidos especificamente para tanto, em rotas diferentes das regionais efetivamente operadas no quadro dos Acordos Bilaterais.
- d) "Conselho" significa o Conselho de Autoridades Aeronáuticas do Sistema Sub-regional de Transporte Aéreo.
- e) "Empresa designada" significa qualquer empresa aérea que tenha sido designada e autorizada de conformidade com o artigo 5º deste Acordo.
- f) "País de Origem" significa o território do Estado onde se inicia o transporte.
- g) "Acordos Bilaterais" significa todos os Acordos assinados entre Governos ou entre Autoridades Aeronáuticas que estabeleçam direitos relativos ao tráfego aerocomercial.

Artigo 3º

Anexos

Os Anexos integram o presente Acordo, entendendo-se que qualquer referência a este deve incluir os Anexos, exceto onde seja especificado de outra forma. Qualquer modificação dos mesmos será sempre resolvida por acordo unânime das Autoridades Aeronáuticas dos Estados Partes quando o considerem necessário para o melhor desenvolvimento do Sistema de Transporte Aéreo Sub-regional. As modificações entrarão em vigor provisoriamente desde a data de assinatura da Ata correspondente e passarão a vigorar, definitivamente, para cada Estado Parte, a partir da data de sua confirmação ao País Depositário mediante comunicação por Nota Diplomática.

Artigo 4º

Concessão de Direitos

1. Os Estados Partes concedem-se os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar Serviços Sub-regionais. Para a realização destes serviços, as Empresas designadas gozarão:

- a) do direito de sobrevoar os territórios dos Estados Partes;
- b) do direito de aterrissar nos referidos territórios, para fins não comerciais;
- c) do direito de embarcar e desembarcar, nos territórios dos Estados Partes, passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, em voos regulares que se realizem exclusivamente dentro da Sub-região.

2. O direito de embarcar e desembarcar passageiros, carga e mala postal destinados a ou provenientes de territórios de terceiros Estados Partes dependerá de autorização dos Estados Partes envolvidos, sejam esses tráfegos de quinta ou de sexta liberdades.

3. As empresas designadas poderão permitir a seus passageiros a interrupção da viagem, com direito a posterior reembarque, em escalas intermediárias de uma mesma rota sub-regional, nas condições estabelecidas no Anexo I ao presente Acordo.

Artigo 5º

Designação e Autorização

1. Cada Estado Parte terá o direito de designar uma ou mais empresas para operar os Serviços Sub-regionais. A referida designação será comunicada através de Nota Diplomática aos demais Estados Partes envolvidos.

2. Ao receber a comunicação da designação, as Autoridades Aeronáuticas de cada Estado Parte, em conformidade com suas leis e regulamentos, outorgarão à empresa ou às empresas designadas pelos outros Estados Partes as autorizações necessárias para a exploração dos serviços convencionados.

3. Uma empresa aérea que haja sido designada e autorizada poderá iniciar e manter a operação dos Serviços Sub-regionais desde que cumpra com os requisitos legais e regulamentares do outro Estado Parte e com as disposições aplicáveis deste Acordo.

4. Cada um dos Estados Partes têm o direito de retirar a designação de uma empresa ou empresas e designar outra ou outras, comunicando-o através de Nota Diplomática dirigida aos demais Estados Partes envolvidos.

Artigo 6º

Condições de Operação

Os critérios operacionais aplicáveis aos Serviços Sub-regionais constituem o Anexo I ao presente Acordo.

Artigo 7º

Aplicação de Disposições Bilaterais e Multilaterais

1. Aplicar-se-ão subsidiariamente a este Acordo todas as disposições dos Acordos de Serviços Aéreos assinados entre os Estados Partes envolvidos, que sejam compatíveis com o presente Acordo.

2. As disposições deste Acordo não deverão constituir, sob qualquer circunstância, restrições ao estabelecido nos Acordos sobre Serviços Aéreos que os Estados Partes hajam concluído entre si.

3. Na aplicação das disposições do presente Acordo, nenhum Estado Parte concederá tratamento mais favorável às suas empresas do que às dos demais Estados Partes.

4. Caso uma Convenção Multilateral inclua em suas disposições o tratamento do Transporte Aéreo na Sub-região, as Autoridades Aeronáuticas dos Estados Partes realizarão consultas com o objetivo de determinar o grau em que este Acordo poderá ser afetado pelas disposições da Convenção e decidir sobre as modificações que se façam necessárias neste Acordo.

Artigo 8º

Intercâmbio de Disposições Nacionais

1. Cada Estado Parte, por meio de suas Autoridades Aeronáuticas, comunicará oportunamente às Autoridades Aeronáuticas dos outros Estados Partes às disposições vigentes em seus respectivos países para a concessão de autorizações a empresas aéreas para o exercício de atividades comerciais e operacionais, além das normas para a autorização de rotas, frequências e horários para os voos regulares.

2. Os Estados Partes se esforçarão para compatibilizar as disposições e normas referidas no parágrafo 1º deste artigo, a partir da vigência do presente Acordo.

Artigo 9º

Tarifas

1. As tarifas a serem aplicadas para o transporte nos Serviços Sub-regionais ficarão submetidas às normas do País de Origem.

2. As tarifas aplicadas poderão, por solicitação de uma das Partes interessadas, ser objeto de exame pelo Conselho de Autoridades Aeronáuticas.

Artigo 10

Facilitação e Segurança

Cada Estado Parte empregará todos os esforços com vistas à máxima simplificação e compatibilização de suas normas e procedimentos relativos à facilitação do Transporte Aéreo Internacional (Imigratórios, Aduaneiros e de Vigilância Sanitária e Fitossanitária) nas operações sub-regionais, sem prejuízo do cumprimento das Normas de Segurança da Aviação Civil, em harmonia com os Anexos 9 e 17 da Convenção de Aviação Civil Internacional.

Artigo 11

Aeronavegabilidade, Operações e Licenças do Pessoal

Cada Estado Parte deverá compatibilizar com os demais membros suas normas e procedimentos relativos a Aeronavegabilidade, Operações e Licenças do Pessoal, conforme as normas e recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 12

Conselho de Autoridades Aeronáuticas

1. Fica criado o Conselho de Autoridades Aeronáuticas, com o objetivo de zelar pelo cumprimento e aplicação deste Acordo.

2. As normas que regularão a composição, as atribuições e demais pormenores de funcionamento do Conselho constituem o Anexo II ao presente Acordo.

Artigo 13

Oportunidades Comerciais

1. Cada Estado Parte adotará as medidas apropriadas dentro de sua jurisdição para eliminar todas as formas de discriminação e práticas de competição desleal no exercício das oportunidades comerciais.

2. Caso as regulamentações locais o permitam, os Estados Partes adotarão as medidas apropriadas para que as linhas aéreas possam adquirir combustível no território do Estado Parte em moeda local ou em moeda livremente conversível; converter e remeter a seu país de origem os excedentes sobre suas vendas, com presteza e sem restrições ou gravames fiscais, à taxa de câmbio vigente; e realizar seus próprios serviços em terra, ou selecionar entre agentes competentes de tais serviços, ou, no caso de usar os únicos serviços existentes, estes deverão ser prestados em uma base de igualdade e com preços baseados nos custos.

Artigo 14

Estatísticas

1. As empresas aéreas que operem rotas sub-regionais fornecerão às Autoridades Aeronáuticas dos países onde operem informações estatísticas sobre o tráfego transportado, nas rotas que operem, com determinação de origem e destino.

2. As Autoridades Aeronáuticas dos Estados Partes intercambiarão semestralmente as informações estatísticas de interesse comum.

Artigo 15

Adesão

1. Este Acordo estará aberto à adesão de outros Estados da América do Sul, cujas solicitações serão examinadas pelos Estados Partes.

2. A aprovação das solicitações será objeto de decisão unânime dos Estados Partes.

Artigo 16

Denúncia

1. O Estado Parte que desejar desvincular-se do presente Acordo deverá comunicar essa intenção aos demais Estados Partes de modo expresso e formal, efetuando no prazo de sessenta dias a entrega do documento de denúncia ao Ministério das Relações Exteriores do País Depositário, que o distribuirá aos demais Estados Partes.

2. Formalizada a denúncia, o Acordo deixará de vigor para o país denunciante um ano depois da data de recebimento da notificação pelo País Depositário, se não se convencionar, pela unanimidade dos membros restantes, um prazo inferior ou se a denúncia não for retirada antes de expirar aquele período.

Artigo 17

Solução de Controvérsias

Para solução das controvérsias que surjam entre os Estados Partes acerca da interpretação e/ou execução das disposições do presente Acordo, serão observados os procedimentos previstos no Anexo III ao presente Acordo.

Artigo 18

Revisão

O presente Acordo será objeto de revisão periódica, pelo menos a cada três anos. Nestas revisões os Estados Partes procurarão eliminar gradualmente as restrições existentes neste Acordo.

Artigo 19

Registro

Este Acordo será registrado, pelo País Depositário, na Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 20

Entrada em vigor

1. O presente Acordo entrará em vigor trinta dias depois da data do depósito do terceiro instrumento de ratificação. Os instrumentos de ratificação serão depositados perante o Governo da República Federativa do Brasil, que comunicará a data do depósito aos Governos dos demais Estados Partes.

2. O Governo da República Federativa do Brasil notificará ao Governo de cada um dos demais Estados Partes a data de entrada em vigor do presente Acordo.

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

Feito em Fortaleza, em 17 de dezembro de 1996, em um original nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos. O Governo da República Federativa do Brasil será o Depositário do presente Acordo e enviará cópia devidamente autenticada do mesmo aos Governos dos demais Estados Partes.

Pelo Governo da República Argentina

Pelo Governo da República da Bolívia

Pelo Governo da República Federativa do
Brasil

Pelo Governo da República do Chile

Pelo Governo da República do Paraguai

Pelo Governo da República Oriental do
Uruguai

Anexo I

Critérios Operacionais

1. Área Geográfica

Considera-se todo o território dos Estados Partes como disponível para operações aéreas sub-regionais, sob o princípio do não desvio do tráfego para pontos além da Sub-região.

2. Rotas Sub-Regionais

São aquelas que se estendem desde o último aeroporto no território de um Estado Parte até pontos nos territórios dos outros Estados Partes. As rotas sub-regionais somente podem ser operadas com voos originados no território do país da empresa.

3. Superposição de Rotas

As rotas sub-regionais poderão conter segmentos que unam dois aeroportos não vinculados por serviços efetivamente operados nos quadros dos Acordos Bilaterais.

Nenhum segmento de uma rota sub-regional poderá sobrepor-se a segmentos efetivamente operados segundo as disposições dos referidos Acordos.

Desta maneira, poderão estabelecer-se ligações desde ou para um ponto estabelecido nos Acordos Bilaterais, para ou desde outros pontos da Sub-região não incluídos nos referidos Acordos.

4. Aeroportos Sub-Regionais

São todos aqueles que sejam designados para operar com voos internacionais.

Os Estados Partes envolvidos na operação de Serviços Sub-regionais comprometem-se a habilitar para uso internacional aqueles aeroportos ou aeródromos situados em seu território que sejam aptos para o cumprimento dos objetivos do presente Acordo.

5. Aeroportos Compartilhados

Para os efeitos da definição de rotas sub-regionais, os aeroportos compartilhados serão considerados como situados no território da empresa operadora, se seu Estado compartilha tal aeroporto e se cada Estado concede os procedimentos de facilitação que permitam às empresas de cada um deles a entrada ou saída, para ou desde o outro Estado.

6. Área Terminal - TMA

Para os efeitos das rotas sub-regionais, considerar-se-ão como um único os aeroportos de um mesmo Estado situados dentro do limite de uma TMA, ficando qualquer exceção sujeita à prévia consideração das Autoridades Aeronáuticas dos Estados Partes envolvidos.

7. Capacidade

O número de frequências e o equipamento a ser utilizado por uma empresa em cada rota sub-regional devem ser adequados ao respectivo potencial de tráfego.

As empresas propõem livremente equipamentos e frequências, o que será considerado pelas Autoridades Aeronáuticas dos Estados Partes envolvidos para evitar qualquer excesso de capacidade que não esteja de conformidade com o potencial de tráfego e

que caracterize uma prática anti-comercial, levando ainda em consideração as limitações técnicas aeroportuárias.

À falta de acordo, a controvérsia poderá ser levada ao Conselho de Autoridades Aeronáuticas, conforme o número 2 do Anexo II ao Acordo.

8. Parada Estância (Stop Over)

A interrupção da viagem com direito a posterior reembarque, prevista no parágrafo 3º do Artigo 4º do Acordo, deverá efetuar-se na mesma empresa e na mesma rota. Tal interrupção não poderá exceder o prazo que a autoridade pertinente de cada Estado Parte determine para seu território.

9. Voos Exploratórios

Com vistas a fomentar a implantação e o desenvolvimento do Sistema Sub-regional e a implementação de novos serviços regulares definitivos, os Estados Partes se comprometem a autorizar, por um determinado período, as solicitações de voos exploratórios em rotas não operadas nessa data.

Anexo II

Conselho de Autoridades Aeronáuticas

1. Composição

O Conselho será integrado por um Representante Titular e um Suplente da Autoridade Aeronáutica de cada Estado Parte, os quais estarão autorizados a adotar posições em nome de sua representada.

2. Atribuições

Além do estabelecido no Artigo 12 do Acordo, o Conselho tem as seguintes atribuições:

- a) pronunciar-se sobre as controvérsias resultantes da aplicação e/ou interpretação das cláusulas do Acordo, de seus Anexos e do Regulamento;
- b) formular normas complementares para o funcionamento harmonioso do Sistema de Transporte Aéreo Sub-regional, sempre que seja necessário;
- c) pronunciar-se sobre as denúncias de práticas predatórias ou de competição desleal;
- d) recomendar soluções para as controvérsias relativas ao Transporte Aéreo Sub-regional;

- e) avaliar a aplicação de suas Resoluções nos Estados Partes;
- f) procurar, através de cada Representante, junto às Autoridades competentes de seus respectivos países, a coordenação das ações tendentes à simplificação e compatibilização em matérias relativas a facilitação, segurança, aeronavegabilidade, operações e licenças do pessoal;
- g) analisar e projetar modificações para as revisões periódicas do Acordo;
- h) conceder, por solicitação das empresas envolvidas, audiência para conhecer seus pleitos, em conformidade com o disposto no Regulamento;
- i) procurar, através de cada Estado Parte, um tratamento simétrico e convenientemente econômico nos níveis tarifários para os serviços aeroportuários de tráfego aéreo, alfândega, imigração e saúde, entre outros; a fim de fomentar o desenvolvimento do Transporte Aéreo Sub-regional.

3. Sessões

As sessões do Conselho serão convocadas e se desenvolverão conforme os critérios estabelecidos em seu Regulamento.

4. Presidência

A Presidência do Conselho será exercida pelos Representantes dos Estados Partes, em caráter rotativo, por um ano, seguindo-se a ordem alfabética dos referidos Estados, podendo, por acordo unânime dos membros do Conselho, ser prorrogado o mandato do Presidente por mais um ano. Para o primeiro mandato será buscado o consenso dos Estados Partes.

5. Sede do Conselho

A sede do Conselho será localizada no Estado Parte que exerça a Presidência, cabendo a esse Estado prover as instalações e recursos materiais e de pessoal necessários às suas atividades.

6. Resoluções

As resoluções do Conselho serão adotadas por maioria simples de seus membros e terão caráter de Recomendações para os Estados, os quais adotarão uma atitude de cooperação em relação às mesmas, colaborando deste modo para que sejam estabelecidas as regras e solucionadas as controvérsias.

7. Secretaria

O Conselho disporá de uma Secretaria cujas atividades serão exercidas por um funcionário ou um substituto designados pelo Governo do Estado Parte sede do Conselho. Suas funções serão, entre outras, as seguintes:

- a) a preparação e divulgação das Ordens do Dia, das Atas das reuniões do Conselho e das soluções de controvérsias alcançadas em conformidade com o Artigo 17 deste Acordo;
- b) o tratamento da informação e da documentação que o Conselho requeira;
- c) a preparação da correspondência oficial do Presidente do Conselho;
- d) a execução da transição da Secretaria de um para outro Estado Parte, ao suceder-lhe um novo Secretário.

8. Atas

As matérias tratadas pelo Conselho serão consignadas em Atas, com o objetivo de registrar as Resoluções aprovadas. O conjunto das Atas e Resoluções aprovadas pelos Estados Partes será compilado com a norma correspondente, para o funcionamento harmonioso do Sistema Sub-regional de Transporte Aéreo.

Anexo III

Solução de Controvérsias

1. As controvérsias que ocorrerem entre os Estados Partes relativas às matérias do Sistema de Transporte Aéreo Sub-regional serão submetidas, em primeira instância, à deliberação do Conselho.

2. Caso não seja possível alcançar uma solução no âmbito do Conselho, os Estados Partes envolvidos estabelecerão negociações diretas entre si, ainda que as controvérsias envolvam interesses diretos de suas empresas. Os resultados alcançados nessas negociações serão informados, pelos Estados Partes, ao Conselho, através de sua Secretaria.

3. Se, mediante negociações diretas, não se alcançar um acordo, os Estados Partes envolvidos adotarão os procedimentos arbitrais previstos no parágrafo 4º deste Anexo.

4. Em caso de controvérsias será constituída uma Comissão Arbitral integrada por um árbitro de cada Estado Parte envolvido, devendo esses árbitros designarem um último árbitro que não seja nacional de nenhuma das partes envolvidas para atuar como Presidente da Comissão e que terá, em caso de empate, duplo voto.

5. Para facilitar a mais rápida designação do Presidente de uma Comissão Arbitral, cada Estado Parte comunicará imediatamente aos demais Estados Partes envolvidos o nome de seu respectivo árbitro. Uma vez constituída a Comissão, o processo arbitral deverá estar concluído em sessenta dias.

6. As decisões da Comissão Arbitral serão inapeláveis e deverão ser cumpridas no prazo que nelas se estabeleça. Se um Estado Parte não as cumprir, os demais Estados Partes poderão adotar medidas restritivas à operação das empresas do referido Estado, ou outras destinadas a obter o seu cumprimento.

**ANEXO B – ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS DA COMISSÃO
LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL**

 **Acordo Multilateral de Céus Abertos - CLAC.pdf**

**Presidência da República
Secretaria-Geral
Subchefia para Assuntos Jurídicos**

DECRETO Nº 9.955, DE 6 DE AGOSTO DE 2019

Promulga o Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados-membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil, firmado pela República Federativa do Brasil, em Punta Cana, em 4 de novembro de 2010.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, **caput**, inciso IV, da Constituição,

Considerando que a República Federativa do Brasil firmou o Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados-membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil - CLAC, em Punta Cana, em 4 de novembro de 2010;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o Acordo, por meio do Decreto Legislativo nº 183, de 20 de dezembro de 2018, com reserva aos itens 4, 5 e 6 da Seção 1 do Artigo 2; e

Considerando que o Governo brasileiro depositou, junto à CLAC, em 7 de março de 2019, o instrumento de ratificação ao Acordo, com reserva aos itens 4, 5 e 6 da Seção 1 do Artigo 2, e que este entrou em vigor para a República Federativa do Brasil, no plano jurídico externo, em 6 de abril de 2019;

DECRETA:

Art. 1º Fica promulgado o Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados-membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil - CLAC, firmado em Punta Cana, em 4 de novembro de 2010, com reserva aos itens 4, 5 e 6 da Seção 1 do Artigo 2, anexo a este Decreto.

Art. 2º São sujeitos à aprovação do Congresso Nacional atos que possam resultar em revisão do Acordo e ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional, nos termos do inciso I do caput do art. 49 da Constituição.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 6 de agosto de 2019; 198º da Independência e 131º da República.

JAIR MESSIAS BOLSONARO

Ernesto Henrique Fraga Araújo

ATA

Adoção do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados-membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil - CLAC.

Punta Cana, República Dominicana, 2-5 de novembro de 2010.

Os plenipotenciários de Estados-membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC) reuniram-se para a celebração da XIX Assembleia Ordinária da CLAC, em Punta Cana, República Dominicana, de 2 a 5 de novembro de 2010, para a assinatura do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados-membros da CLAC.

Estiveram representados e apresentaram credenciais e plenos poderes em boa e devida forma, os Governos dos seguintes Estados:

Chile

República Dominicana

Uruguay

A XIX Assembleia Ordinária da CLAC adotou o texto do Acordo Multilateral de Céus Aberto.

Em conformidade com o Artigo 38, de tal Acordo fica aberto à assinatura durante a celebração da Assembleia, em lugar e data anteriormente indicados e, posteriormente, na sede da Secretaria da CLAC na cidade de Lima, Perú.

A Assembleia Ordinária da CLAC adotou, por consenso, a seguinte resolução:

RESOLUÇÃO Nº A19-03

ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS-MEMBROS DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL

Preâmbulo

Os Governos abaixo assinados, a seguir denominados “Estados Partes” ou “Partes” no presente Acordo;

SENDO PARTES na Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944;

CONSIDERANDO que a celebração de um acordo multilateral sobre transporte aéreo internacional favorecerá a cooperação e o desenvolvimento dos países da região latino-americana;

DESEJANDO facilitar a expansão das oportunidades para os serviços aéreos internacionais dos países da região;

CONVENCIDOS da conveniência de otimizar os recursos aeronáuticos e a infraestrutura da região;

CONSCIENTES da necessidade de desenvolver a indústria aeronáutica e de contemplar os direitos e interesses dos usuários;

EXPRESSANDO sua vontade de coordenar suas políticas aeronáuticas nas relações entre si e com relação a terceiros países e sistemas de integração; e

AFIRMANDO seu compromisso em favor da segurança das aeronaves, dos passageiros, da infraestrutura e de terceiros, bem como da facilitação e da proteção do meio ambiente;

ACORDAM o seguinte:

Artigo 1

Definições

Para efeitos do presente Acordo:

- “Autoridade Aeronáutica” é a entidade governamental designada em cada um dos Estados Partes com poder para regulamentar o transporte aéreo internacional, ou seu órgão ou órgãos sucessores;

- “Acordo” significa este Acordo e emendas correspondentes;
- “Capacidade” é a quantidade de serviços prestados no âmbito do Acordo, normalmente medida pelo número de frequências ou toneladas de carga oferecidas em um mercado, semanalmente ou durante outro período determinado;
- “Convenção” designa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional aberta para assinatura em Chicago em 7 de dezembro de 1944, incluindo os Anexos adotados no âmbito do Artigo 90 daquela Convenção, e as emendas aos Anexos ou à Convenção no âmbito dos Artigos 90 e 94, na medida em que os Anexos e as emendas tenham se tornado aplicáveis aos Estados Partes;
- “Empresa aérea designada” significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 deste Acordo;
- “Tarifas” significa os preços a serem pagos pelo transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições de aplicação destes preços, incluindo os preços e comissões de agências e de outros serviços auxiliares;
- “Território”, em relação a um Estado, designa as áreas terrestres, águas territoriais adjacentes e o espaço aéreo sob a soberania de tal Estado;
- “Serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais” têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção; e
- “CLAC” designa a Comissão Latino-Americana de Aviação Civil.

Artigo 2

Concessão de direitos

1. Cada Parte concede às outras Partes os seguintes direitos para a prestação de serviços de transporte aéreo internacional pelas empresas aéreas das outras Partes:

- o direito de sobrevoar seu território sem pousar;
- o direito de executar serviços de transporte aéreo internacional regular e não regular de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, de pontos anteriores ao território da Parte que designa a empresa aérea, via o território dessa Parte e pontos intermediários, para qualquer ponto no território da Parte que tenha concedido o direito e além, com plenos direitos de tráfego de terceira, quarta, quinta e sexta liberdades, com o número de frequências e equipamento de voo que julguem convenientes;

- o direito de prestar serviços regulares e não regulares exclusivamente cargueiros, entre o território da Parte que concedeu o direito e qualquer terceiro país, podendo tais serviços não incluir nenhum ponto no território da Parte que designa a empresa aérea, com plenos direitos de tráfego de até a sétima liberdade, com o número de frequências e equipamento de voo que julguem convenientes;
- o direito de prestar serviços regulares e não regulares combinados, entre o território da Parte que concedeu o direito e qualquer terceiro país, podendo tais serviços não incluir nenhum ponto no território da Parte que designa a empresa aérea, com plenos direitos de tráfego de até a sétima liberdade, com o número de frequências e equipamento de voo que julguem convenientes;
- o direito de prestar serviços regulares e não regulares de transporte aéreo, combinados de passageiros e carga ou exclusivamente cargueiros, entre pontos no território da Parte que concedeu o direito de cabotagem (oitava e nona liberdades); e
- outros direitos especificados neste Acordo.

2. Cada empresa aérea designada poderá, em qualquer ou em todos os seus voos, à sua escolha:

- operar voos em uma ou em ambas as direções;
- combinar diferentes números de voo em uma operação de aeronave;
- operar serviços nas rotas para pontos anteriores, pontos nos territórios das Partes, pontos intermediários e pontos além, em qualquer combinação e em qualquer ordem;
- omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;
- transferir tráfego de qualquer de suas aeronaves para qualquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas;
- operar serviços para pontos anteriores a qualquer ponto em seu território, com ou sem mudança de aeronave ou número de voo, e oferecer e anunciar esses serviços ao público como serviços diretos, adotando em todos os casos as medidas necessárias para assegurar que os consumidores estejam plenamente informados;
- fazer escala em qualquer ponto dentro ou fora do território de qualquer das Partes;
- transportar tráfego em trânsito através do território de qualquer das outras Partes; e

- combinar tráfego na mesma aeronave, independentemente de sua origem; sem restrições geográficas ou de direção e sem perder nenhum direito de transportar tráfego concedido no âmbito do presente Acordo.

Artigo 3

Designação e autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar tantas empresas aéreas quantas desejar para operar os serviços acordados em conformidade com o presente Acordo, e de revogar ou modificar tais designações. As designações serão comunicadas por escrito por via diplomática às outras Partes e ao Depositário.

2. Ao receber a designação e o pedido da empresa aérea designada, na forma e de acordo com os requisitos prescritos para a autorização de operação, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com o mínimo de demora, desde que:

- a empresa aérea esteja constituída no território do Estado Parte que a designa e tenha seu escritório principal no referido território;
- a empresa aérea esteja sob o controle normativo efetivo do Estado Parte que a designa;
- a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 8 (Segurança Operacional) e no Artigo 9 (Segurança da Aviação); e
- a empresa aérea designada esteja qualificada para atender aos demais requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados à operação dos serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que examina o(s) pedido(s).

3. Após o recebimento da autorização de operação referida no parágrafo 2, uma empresa aérea designada poderá iniciar a operação dos serviços acordados para os quais tenha sido designada, desde que cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo e as normas exigidas pela Parte que concedeu a autorização.

Artigo 4

Negação, revogação e limitação da autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e autorização) deste Acordo a uma empresa aérea designada por qualquer das outras Partes e de revogar e suspender tais autorizações, ou de impor condições às mesmas, temporária ou permanentemente:

- se considerarem que a empresa aérea não esteja constituída no território do Estado Parte que a designa e não tenha seu escritório principal no referido território;

- se considerarem que a empresa aérea não esteja sob o controle normativo efetivo do Estado Parte que a designa;
- se considerarem que a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 8 sobre Segurança Operacional e no Artigo 9 sobre Segurança da Aviação; e
- se considerarem que tal empresa aérea designada não esteja qualificada para satisfazer os demais requisitos previstos em leis e regulamentos normalmente aplicados à operação dos serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

2. A menos que medidas imediatas sejam indispensáveis para impedir a violação das leis e regulamentos mencionados anteriormente, ou a menos que a segurança operacional ou a segurança da aviação requeiram medidas conforme as disposições do Artigo 8 sobre Segurança Operacional ou do Artigo 9 sobre Segurança da Aviação, os direitos enumerados no parágrafo 1 deste Artigo serão exercidos somente depois de realizadas consultas pelas autoridades aeronáuticas de acordo com o Artigo 31 (Consultas) deste Acordo.

Artigo 5

Aplicação de leis

As leis e regulamentos de qualquer das Partes, relativos à entrada e saída de seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, ou que regulem a operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicadas às aeronaves das empresas aéreas designadas das demais Partes.

Artigo 6

Trânsito direto

Os passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto não estarão sujeitos a mais do que uma inspeção simplificada. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de direitos alfandegários e outros direitos similares.

Artigo 7

Reconhecimento de certificados

1. Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de habilitação e as licenças expedidos ou convalidados por qualquer das Partes e em vigor, serão reconhecidos como válidos pelas demais Partes para operar os serviços acordados, desde que as condições sob as

quais foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos nos termos da Convenção.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças e certificados mencionados no parágrafo 1 acima, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes para uma pessoa ou para uma empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção e que esta diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), as demais Partes poderão solicitar a realização de consultas entre as autoridades aeronáuticas com vistas a esclarecer a prática em questão.

3. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoos ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos aos seus próprios nacionais pelas demais Partes.

Artigo 8

Segurança operacional

1. Cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pelas demais Partes nos aspectos relacionados com as instalações e serviços aeronáuticos, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da solicitação.

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

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de qualquer das Partes, que preste serviço para ou do território das demais Partes poderá, quando se encontrar no território de alguma destas últimas, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados dessa Parte, desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção de Chicago, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e

se o equipamento da aeronave e a condição da mesma se conformam com as normas estabelecidas à época na Convenção.

4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas de qualquer das demais Partes.

5. Qualquer medida tomada por qualquer das Partes em conformidade com o parágrafo 4 acima será suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

6. Se for constatado que qualquer das Partes continua a não cumprir as normas da OACI depois de transcorrido o prazo acordado, a que se refere o parágrafo 2 anterior, o Secretário Geral da OACI será disto notificado. O mesmo também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

Artigo 9

Segurança da aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais as Partes venham a aderir.

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

3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que os operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves que tenham escritório principal ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte notificará às demais Partes de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com as demais Partes sobre tais diferenças.

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

5. Quando ocorrer um incidente ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronaves civis ou outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações e serviços de navegação aérea, as Partes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Cada Parte poderá solicitar que suas autoridades aeronáuticas tenham permissão para efetuar uma avaliação no território de outra Parte, das medidas de segurança aplicadas, ou a serem aplicadas, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos de comum acordo entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita.

7. Quando qualquer das Partes tiver motivos razoáveis para acreditar que outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de

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

Artigo 10

Segurança dos documentos de viagem

1. Cada Parte concorda em adotar medidas para garantir a segurança de seus passaportes e outros documentos de viagem.

2. A esse respeito, cada Parte concorda em estabelecer controles sobre a criação, emissão, verificação e uso legítimos dos passaportes e outros documentos de viagem e documentos de identidade emitidos por ela ou em seu nome.

3. Cada Parte concorda também em estabelecer ou aperfeiçoar os procedimentos para assegurar que os documentos de viagem emitidos por ela sejam de qualidade tal que não permita serem facilmente objeto de uso indevido e que, além disso, não possam ser facilmente alterados, reproduzidos ou emitidos indevidamente.

4. Em cumprimento aos objetivos acima, cada Parte expedirá seus passaportes e outros documentos de viagem de acordo com as regras e recomendações do Documento vigente da OACI sobre este assunto.

5. Cada Parte concorda, ainda, em trocar informações operacionais relativas a documentos de viagem adulterados ou falsificados e a cooperar com as outras Partes para reforçar a resistência à fraude de documentos de viagem, incluindo sua adulteração ou falsificação, o uso de documentos de viagem adulterados ou falsificados, o uso, por impostores, de documentos de viagem válidos, o uso indevido de documentos de viagem autênticos por titulares legítimos com o objetivo de cometer um delito, o uso de documentos de viagem vencidos ou cassados e o uso de documentos de viagem obtidos de modo fraudulento.

Artigo 11

Passageiros não admissíveis e não documentados e pessoas deportadas

1. As Partes concordam em estabelecer controles fronteiriços eficazes.

2. A esse respeito, cada Parte concorda em aplicar as normas e práticas recomendadas do Anexo 9, Facilitação, da Convenção de Chicago relativas a passageiros não admissíveis e não documentados e a pessoas deportadas, a fim de intensificar a cooperação para combater a imigração ilegal.

Artigo 12

Tarifas aeronáuticas

1. Nenhuma das Partes cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas das demais Partes, tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços internacionais semelhantes.

2. As tarifas aeronáuticas impostas pelos órgãos competentes de cada Parte às empresas aéreas das outras Partes serão justas, razoáveis e não discriminatórias.

3. Cada Parte incentivará a realização de consultas entre seus órgãos competentes e as empresas aéreas que utilizam os serviços e instalações proporcionados por tais órgãos, e os encorajará a intercambiarem as informações necessárias para permitir uma análise aprofundada que determine se as tarifas aeronáuticas são razoáveis.

Artigo 13

Direitos alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma ou mais empresas aéreas designadas de outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, que se apliquem ou incidam sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos não duráveis e peças, incluindo motores, equipamentos normais de aeronave, provisões de bordo e outros itens tais como estoques de bilhetes e conhecimentos aéreos impressos, e qualquer material impresso com o símbolo da empresa e material publicitário comum distribuído gratuitamente por essa empresa aérea designada, destinados à operação ou ao serviço das aeronaves da empresa aérea designada de outra Parte e que opere os serviços acordados.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1:

- introduzidos no território de uma Parte por ou em nome das empresas aéreas designadas de outra Parte;

- mantidos a bordo das aeronaves das empresas aéreas designadas de uma Parte, na chegada ou na saída do território de outra Parte;
- levados a bordo das aeronaves das empresas aéreas designadas de uma Parte ao território de outra Parte e destinados ao uso na operação dos serviços acordados; ou
- sejam tais produtos utilizados ou consumidos, no todo ou em parte, no território da Parte que outorga a isenção, desde que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderão ser descarregados no território de outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

Artigo 14

Impostos

1. Os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, assim como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos, serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte.

2. Quando houver um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação sobre receitas e capital, prevalecerão as disposições do mesmo.

Artigo 15

Concorrência leal

Cada empresa aérea designada terá um tratamento não discriminatório e um ambiente de concorrência saudável e leal para operar rotas no âmbito do presente Acordo, ao abrigo das leis sobre a concorrência das Partes.

Artigo 16

Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada por outra Parte determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

2. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume do tráfego, a frequência ou regularidade dos serviços, nem o tipo ou tipos de aeronaves utilizadas pelas empresas aéreas

designadas de qualquer das outras Partes, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes e compatíveis com o Artigo 15 da Convenção.

3. Nenhuma Parte imporá às empresas aéreas designadas de outra Parte um direito de preferência, uma relação de equilíbrio, direitos de não objeção ou qualquer outra exigência com relação à capacidade, frequência ou tráfego que seja incompatível com os objetivos do presente Acordo.

4. Para fazer cumprir as condições uniformes previstas no parágrafo 2) deste Artigo, nenhuma das Partes exigirá que as empresas aéreas de outra Parte submetam à aprovação seus horários, programas de serviços não regulares ou planos de operações, salvo quando as regras internas assim exigirem, sobre base não discriminatória. Quando uma Parte exigir a apresentação desses dados, ela reduzirá na medida do possível os requisitos e procedimentos de apresentação a serem feitos pelas empresas aéreas designadas pela outra Parte.

Artigo 17

Tarifas

Cada empresa aérea designada estabelecerá suas tarifas para o transporte aéreo, baseadas em considerações comerciais de mercado. A intervenção dos Estados Partes se limitará a:

- impedir práticas ou tarifas discriminatórias;
- proteger os consumidores contra tarifas excessivamente altas ou restritivas que se originem do abuso de uma posição dominante;
- proteger as empresas aéreas contra tarifas artificialmente baixas derivadas de uma ajuda ou subsídio governamental direto ou indireto; e
- exigir, se considerado útil, que se registrem junto a suas autoridades aeronáuticas as tarifas que as empresas aéreas das outras Partes se proponham a cobrar de ou para o seu território.

Artigo 18

Leis sobre a concorrência

1. As Partes informar-se-ão mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que possam afetar a operação dos serviços de transporte aéreo no âmbito deste Acordo. Identificarão ainda as autoridades responsáveis por sua aplicação.

2. Na medida em que permitam suas próprias leis e regulamentos, as Partes prestarão assistência às empresas aéreas das demais Partes, indicando-lhes se determinada prática proposta por uma empresa aérea é compatível com suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência.

3. As Partes notificar-se-ão mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo. O procedimento de consulta previsto neste Acordo será utilizado, se for solicitado por qualquer das Partes, para determinar se existe tal conflito e buscar os meios de resolvê-lo ou reduzi-lo ao mínimo.

4. As Partes notificar-se-ão mutuamente caso pretendam processar judicialmente empresa(s) aérea(s) de outra Parte, ou sobre o início de qualquer ação judicial entre particulares no âmbito de suas leis sobre a concorrência.

5. As Partes envidarão esforços para chegar a um acordo durante as consultas, tendo em devida conta os interesses pertinentes de cada Parte.

6. Caso não se chegue a um acordo, cada Parte, na aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, levará em consideração as opiniões manifestadas pela outra Parte e a cortesia e moderação internacionais.

7. A Parte, sob cujas leis sobre a concorrência tenha sido iniciada uma ação judicial entre particulares, facilitará às demais Partes o acesso ao órgão judicial pertinente e, se for o caso, fornecerá informações a tal órgão. Essas informações poderão incluir seus próprios interesses no âmbito das relações exteriores, os interesses da outra Parte que foi por esta notificada e, se possível, os resultados de qualquer consulta com as demais Partes com relação a tal ação.

8. As Partes autorizarão suas empresas aéreas e seus nacionais, na medida em que permitam suas leis, políticas nacionais e obrigações internacionais, a revelarem às autoridades competentes de qualquer das Partes, informações relativas à ação relacionada com as leis sobre a concorrência, desde que tal cooperação ou revelação não seja contrária a seus interesses nacionais mais importantes.

Artigo 19

Conversão de divisas e remessa de receitas

Cada Parte, em conformidade com sua legislação, permitirá às empresas aéreas designadas de outra Parte, a pedido, converter e remeter para o exterior, todas as receitas

locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo, e demais atividades conexas diretamente vinculadas, que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa sem restrições ou discriminações, à taxa de câmbio aplicável na data do pedido de conversão e remessa.

Artigo 20

Venda e comercialização de serviços de transporte aéreo

Cada Parte concederá às empresas aéreas designadas de outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território serviços de transporte aéreo internacional, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, a critério da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer escritórios como empresa operadora ou não operadora.

Artigo 21

Pessoal não nacional e acesso a serviços locais

Cada Parte permitirá às empresas aéreas designadas de outra Parte:

- trazer para seu território e manter funcionários não nacionais que desempenhem funções de direção, comerciais, técnicas, operacionais e outras especializadas que sejam necessários para a operação de serviços de transporte aéreo, de acordo com as leis e regulamentos sobre entrada, residência e emprego do Estado Parte que os recebe; e
- contratar os serviços e funcionários de qualquer organização, companhia ou empresa aérea que opere em seu território e esteja autorizada a prestar tais serviços.

Artigo 22

Quebra de bitola

Uma empresa aérea designada, operando transporte aéreo internacional, pode em qualquer ponto de qualquer trecho das rotas acordadas, alterar sem limitação, o tipo ou número de aeronaves utilizadas, desde que o transporte além de tal ponto seja uma continuação do transporte do território da Parte que designa a empresa aérea e, na direção de retorno, o transporte para o território da Parte que a designa seja uma continuação do transporte desde tal ponto além.

Artigo 23

Serviços de apoio em solo

1. Sujeito às disposições de segurança operacional aplicáveis, incluindo as normas e práticas recomendadas (SARPS) da OACI que constam do Anexo 6, cada Parte autorizará as empresas aéreas designadas das demais Partes, à escolha de cada empresa aérea, a:

- realizar seus próprios serviços de apoio em solo;
- prestar serviços a uma ou mais empresas aéreas;
- associar-se com terceiros para criar uma entidade prestadora de serviços; e
- selecionar dentre prestadores de serviços concorrentes.

2. Quando as normas internas de uma Parte limitarem ou impossibilitarem o exercício dos direitos anteriormente mencionados, cada empresa aérea designada deverá ser tratada de forma não discriminatória no que concerne aos serviços de apoio em solo oferecidos por um prestador ou prestadores devidamente autorizados.

Artigo 24

Compartilhamento de códigos e acordos de cooperação

1. Ao operar ou manter os serviços autorizados nas rotas acordadas, qualquer empresa aérea designada de qualquer das Partes pode realizar acordos de comercialização tais como operações conjuntas, bloqueio de assentos ou acordos de código compartilhado, com:

- uma ou várias empresas aéreas de qualquer das Partes;
- uma ou várias empresas aéreas de um terceiro país; e
- um provedor de transporte de superfície de qualquer país;

desde que todas as empresas aéreas em tais acordos 1) possuam a autorização necessária e 2) atendam aos requisitos normalmente aplicáveis a tais acordos.

2. As partes concordam em adotar as medidas necessárias para assegurar que os consumidores sejam plenamente informados e protegidos no que diz respeito a voos em código compartilhado realizados de ou para seu território e que os passageiros recebam as informações necessárias, no mínimo, das seguintes formas:

- verbalmente e, se possível, por escrito no momento da reserva;
- por escrito, no itinerário que acompanha o bilhete eletrônico, ou em qualquer outro documento que o substitua, como a confirmação por escrito, incluindo a informação das pessoas com as quais poderá comunicar-se se surgirem problemas, e indicando claramente a empresa aérea responsável em caso de danos ou acidentes; e
- verbalmente pelo pessoal de terra da empresa aérea, em todas as etapas da viagem.

Artigo 25

Arrendamento

Sujeito às leis e regulamentos das Partes envolvidas, as empresas aéreas designadas de cada Parte poderão utilizar aeronaves arrendadas de outra empresa, com ou sem tripulação, desde que todas as empresas aéreas participantes em tais acordos tenham a autorização apropriada e cumpram as disposições do Artigos 8 (Segurança Operacional) e 9 (Segurança da Aviação).

Artigo 26

Serviços multimodais

Cada empresa aérea designada poderá utilizar modais de transporte de superfície, sem restrições, conjuntamente com o transporte aéreo internacional de passageiros e carga.

Artigo 27

Sistemas de reserva por computador (SRC)

Cada Parte aplicará em seu território os critérios e princípios do código de conduta da OACI, para a regulamentação e utilização dos sistemas de reserva por computador.

Artigo 28

Proibição de fumo a bordo

1. Cada Parte proibirá ou fará com que suas empresas aéreas proíbam o fumo em todos os voos de passageiros operados por suas empresas aéreas entre os territórios das Partes. Esta proibição será aplicada em todos os locais dentro da aeronave e estará em vigor a partir do momento em que comece o embarque dos passageiros até o momento em que se complete seu desembarque.

2. Cada Parte tomará todas as medidas que considere razoáveis para assegurar o cumprimento, por suas empresas aéreas, seus passageiros e membros da tripulação, das disposições deste Artigo, incluindo a imposição de sanções apropriadas pelo seu descumprimento.

Artigo 29

Proteção do meio ambiente

As Partes apoiam a necessidade de proteger o meio ambiente, promovendo o desenvolvimento sustentável da aviação. No que diz respeito às operações entre seus respectivos territórios, as Partes concordam em cumprir as normas e métodos recomendados (SARPS) dos Anexos da Convenção e as políticas e orientações da OACI vigentes sobre a proteção do meio ambiente.

Artigo 30**Estatísticas**

A pedido das autoridades aeronáuticas, as Partes proporcionar-se-ão mutuamente estatísticas periódicas ou informações similares relativas ao tráfego transportado nos serviços acordados.

Artigo 31**Consultas**

1. Qualquer das Partes poderá, a qualquer momento, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação, emenda ou cumprimento do presente Acordo.

2. Tais consultas terão início dentro do prazo de 30 (trinta) dias a contar da data em que a outra Parte receba um pedido por escrito, a menos que de outra forma acordado entre as Partes.

Artigo 32**Solução de controvérsias**

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, exceto aquelas que possam surgir em relação ao Artigo 8 (Segurança Operacional) e ao Artigo 9 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas buscarão, em primeiro lugar, resolvê-la por meio de consultas e negociações entre elas.

2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de consultas e negociações entre as autoridades aeronáuticas, elas tentarão solucionar a controvérsia pela via diplomática.

3. Se a disputa ou controvérsia subsistir, os Estados Partes poderão recorrer a todos os meios de solução de controvérsias previstos na Carta das Nações Unidas.

Artigo 33**Emendas**

Qualquer das Partes poderá propor ao Depositário uma ou mais emendas às disposições deste Acordo. Se for necessário realizar negociações, a Parte que propõe a emenda será a sede das mesmas e o Depositário notificará às Partes o local e a data da reunião, com pelo menos sessenta dias de antecedência. Todas as Partes poderão participar das negociações. A emenda ou emendas entrarão em vigor somente após terem sido aceitas por todas as Partes.

Artigo 34

Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados pelo Depositário na Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 35

Denúncia

1. Qualquer das Partes poderá denunciar o presente Acordo, mediante notificação por escrito da denúncia ao Depositário, que dentro de 10 (dez) dias do recebimento da notificação da denúncia notificará as outras Partes.

2. A denúncia se efetivará 12 (doze) meses após o recebimento da notificação pelo Depositário, a menos que a Parte que tenha feito a denúncia retire sua notificação mediante comunicação por escrito ao Depositário, dentro do período de 12 meses.

Artigo 36

Depositário

1. O original do presente Acordo será depositado junto à Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), que será o Depositário do presente Acordo.

2. O Depositário enviará cópias autenticadas do Acordo a todas as Partes no Acordo e a todos os Estados que possam posteriormente aderir ao mesmo, isto é, a todos os Estados da CLAC.

3. Após a entrada em vigor deste Acordo, o Depositário enviará ao Secretário-Geral das Nações Unidas uma cópia autenticada deste Acordo para fins de registro e publicação em conformidade com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas; e ao Secretário-Geral da Organização de Aviação Civil Internacional, em conformidade com o Artigo 83 da Convenção. O Depositário deverá, também, enviar a tais funcionários internacionais cópia autenticada de toda emenda que entrar em vigor.

4. O Depositário deverá disponibilizar às Partes cópia de qualquer decisão ou sentença arbitral emitida nos termos do Artigo 32 (Solução de controvérsias) deste Acordo.

Artigo 37

Reservas

O presente Acordo admite reservas.

Artigo 38

Assinatura e ratificação

1. O presente Acordo estará aberto à assinatura dos Governos dos Estados da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil.

2. O presente Acordo estará sujeito a ratificação. Os instrumentos de ratificação serão depositados junto ao Depositário.

Artigo 39

Adesão

Uma vez que este Acordo entre em vigor, qualquer Estado-membro da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil poderá aderir a este Acordo mediante o depósito de um instrumento de adesão junto ao Depositário.

Artigo 40

Entrada em vigor

1. O presente Acordo entrará em vigor no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data do depósito do terceiro instrumento de ratificação e, posteriormente, para cada Parte no prazo de 30 (trinta) dias após o depósito do seu instrumento de ratificação ou adesão.

2. O Depositário informará a cada Parte sobre a data de entrada em vigor do presente Acordo.

FEITO em Punta Cana, República Dominicana, em 4 de novembro de 2010, nos idiomas espanhol, português e inglês e assinado, na data, pelos seguintes Estados-membros:

ESTADO	ASSINATURA	DATA
Argentina	_____	_____
Aruba	_____	_____
Belize	_____	_____
Bolívia	_____	_____
Brasil	(ASSINADO)	08/nov/2012
	_____	_____
Chile	(ASSINADO)	05/nov/2010
	_____	_____

Colômbia	(ASSINADO)	28/jul/2011
Costa Rica		
Cuba		
Equador		
El Salvador		
Guatemala	(ASSINADO)	25/abr/2011
Honduras	(ASSINADO)	27/mar/2012
Jamaica		
México		
Nicarágua		
Panamá	(ASSINADO)	13/jun/2011
Paraguai	(ASSINADO)	24/mai/2011
Peru		
República Dominicana	(ASSINADO)	05/nov/2010
Uruguai	(ASSINADO)	05/nov/2010
Venezuela		

RESOLUÇÃO N° A19-15

CONSIDERANDO o disposto na Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados que admite em seu artigo 25, a possibilidade de aplicação antecipada de um Tratado que tenha sido assinado,

Os Estados signatários decidem aplicar provisoriamente as disposições do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados-membros da CLAC.

ESTADO	ASSINATURA	DATA
Argentina	_____	_____
Aruba	_____	_____
Belize	_____	_____
Bolívia	_____	_____
Brasil	_____	_____
Chile	(ASSINADO)	05/nov/2010
	_____	_____
Colômbia	_____	_____
Costa Rica	_____	_____
Cuba	_____	_____
Equador	_____	_____
El Salvador	_____	_____
Guatemala	(ASSINADO)	25/abr/2011
	_____	_____
Honduras	(ASSINADO)	27/mar/2012
	_____	_____
Jamaica	_____	_____
México	_____	_____
Nicarágua	_____	_____

Panamá	(ASSINADO)	13/jun/2011
	_____	_____
Paraguai	(ASSINADO)	24/mai/2011
	_____	_____
Peru		
	_____	_____
República Dominicana	(ASSINADO)	02/fev/2011
	_____	_____
Uruguai	(ASSINADO)	05/nov/2010
	_____	_____
Venezuela		
	_____	_____

NOTAS DE RESERVA

ASSINATURA DA REPÚBLICA DOMINICANA

NA CIDADE DE LIMA, AOS DOIS DIAS DO MÊS DE FEVEREIRO DE DOIS MIL E ONZE, ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATINOAMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA O COMPARECIMENTO DO SR. LUIS RODRÍGUEZ ARIZA, EM SUA QUALIDADE DE PRESIDENTE DA JUNTA DE AVIAÇÃO CIVIL (JAC) DA REPÚBLICA DOMINICANA, EMBAIXADOR, REPRESENTANTE SUPLENTE ANTE À OACI E À CLAC, COM PODER ESPECIAL OUTORGADO PELO EXCELENTÍSSIMO LEONEL FERNÁNDEZ, PRESIDENTE DA REPÚBLICA, PARA ASSINAR A RESOLUÇÃO A19-15, QUE PERMITE AOS ESTADOS SIGNATÁRIOS APLICAR PROVISORIAMENTE AS DISPOSIÇÕES DO ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS-MEMBROS DA CLAC. NA DATA, JUNTAMENTE COM SUA ASSINATURA, TAMBÉM SE REGISTRAM AS SEGUINTE RESERVAS AO ACORDO MENCIONADO:

ARTIGO 2. “ *A REPÚBLICA DOMINICANA FAZ RESERVAS AO ARTIGO 2 DO ACORDO, UMA VEZ QUE SUA POLÍTICA AEROCOMERCIAL ATUAL LIMITA A CONCESSÃO DOS DIREITOS DE TRÁFEGO ATÉ A SÉTIMA LIBERDADE DO AR PARA VOOS EXCLUSIVAMENTE CARGUEIROS* ”

ARTIGO 12. “ *A REPÚBLICA DOMINICANA FAZ RESERVAS AO PARÁGRAFO 2, ESPECIFICAMENTE AOS TERMOS “JUSTOS E RAZOÁVEIS”, POR ENTENDER QUE SE TRATA DE AVALIAÇÕES SUBJETIVAS E AO PARÁGRAFO 3, POR CONSIDERAR QUE SUA APLICAÇÃO INTERFERE COM A AUTORIDADE DO ESTADO DOMINICANO DE IMPOR AS TAXAS E ENCARGOS QUE ESTIME PROCEDENTES”* ”

O SECRETÁRIO DA CLAC CERTIFICA A RAZÃO ASSINALADA, QUE CONSTA NA COMUNICAÇÃO 192 DE 26 DE JANEIRO DE 2011.

(Carimbo)

(Original assinado por)

MARCO OSPINA

SECRETÁRIO DA CLAC

ESCLARECIMENTO SOBRE RESERVA

NA CIDADE DE LIMA, REPÚBLICA DO PERU, AOS VINTE E TRÊS DIAS DO MÊS DE OUTUBRO DE DOIS MIL E DOZE, O ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATIIONAMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA HAVER RECEBIDO EM 27 DE SETEMBRO DE DOIS MIL E DOZE, A NOTA DIPLOMÁTICA Nº DEJ./22866, DO MINISTÉRIO DE RELAÇÕES EXTERIORES DA REPÚBLICA DOMINICANA, ATRAVÉS DA QUAL SE ESCLARECE E SE DEFINE A INTERPRETAÇÃO QUE SE DEVE DAR À RESERVA REALIZADA, COM DATA DE PRIMEIRO DE FEVEREIRO DE DOIS MIL E ONZE, AO ARTIGO 2 DO ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS-MEMBROS DA COMISSÃO LATINOAMERICA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC), NO SENTIDO DE QUE A RESERVA ASSINALADA SE APLICA APENAS AOS PARÁGRAFOS ANTEPENÚLTIMO E PENÚLTIMO DO NÚMERAL 1 DO ARTIGO 2 DO ACORDO E NÃO A TODO O ARTIGO 2.

O ESCLARECIMENTO TAMBÉM DEFINE QUE AS RESERVAS SE REFEREM APENAS À CONCESSÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO DE SÉTIMA LIBERDADE PARA OPERAÇÕES DE PASSAGEIROS E DE OITAVA E NONA LIBERDADES DO AR PARA QUALQUER TIPO DE OPERAÇÃO, EM VIRTUDE DE QUE A POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO DOMINICANA LIMITA A CONCESSÃO DOS DIREITOS DE

TRÁFEGO DE ATÉ A SÉTIMA LIBERDADE DO AR PARA VOOS EXCLUSIVAMENTE CARGUEIROS.

(Carimbo)

(Original assinado por)

MARCO OSPINA

SECRETÁRIO DA CLAC

ASSINATURA DA GUATEMALA

NA CIDADE DE GUATEMALA, GUATEMALA, AOS VINTE E CINCO DIAS DO MES DE ABRIL DE DOIS MIL E ONZE, O ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATIIONAMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA O COMPARECIMENTO DO SR. JUAN JOSÉ CARLOS SUÁREZ, EM SUA QUALIDADE DE DIRETOR, INTERVENTOR DA DIREÇÃO GERAL DE AERONÁUTICA CIVIL (DGAC) DA GUATEMALA, COM PODER ESPECIAL OUTORGADO PELO EXCELENTÍSSIMO SENHOR ÁLVARO COLÓN CABALLERO, PRESIDENTE DA REPÚBLICA, PARA ASSINAR O ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS-MEMBROS DA COMISSÃO LATINOAMERICA DE AVIAÇÃO CIVIL, SEGUNDO A RESOLUÇÃO A19-03 E A RESOLUÇÃO A19-15, QUE PERMITE AOS ESTADOS SIGNATÁRIOS, APLICAR PROVISORIAMENTE SUAS DISPOSIÇÕES, NA DATA. JUNTAMENTE COM A ASSINATURA, TAMBÉM SE REGISTRA A SEGUINTE RESERVA:

ARTIGO 2. “A REPÚBLICA DA GUATEMALA, EM CONSIDERAÇÃO À SUA POLÍTICA AEROCOMERCIAL, FAZ RESERVA ESPECÍFICA DO PARÁGRAFO DO ARTIGO 2 DO ACORDO QUE SE REFERE AO DIREITO DE PRESTAR SERVIÇOS REGULARES E NÃO REGULARES DE TRANSPORTE AÉREO, COMBINADOS DE PASSAGEIROS E CARGA, OU EXCLUSIVAMENTE CARGUEIROS, ENTRE PONTOS DO TERRITÓRIO GUATEMALTECO (DIREITO DE CABOTAGEM)”.

(Carimbo)

(Original assinado por)

MARCO OSPINA

SECRETÁRIO DA CLAC

ASSINATURA DA REPÚBLICA DO PARAGUAI

NA CIDADE DE ASSUNÇÃO, REPÚBLICA DO PARAGUAI, AOS VINTE E QUATRO DIAS DO MÊS DE MAIO DE DOIS MIL E ONZE, O ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATIONAMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA O COMPARECIMENTO DO SR. ADVOGADO NICANOR CESPEDES CESPEDES, EM SUA QUALIDADE DE PRESIDENTE DA DIREÇÃO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL – DINAC, DA REPÚBLICA DO PARAGUAI, COM PLENOS PODERES OUTORGADOS PELO EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUAN ESTEBAN AGUIRRE, MINISTRO SUBSTITUTO DE RELAÇÕES EXTERIORES DA REPÚBLICA DO PARAGUAI, PARA ASSINAR O ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS-MEMBROS DA COMISSÃO LATINOAMERICA DE AVIAÇÃO CIVIL, SEGUNDO A RESOLUÇÃO A19-03 E A RESOLUÇÃO A19-15, QUE PERMITE AOS ESTADOS SIGNATÁRIOS, APLICAR PROVISORIAMENTE SUAS DISPOSIÇÕES, NA DATA. JUNTAMENTE COM A ASSINATURA, TAMBÉM SE REGISTRA A SEGUINTE RESERVA:

ARTIGO 2. *“A REPÚBLICA DO PARAGUAI, EM CONSIDERAÇÃO À SUA POLÍTICA AEROCOMERCIAL, FAZ RESERVA ESPECÍFICA DO PARÁGRAFO DO ARTIGO 2 DO ACORDO QUE SE REFERE AO DIREITO DE PRESTAR SERVIÇOS REGULARES E NÃO REGULARES DE TRANSPORTE AÉREO COMBINADOS DE PASSAGEIROS E CARGA, OU EXCLUSIVAMENTE CARGUEIROS, ENTRE PONTOS DO TERRITÓRIO PARAGUAIO (DIREITO DE CABOTAGEM)”.*

(Carimbo)

(Original assinado por)

MARCO OSPINA

SECRETÁRIO DA CLAC

ASSINATURA DA REPÚBLICA DO PANAMÁ

NA CIDADE DO PANAMÁ, REPÚBLICA DO PANAMÁ, AOS TREZE DIAS DO MÊS DE JUNHO DE DOIS MIL E ONZE, O ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATIONAMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA O COMPARECIMENTO DO SR. RAFAEL BÁRCENAS CH., EM SUA QUALIDADE DE DIRETOR GERAL DA AUTORIDADE DE AERONÁUTICA CIVIL – AAC, DA

REPÚBLICA DO PANAMÁ, COM PLENOS PODERES OUTORGADOS PELO EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUAN CARLOS VARELA R., VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA DO PANAMÁ E MINISTRO DA RELAÇÕES EXTERIORES, PARA ASSINAR O ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS-MEMBROS DA COMISSÃO LATINOAMERICA DE AVIAÇÃO CIVIL, SEGUNDO A RESOLUÇÃO A19-03 E A RESOLUÇÃO A19-15, QUE PERMITE AOS ESTADOS SIGNATÁRIOS, APLICAR PROVISORIAMENTE SUAS DISPOSIÇÕES, NA DATA. JUNTAMENTE COM A ASSINATURA, TAMBÉM SE REGISTRAM AS SEGUINTE RESERVAS:

ARTIGO 2. *“A REPÚBLICA DO PANAMÁ, EM CONSIDERAÇÃO ÀS SUAS LEIS E POLÍTICA AEROCOMERCIAL, FAZ RESERVA ESPECÍFICA DOS PARÁGRAFOS DO ARTIGO 2 SOBRE CONCESSÃO DE DIREITOS, NUMERAL 1 DO ACORDO, QUE SE ESPECIFICA A SEGUIR:*

o direito de prestar serviços regulares e não regulares exclusivamente cargueiros, entre o território da Parte que concedeu o direito e qualquer terceiro país, podendo tais serviços não incluir nenhum ponto no território da Parte que designa a empresa aérea, com plenos direitos de tráfego de até a sétima liberdade, com o número de frequências e equipamento de voo que julguem convenientes;

o direito de prestar serviços regulares e não regulares combinados, entre o território da Parte que concedeu o direito e qualquer terceiro país, podendo tais serviços não incluir nenhum ponto no território da Parte que designa a empresa aérea, com plenos direitos de tráfego de até a sétima liberdade, com o número de frequências e equipamento de voo que julguem convenientes;

o direito de prestar serviços regulares e não regulares de transporte aéreo, combinados de passageiros e carga ou exclusivamente cargueiros, entre pontos no território da Parte que concedeu o direito de cabotagem (oitava e nona liberdades).”

ARTIGO 14. *“A REPÚBLICA DO PANAMÁ, EM CONSIDERAÇÃO ÀS SUAS LEIS E POLÍTICA AEROCOMERCIAL, FAZ RESERVA ESPECÍFICA DO ARTIGO 14, SOBRE TRIBUTOS, NUMERAL 1 DO ACORDO, QUE SE ESPECIFICA A SEGUIR:*

1. Os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, assim como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos, serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte.”

ARTIGO 18. “A REPÚBLICA DO PANAMÁ, EM CONSIDERAÇÃO ÀS SUAS LEIS E POLÍTICA AEROCOMERCIAL, FAZ RESERVA ESPECÍFICA DO ARTIGO 18, REFERIDO A LEIS SOBRE A CONCORRÊNCIA, NUMERAIS 2, 3, 4, 5, 6, 7 E 8 DO ACORDO, QUE SE ESPECIFICAM A SEGUIR:

2. Na medida em que permitam suas próprias leis e regulamentos, as Partes prestarão assistência às empresas aéreas das demais Partes, indicando-lhes se determinada prática proposta por uma empresa aérea é compatível com suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência.

3. As Partes notificar-se-ão mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo. O procedimento de consulta previsto neste Acordo será utilizado, se for solicitado por qualquer das Partes, para determinar se existe tal conflito e buscar os meios de resolvê-lo ou reduzi-lo ao mínimo.

4. As Partes notificar-se-ão mutuamente caso pretendam processar judicialmente empresa(s) aérea(s) de outra Parte, ou sobre o início de qualquer ação judicial entre particulares no âmbito de suas leis sobre a concorrência.

5. As Partes envidarão esforços para chegar a um acordo durante as consultas, tendo em devida conta os interesses pertinentes de cada Parte.

6. Caso não se chegue a um acordo, cada Parte, na aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, levará em consideração as opiniões manifestadas pela outra Parte e a cortesia e moderação internacionais.

7. A Parte, sob cujas leis sobre a concorrência tenha sido iniciada uma ação judicial entre particulares, facilitará às demais Partes o acesso ao órgão judicial pertinente e, se for o caso, fornecerá informações a tal órgão. Essas informações poderão incluir seus próprios interesses no âmbito das relações exteriores, os interesses da outra Parte que foi por esta notificada e, se possível, os resultados de qualquer consulta com as demais Partes com relação a tal ação.

8. As Partes autorizarão suas empresas aéreas e seus nacionais, na medida em que permitam suas leis, políticas nacionais e obrigações internacionais, a revelarem às autoridades competentes de qualquer das Partes, informações relativas à ação relacionada com as leis sobre a concorrência, desde que tal cooperação ou revelação não seja contrária a seus interesses nacionais mais importantes.”

ARTIGO 32. *“A REPÚBLICA DO PANAMÁ, EM CONSIDERAÇÃO ÀS SUAS LEIS E POLÍTICA AEROCOMERCIAL, FAZ RESERVA ESPECÍFICA DO ARTIGO 32, SOBRE SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS, NUMERAIS 2 E 3 DO ACORDO, QUE SE ESPECIFICAM A SEGUIR:*

2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de consultas e negociações entre as autoridades aeronáuticas, elas tentarão solucionar a controvérsia pela via diplomática.

3. Se a disputa ou controvérsia subsistir, os Estados Partes poderão recorrer a todos os meios de solução de controvérsias previstos na Carta das Nações Unidas.

(Carimbo)

(Original assinado por)

MARCO OSPINA

SECRETÁRIO DA CLAC

ASSINATURA DA REPÚBLICA DA COLÔMBIA

NA CIDADE DE CARTAGENA DE INDIAS, REPÚBLICA DA COLÔMBIA, AOS VINTE E OITO DIAS DO MÊS DE JULHO DE DOIS MIL E ONZE, O ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATINOAMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA O COMPARECIMENTO DO SR. SANTIAGO CASTRO GÓMEZ., EM SUA QUALIDADE DE DIRETOR GERAL DA UNIDADE ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL DA REPÚBLICA DA COLÔMBIA, COM PLENOS PODERES OUTORGADOS PELO EXCELENTÍSSIMO PRESIDENTE DA REPÚBLICA NACIONAL, DR. JUAN MANOEL SANTOS E DA SENHORA MINISTRA DE RELAÇÕES EXTERIORES, MARÍA ÁNGELA HOLGUÍN CUELLAR, PARA ASSINAR O ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS-MEMBROS DA COMISSÃO LATINOAMERICA DE AVIAÇÃO CIVIL, NA DATA. JUNTAMENTE COM A ASSINATURA, TAMBÉM SE REGISTRAM AS SEGUINTE RESERVAS:

1. Com relação ao parágrafo 3 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo que estabelece:

“... o direito de realizar serviços regulares e não-regulares de transporte aéreo internacional de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, desde pontos anteriores ao território da Parte que designa a empresa aérea, via o território dessa

Parte e pontos intermediários, até qualquer ponto no território da Parte que haja concedido o direito e além, com plenos direitos de tráfego de terceira, quarta, quinta e sexta liberdades, com o número de frequências e tipo de equipamento que julguem convenientes; ...”

A República da Colômbia formula reserva sobre os direitos de tráfego de quinta liberdade do ar:

2. Em relação ao parágrafo 4 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo que assinala:

“... o direito de realizar serviços regulares e não-regulares exclusivamente cargueiros, entre o território da Parte que concedeu o direito e qualquer terceiro país, podendo tais serviços não compreender nenhum ponto do território da Parte que designa a empresa aérea, com plenos direitos de tráfego até a sétima liberdade, com o número de frequências e tipo de equipamento que julguem convenientes; ...”

A República da Colômbia formula reserva sobre os direitos de tráfego de quinta e sétima liberdades do ar.

3. Em relação ao parágrafo 5 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo que indica:

“... o direito de realizar serviços regulares e não-regulares mistos, entre o território da Parte que concedeu o direito e qualquer terceiro país, podendo tais serviços não compreender nenhum ponto do território da Parte que designa a empresa aérea, com plenos direitos de tráfego até a sétima liberdade, com o número de frequências e tipo de equipamento que julguem convenientes; ...”

A República da Colômbia formula reserva sobre os direitos de tráfego de quinta e sétima liberdades do ar.

4. Em relação ao parágrafo 6 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo que estabelece:

“... o direito de realizar serviços regulares e não-regulares de transporte aéreo, mistos de passageiros e carga, ou exclusivamente cargueiros, entre pontos do território da Parte que tenha concedido o direito de cabotagem (oitava e nona liberdades); ...”

A República da Colômbia formula reserva, uma vez que, conforme a legislação e regulamentos internos, a cabotagem é um direito exclusivo das aeronaves colombianas e, conseqüentemente, não está vinculada por esta disposição.

5. Em relação ao Artigo 17 do Acordo que indica:

“... Artigo 17. Tarifas. Cada empresa aérea designada estabelecerá suas tarifas para o transporte aéreo, baseadas em considerações comerciais de mercado. A intervenção dos Estados Partes se limitará a:

impedir práticas ou tarifas discriminatórias;
proteger os consumidores contra tarifas excessivamente altas ou restritivas que se originem do abuso de uma posição dominante;
proteger as empresas aéreas contra tarifas artificialmente baixas derivadas de uma ajuda ou subsídio governamental direto ou indireto; e
exigir, se considerado útil, que se registrem junto a suas autoridades aeronáuticas as tarifas que as empresas aéreas das outras Partes se proponham a cobrar de ou para o seu território. ...”

A República da Colômbia, em conformidade com sua legislação e política aerocomercial, a qual estabelece, em matéria tarifária, um controle dos níveis máximos das tarifas, formula reserva e, em consequência, não se considera vinculada pelo disposto no Artigo 17 citado anteriormente.

(Carimbo)

(Original assinado por)

MARCO OSPINA

SECRETÁRIO DA CLAC

PRIMEIRA EMENDA

NA CIDADE DE LIMA, REPÚBLICA DO PERU, AOS VINTE E OITO DIAS DO MÊS DE FEVEREIRO DE DOIS MIL E DOZE, O ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA LEGALMENTE QUE MEDIANTE NOTA DIPLOMÁTICA OFICIAL (DIAJI.GTAJI Nº 70490) DE VINTE DE FEVEREIRO DE DOIS MIL E DOZE, DO MINISTÉRIO DE RELAÇÕES EXTERIORES DA REPÚBLICA DA COLÔMBIA, ASSINADA PELA HONORÁVEL SENHORA MÓNICA LANZETTA MUTIS, VICE-MINISTRA DE RELAÇÕES EXTERIORES, ENCARREGADA DAS FUNÇÕES DO GABINETE DA MINISTRA, O GOVERNO DA COLÔMBIA COMUNICA À SECRETARIA DA CLAC SUA DECISÃO DE MODIFICAR E RETIRAR AS RESERVAS REGISTRADAS NO ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS-MEMBROS DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL ASSINADO EM VINTE E OITO DE JULHO DE DOIS MIL E ONZE, CONSTANTES NO INSTRUMENTO DE PLENOS PODERES OUTORGADOS AO DIRETOR GERAL DA UNIDADE

ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL DA COLÔMBIA, SENHOR SANTIAGO CASTRO GÓMEZ, CONFORME O SEGUINTE TEOR:

1. Em relação à primeira reserva do parágrafo 3 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo, a República da Colômbia procede à sua retirada.

2. Em relação à segunda reserva do parágrafo 4 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo, a República da Colômbia procede à sua modificação e, conseqüentemente, essa reserva se realizará de acordo com o seguinte teor:

“A República da Colômbia formula reserva sobre os direitos de sétima liberdade; circunscritos aos territórios dos Estados-Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil – CLAC”.

3. Em relação à terceira reserva do parágrafo 5 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo, a República da Colômbia procede à sua modificação e, conseqüentemente, essa reserva se realizará de acordo com o seguinte teor:

“A República da Colômbia formula reserva sobre os direitos de sétima liberdade; circunscritos aos territórios dos Estados-Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil – CLAC”.

4. Em relação à quarta reserva do parágrafo 6 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo, a República da Colômbia mantém a reserva formulada.

5. Em relação à quinta reserva do Artigo 17 do Acordo, a República da Colômbia mantém a reserva formulada.

(Carimbo)

(Original assinado por)

MARCO OSPINA

SECRETÁRIO DA CLAC

SEGUNDA EMENDA

NA CIDADE DE LIMA, REPÚBLICA DO PERU, AOS SETE DIAS DO MÊS DE AGOSTO DE DOIS MIL E DOZE, O ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA LEGALMENTE TER RECEBIDO A NOTA DIPLOMÁTICA OFICIAL DIAJI.GTAJI Nº 51446 DE TRÊS DE AGOSTO DE DOIS MIL E DOZE DO MINISTÉRIO DE RELAÇÕES EXTERIORES DA REPÚBLICA DA COLÔMBIA ASSINADA PELA HONORÁVEL

SENHORA MÓNICA LANZETTA MUTIS, VICE-MINISTRA DE RELAÇÕES EXTERIORES, ENCARREGADA DAS FUNÇÕES DO GABINETE DA MINISTRA, MEDIANTE A QUAL O GOVERNO DA COLÔMBIA COMUNICA À SECRETARIA DA CLAC SUA DECISÃO DE SUBSTITUIR AS RESERVAS E MANIFESTAÇÕES FORMULADAS NA NOTA DIPLOMÁTICA DIAJLGTAJI Nº 70490 DE VINTE DE FEVEREIRO DE DOIS MIL E DOZE, RELATIVA AO ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS-MEMBROS DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL ASSINADO EM VINTE E OITO DE JULHO DE DOIS MIL E ONZE, CONSTANTES NO INSTRUMENTO DE PLENOS PODERES OUTORGADOS AO DIRETOR GERAL DA UNIDADE ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL DA COLÔMBIA, SENHOR SANTIAGO CASTRO GÓMEZ, CONFORME O SEGUINTE TEOR:

1. Em relação ao parágrafo 3 do numeral 1 do Artigo 2 do supracitado Acordo:

Reserva: a República da Colômbia concede direitos de tráfego de quinta liberdade do ar, circunscritos aos territórios dos Estados-Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil "CLAC".

2. Com respeito ao parágrafo 4 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo:

Reserva: a República da Colômbia concede direitos de tráfego de quinta liberdade do ar, circunscritos aos territórios dos Estados-Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil "CLAC" e formula reserva sobre os direitos de tráfego de sétima liberdade do ar.

3. Quanto ao parágrafo 5 do numeral 1º do Artigo 2 do Acordo:

Reserva: a República da Colômbia concede direitos de tráfego de quinta liberdade do ar, circunscritos aos territórios dos Estados-Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil "CLAC" e formula reserva sobre os direitos de tráfego de sétima liberdade do ar.

4. Com relação ao parágrafo 6 do numeral 1 do Artigo 2 do Acordo:

Reserva: a República da Colômbia formula reserva, uma vez que, conforme a legislação e regulamentos internos, a cabotagem é um direito exclusivo das aeronaves colombianas, e conseqüentemente, não se considera vinculada por esta disposição.

6. Com respeito ao Artigo 17 do Acordo:

Reserva: a República da Colômbia, em conformidade com sua política aerocomercial e com sua legislação, a qual estabelece, em matéria tarifária, um controle dos níveis máximos das tarifas, formula reserva e, por isso, não se considera vinculada pelo disposto no supracitado Artigo 17.

(Carimbo)

(Original assinado por)

MARCO OSPINA

SECRETÁRIO DA CLAC

ASSINATURA DE HONDURAS

NA CIDADE DE SANTIAGO DO CHILE. AOS VINTE E SETE DIAS DO MÊS DE MARÇO DE DOIS MIL E DOZE, O ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATIIONAMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA O COMPARECIMENTO DO SR. MANUEL ENRIQUE CÁCERES DÍAZ, EM SUA QUALIDADE DE DIRETOR GERAL DE AERONÁUTICA CIVIL (DGAC) DA REPÚBLICA DE HONDURAS, COM PLENOS PODERES OUTORGADOS PELA EXCELENTÍSSIMA SENHORA ELENA HILSACA DE GARCÍA, SECRETARIA GERAL DA SECRETARIA DE RELAÇÕES EXTERIORES DA REPÚBLICA DE HONDURAS, PARA ASSINAR O ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS-MEMBROS DA COMISSÃO LATINOAMERICA DE AVIAÇÃO CIVIL, SEGUNDO A RESOLUÇÃO A19-03 E A RESOLUÇÃO A19-15, QUE PERMITE AOS ESTADOS SIGNATÁRIOS, APLICAR PROVISORIAMENTE SUAS DISPOSIÇÕES, NA DATA. JUNTAMENTE COM A ASSINATURA, TAMBÉM SE REGISTRA A SEGUINTE RESERVA:

ARTIGO 2. *“A REPÚBLICA DE HONDURAS, EM CONSIDERAÇÃO À SUA POLÍTICA AEROCOMERCIAL, FAZ RESERVA ESPECÍFICA DO PARÁGRAFO DO ARTIGO 2 DO ACORDO, QUE SE REFERE AO DIREITO DE PRESTAR SERVIÇOS REGULARES E NÃO REGULARES DE TRANSPORTE AÉREO, COMBINADOS DE PASSAGEIRO E CARGA, OU EXCLUSIVAMENTE CARGUEIRO, ENTRE PONTOS DO TERRITÓRIO HONDURENHO (DIREITO DE CABOTAGEM)”.*

ASSINATURA DO BRASIL

NA CIDADE DE BRASÍLIA, AOS OITO DIAS DO MÊS DE NOVEMBRO DE DOIS MIL E DOZE, O ABAIXO ASSINADO, SECRETÁRIO DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC) CERTIFICA O COMPARECIMENTO DO SR. WAGNER BITTENCOURT DE OLIVEIRA, NA QUALIDADE DE MINISTRO DE ESTADO CHEFE DA SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA DO BRASIL, COM PLENOS PODERES OUTORGADOS PELA EXCELENTÍSSIMA SRA. DILMA ROUSSEFF, PRESIDENTA DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, PARA ASSINAR O ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS-MEMBROS DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL, NESTA DATA. JUNTO COM A ASSINATURA, REGISTRAM-SE TAMBÉM AS SEGUINTE RESERVA E DECLARAÇÃO:

ARTIGO 2. *"A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, CONFORME A RESOLUÇÃO CLAC A19-03 E O ARTIGO 37 DO ACORDO, ESTABELECE RESERVA AOS DIREITOS DE SÉTIMA, OITAVA E NONA LIBERDADES DO AR, EXPRESSAS NOS ITENS 4, 5 E 6 DA SEÇÃO 1 DO ARTIGO 2 DO ACORDO.*

INFORMA QUE A APOSIÇÃO DE TAIS RESERVAS ESTÁ AMPARADA PELA POLÍTICA ADOTADA PELO BRASIL PARA A AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL, QUE NÃO CONTEMPLA O EXERCÍCIO DE DIREITOS DE TRÁFEGO DE SÉTIMA LIBERDADE NEM OS CHAMADOS DIREITOS DE CABOTAGEM.

INFORMA TAMBÉM SOBRE A IMPOSSIBILIDADE DE ADOTAR A RESOLUÇÃO CLAC A19-15 PORQUE O BRASIL RATIFICOU A CONVENÇÃO DE VIENA SOBRE O DIREITO DOS TRATADOS, DE 23 DE MAIO DE 1969, COM RESERVA AO ARTIGO 25, QUE VERSA SOBRE A APLICAÇÃO PROVISÓRIA DOS TRATADOS.

DECLARA TER DOIS PRINCIPAIS OBJETIVOS NESTE ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS, EM ESPECIAL QUANTO À PROMOÇÃO DA INTEGRAÇÃO REGIONAL E A ELIMINAÇÃO DE RESTRIÇÕES AO TRANSPORTE AÉREO, O BRASIL ENTENDE QUE O ALCANCE MÍNIMO DAS LIBERDADES RECONHECIDAS ENTRE OS SIGNATÁRIOS DO ACORDO DEVE CONTEMPLAR A LIBERALIZAÇÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO DE ATÉ A SEXTA LIBERDADE DO AR, INSTRUMENTOS SEM OS QUAIS OS OBJETIVOS PRIMORDIAIS DO ACORDO SERIAM PREJUDICADOS. "

(Carimbo)

(Original assinado por)
MARCO OSPINA
SECRETÁRIO DA CLAC

ANEXO C – DECISÃO 582 Decreto 582.pdf

PERIODO OCHENTA Y OCHO DE SESIONES

ORDINARIAS DE LA COMISIÓN

4 de mayo de 2004

Lima - Perú

DECISION 582

Transporte Aéreo en la
Comunidad Andina

LA COMISIÓN DE LA COMUNIDAD ANDINA,

VISTOS: El Artículo 3, literal g), referido a la integración física, y el Capítulo XIII del Acuerdo de Cartagena; y las Decisiones 285, 297, 320, 360, 361, 439, 471 y 501;

CONSIDERANDO: Que, en mayo de 1991, la Comisión aprobó la Decisión 297 relativa a la integración del transporte aéreo en la Subregión Andina, que fuera complementada mediante la Decisión 320 de junio de 1992, en lo relativo a la reglamentación de la múltiple designación en el transporte aéreo de la Subregión Andina. Asimismo, mediante Decisiones 360 y 361 de mayo de 1994 fueron modificadas las Decisiones 297 y 320, respectivamente, en varios de sus artículos;

Que se aprecia la necesidad de consolidar en una única norma las diferentes disposiciones subregionales referentes a la política aérea de la Comunidad Andina, actualizándolas en consideración de las exigencias de los cambios socio-económicos, tecnológicos y de organización empresarial, registrados en los últimos años;

Que el usuario es el principal sustento de la actividad aeronáutica;

Que el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), en sus XI (Lima, 20.SEP.02) y XV (Lima, 16.ABR.04) Reuniones Ordinarias, ha recomendado que la Secretaría General ponga a consideración de la Comisión de la Comunidad Andina el presente Proyecto de Decisión;

DECIDE:
CAPÍTULO I
DEFINICIONES

Artículo 1 – Para los efectos de la presente Decisión se entiende por:

País Miembro: Cualquiera de los Países Miembros de la Comunidad Andina.

Tercer país: Cualquier país no miembro de la Comunidad Andina.

Secretaría General: La Secretaría General de la Comunidad Andina.

Comisión: La Comisión de la Comunidad Andina.

Subregión: Ámbito geográfico de la Comunidad Andina.

Autoridad Nacional Competente: La autoridad de aeronáutica civil de cada País Miembro.

Primera Libertad: El derecho de volar a través del territorio de otro país sin aterrizar.

Segunda Libertad: El derecho de aterrizar en el territorio de otro país, para fines no comerciales.

Tercera Libertad: El derecho de desembarcar en el territorio de otro país, pasajeros, carga y correo tomados en el territorio del país cuya nacionalidad posee la línea aérea.

Cuarta Libertad: El derecho de tomar en el territorio de otro país, pasajeros, carga y correo destinados al territorio del país cuya nacionalidad posee la línea aérea.

Quinta Libertad: El derecho de embarcar pasajeros, carga y correo en un país distinto del de la nacionalidad de la línea aérea, con destino a otro país de la Subregión o de fuera de ella, también distinto del de la nacionalidad del transportista.

Línea aérea: Empresa que presta servicios de transporte por aeronave, efectuados por remuneración o alquiler.

País de origen: Territorio del País Miembro en el que se embarcan pasajeros o carga y cuyo régimen de tarifas la línea aérea debe acatar.

Permiso de operación: El documento emitido por la Autoridad Nacional Competente de un País Miembro, con el que se acredita la autorización otorgada a una línea aérea para realizar un servicio aéreo determinado.

Múltiple designación: La designación por un País Miembro de más de una línea aérea para realizar servicios de transporte aéreo internacional.

Vuelos regulares: Los vuelos que se realizan con sujeción a itinerarios y horarios prefijados y que se ofrecen al público mediante una serie sistemática de vuelos. Tales condiciones deben cumplirse en su conjunto.

Vuelos no regulares: Los vuelos que se realizan sin sujeción a la conjunción de los elementos que definen los vuelos regulares.

Series de vuelos: Dos o más vuelos no regulares de pasajeros que se programan y realizan en conjunto.

Paquete todo incluido: Conjunto de servicios de transporte aéreo y turísticos que un pasajero contrata como una sola operación.

Tarifa: Precio a cobrar por el servicio de transporte aéreo de pasajeros o carga.

Sistema de reserva por computadora: Sistema que provee información sobre frecuencias, horarios, espacios disponibles, tarifas aéreas y otros servicios afines y a través del cual pueden realizarse reservas y emitirse billetes para los servicios de transporte aéreo.

Vuelo fronterizo: Vuelo internacional que se realiza entre dos aeropuertos o aeródromos localizados en una Zona de Integración Fronteriza (ZIF) convenida previamente entre dos o más Países Miembros, acorde con la norma comunitaria vigente en la materia.

CAPITULO II

AMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 2 – Los Países Miembros aplicarán la presente Decisión en la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional, regulares y no regulares, de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, realizados entre sus respectivos territorios, y entre éstos y terceros países.

Artículo 3 – La presente Decisión no significará, bajo ninguna circunstancia, restricción a las facilidades que los Países Miembros se hayan otorgado o que pudieran otorgarse entre sí, mediante acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales.

Artículo 4 – Los Países Miembros podrán otorgar condiciones especiales para promover y desarrollar vuelos fronterizos conforme a las circunstancias específicas de cada Zona de Integración Fronteriza (ZIF) determinadas en concordancia con la norma comunitaria en la materia. Para tal efecto, los Países Miembros implementarán los mecanismos bilaterales o multilaterales que fueren necesarios.

Artículo 5 – Sin perjuicio de las libertades que se otorgan en la presente Decisión, los Países Miembros se conceden derechos de primera libertad y de segunda libertad. De las condiciones para la realización de los vuelos dentro de la Subregión

Artículo 6 – Los Países Miembros se conceden el libre ejercicio de derechos de tercera libertad, cuarta libertad y quinta libertad, en vuelos regulares de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, que se realicen dentro de la Subregión.

Artículo 7 – Los Países Miembros se conceden el libre ejercicio de derechos de tercera libertad, cuarta libertad y quinta libertad, en los vuelos no regulares de pasajeros que se realicen dentro de la Subregión, cuando se observen las siguientes condiciones:

- a) Las solicitudes que se presenten ante la respectiva Autoridad Nacional Competente cumplan los requisitos establecidos en esta Decisión; y
- b) Los vuelos se autorizarán para ser realizados entre puntos en los que no existan servicios aéreos regulares establecidos. En los casos en que dichos servicios regulares existan, las autorizaciones se otorgarán siempre que la oferta de los vuelos no regulares no ponga en peligro la estabilidad económica de los servicios regulares existentes.

Cuando se soliciten series de vuelos no regulares, los mismos deberán responder a la realización de “paquetes todo incluido” y se cumplirán necesariamente en una ruta de ida y vuelta, con salidas y retornos prefijados. El incumplimiento de esta condición ocasionará la aplicación de las respectivas sanciones, de acuerdo con la legislación de cada País Miembro.

Artículo 8 – Los Países Miembros se conceden el libre ejercicio de derechos de tercera libertad, cuarta libertad y quinta libertad en los vuelos no regulares de carga y correo que se realicen dentro de la Subregión.

De las condiciones para la realización de vuelos extrasubregionales

Artículo 9 – Los Países Miembros se concederán, sujeto a negociaciones bilaterales o multilaterales, manteniendo el principio de equidad y bajo fórmulas adecuadas de compensación, derechos de tráfico aéreo de quinta libertad en vuelos regulares de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, y establecerán las condiciones para la realización de vuelos no regulares de pasajeros, que se realicen entre Países Miembros y terceros países.

Artículo 10 – Los Países Miembros se conceden el libre ejercicio de derechos de tráfico de quinta libertad para los vuelos no regulares de carga que se realicen entre Países Miembros y terceros países.

CAPITULO III

DE LA DESIGNACION

Artículo 11 – Cada País Miembro podrá designar a una o más líneas aéreas con permiso de operación vigente, para la prestación en la Subregión de servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, garantizando el libre acceso al mercado y sin ningún género de discriminación.

El hecho que una línea aérea haya sido designada para realizar vuelos regulares, en nada afecta su capacidad para realizar vuelos no regulares de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, cumpliendo los requisitos establecidos en la presente Decisión.

Artículo 12 – Se entiende por línea aérea susceptible de ser designada, aquella legalmente constituida en el País Miembro designante, que tenga allí su domicilio principal, y su sede real y efectiva.

La Autoridad Nacional Competente del País Miembro a efecto de determinar que una línea aérea tiene su sede real y efectiva en el mismo, debe verificar que:

- a) Su administración y su base principal de operación esté localizada en su territorio;
- b) Las tripulaciones de las aeronaves cuenten con licencias otorgadas o convalidadas por el País Miembro designante; y,
- c) La línea aérea ejerza el control operacional y la dirección técnica de sus aeronaves, y no sea únicamente fletadora de éstas.

Artículo 13 – Corresponde a la Autoridad Nacional Competente del País Miembro respectivo conocer y resolver la petición de la línea aérea que pretenda ser designada para explotar servicios regulares de transporte aéreo en el territorio de los Países Miembros.

Recibida la petición, la Autoridad Nacional Competente decidirá sobre la misma, así como sobre los pormenores de operación, dentro del plazo máximo de treinta (30) días calendario.

Artículo 14 – La Autoridad Nacional Competente del país de nacionalidad de la línea aérea comunicará por escrito la designación a cada una de las Autoridades Nacionales Competentes de los demás Países Miembros en los que la solicitante vaya a ejercer derechos aerocomerciales, indicando la denominación social, rutas, frecuencias y tipo de aeronaves con las que operará.

Artículo 15 – La Autoridad Nacional Competente permitirá la operación de los servicios autorizados por el País Miembro designante, dentro de un plazo no mayor de treinta (30) días calendario contados a partir de la fecha de recepción completa y conforme de toda la documentación a que se refiere el artículo anterior.

La Autoridad Nacional Competente del País Miembro receptor coordinará con la línea aérea designada cualquier modificación del itinerario solicitado que por razones técnicas sea necesario efectuar.

Artículo 16 – Cada País Miembro otorgará a las líneas aéreas nacionales designadas en otros Países Miembros y a los servicios que están comprendidos en el ámbito de la presente Decisión, un trato no menos favorable que el concedido a las líneas aéreas de su propio país y a los servicios similares que éstas prestan.

CAPITULO IV

OTORGAMIENTO DE PERMISOS Y AUTORIZACIONES

Artículo 17 – La línea aérea designada para explotar servicios regulares de transporte aéreo en el territorio de los Países Miembros, presentará a la Autoridad Nacional Competente receptora de la designación, la siguiente documentación:

a) Copia del permiso de operación otorgado por la autoridad designante, debidamente legalizada o autenticada, conforme a la legislación del País Miembro receptor;

b) Certificación que acredite la representación legal y que cumpla los requisitos sobre inscripción comercial o domicilio, de conformidad con el ordenamiento jurídico del País Miembro receptor;

c) Certificado de las pólizas de seguro de acuerdo con las exigencias internacionales aceptadas para el transporte aéreo;

d) Constancia que acredite el pago de los derechos para el trámite de otorgamiento del permiso de operación establecidos en el País Miembro receptor; y,

e) Demás documentos exigidos en la legislación nacional del País Miembro receptor. Adicionalmente a lo establecido en los literales anteriores, y cuando así lo disponga su legislación nacional, la Autoridad Nacional Competente del País Miembro receptor podrá exigir a las líneas aéreas designadas la certificación sobre carencia de informes condenatorios o de procesos en curso sobre narcotráfico y subversión.

Artículo 18 – Para explotar los servicios no regulares de transporte aéreo en el territorio de los Países Miembros, la línea aérea presentará a la Autoridad Nacional Competente del país receptor, la siguiente documentación:

- a) Permiso de operación vigente del país de la nacionalidad de la línea aérea;
- b) Constancia de verificación de documentos suscrito por el País Miembro de nacionalidad de la línea aérea;
- c) Seguros correspondientes;
- d) Demás documentos exigidos en la legislación nacional del País Miembro receptor.

Artículo 19.- La Secretaría General expedirá una Resolución que unifique los procedimientos y requisitos previstos en el presente Capítulo.

CAPITULO V

TARIFAS, TRIBUTACION Y COMERCIALIZACION

Artículo 20 – En materia de tarifas, se aplicará el régimen vigente en el país de origen. En todo caso, cuando se haya autorizado a una aerolínea una nueva tarifa, otra aerolínea podrá, previo aviso escrito a la Autoridad Nacional Competente, aplicar de inmediato la nueva tarifa.

Artículo 21 – Para evitar la doble tributación, se aplicarán a las líneas aéreas las disposiciones pertinentes de la normativa andina, entre otras, la Decisión 40 de la Comisión, sus modificatorias, ampliatorias o sustitutorias.

Artículo 22 – Las regulaciones y operación del Sistema de Reserva por Computadora se regirán por el Código de Conducta para la Reglamentación y Explotación de los Sistemas de Reserva por Computadora, de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), sus modificatorias o sustitutorias.

Artículo 23 – Las líneas aéreas andinas podrán prestar los servicios de transporte aéreo regulados en la presente Decisión, a través de acuerdos de cooperación celebrados entre sí, tales como: código compartido, bloqueo de espacio, fletamento parcial o total de aeronaves, o arreglos similares. Estos acuerdos se aprobarán siempre que cumplan las formalidades requeridas.

Los acuerdos comerciales entre líneas aéreas andinas y aerolíneas de países no miembros quedarán sujetos a la decisión de la Autoridad Nacional Competente de cada País Miembro conforme a su política y, en ningún caso, comprometerán la aprobación de las demás autoridades aeronáuticas de la Subregión.

CAPITULO VI DEL PASAJERO

Artículo 24 – Los Países Miembros velarán porque los intereses de los pasajeros de los servicios de transporte aéreo sean protegidos.

CAPITULO VII DEL COMITÉ ANDINO DE AUTORIDADES AERONAUTICAS

Artículo 25 – El Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), reconocido en el Reglamento de la Comisión de la Comunidad Andina, es un órgano permanente de carácter técnico encargado de emitir su opinión calificada en materia de transporte aéreo y de asesorar a la Comisión o a la Secretaría General.

El CAAA estará conformado por el representante de la Autoridad Nacional Competente de cada País Miembro o su delegado. La coordinación del CAAA estará a cargo de la Secretaría General.

Artículo 26 – El CAAA tiene las siguientes funciones:

- a) Velar por y evaluar la aplicación de las normas de la Comunidad Andina en materia aeronáutica;
- b) Recomendar objetivos, políticas, programas y acciones que desarrollen y faciliten los servicios aéreos;
- c) Poner en conocimiento de la Secretaría General o de otras autoridades u organismos, propuestas o documentos de trabajo relacionados con el sector aeronáutico;
- d) Promover la armonización y actualización de las normas técnicas y disposiciones legales vigentes en los Países Miembros, en materia aeronáutica;
- e) Recomendar soluciones a los problemas del sector aeronáutico que se presenten en la Subregión o la afecten;
- f) Solicitar a la Secretaría General, o a otras autoridades u organismos, el apoyo necesario para realizar estudios, seminarios, programas de trabajo y demás acciones relacionadas con el sector aeronáutico;
- g) Constituir grupos de trabajo técnicos destinados a elaborar estudios o realizar acciones que complementen o desarrollen sus funciones;
- h) Proponer posiciones conjuntas para las negociaciones frente a terceros países que permita obtener los máximos beneficios para la Subregión;
- i) Aprobar y modificar su propio reglamento; y,

j) Las demás que le sean asignadas.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 27 – Los Países Miembros revisarán los acuerdos bilaterales u otros instrumentos vigentes entre ellos, con el propósito de adecuarlos al libre intercambio de derechos aerocomerciales intrasubregionales que responda al interés comunitario, asegure una sana competencia, así como la calidad y eficiencia del servicio de transporte aéreo.

Artículo 28 – Cada País Miembro comunicará inmediatamente a la Secretaría General y a los restantes Países Miembros, cualquier modificación de sus disposiciones nacionales vigentes en materia de transporte aéreo, en especial aquellas destinadas a otorgar autorizaciones de rutas, frecuencias, itinerarios y horarios para los vuelos regulares, así como para las autorizaciones de los vuelos no regulares.

Artículo 29 – Dejando a salvo lo dispuesto en el Tratado del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, cuando se presenten discrepancias u observaciones en relación con el cumplimiento de esta Decisión, las Autoridades Nacionales Competentes podrán celebrar consultas directas encaminadas a resolver las diferencias planteadas.

Artículo 30 – Deróguense las Decisiones 297, 320, 360 y 361.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Antes del 30 de junio de 2005, la Secretaría General presentará a la Comisión de la Comunidad Andina, con la opinión previa del Comité Andino de Autoridades.

Aeronáuticas (CAAA), una Propuesta para la adopción de una norma comunitaria que establezca los derechos y obligaciones de los usuarios de los servicios que prestan las líneas aéreas de la Comunidad Andina.

Dada en la ciudad de Lima, Perú, a los cuatro días del mes de mayo del año dos mil cuatro.

ANEXO D – DECISIÓN 650 DEC650.pdf

PERIODO NOVENTA Y CUATRO DE SESIONES

ORDINARIAS DE LA COMISION

15 DE NOVIEMBRE DE 2006

LIMA – PERU

DECISION 650

Estadísticas comunitarias sobre
el transporte aéreo

LA COMISIÓN DE LA COMUNIDAD ANDINA,

VISTOS: El Capítulo IV del Acuerdo de Cartagena, los Artículos 1, 2, 4, 20 y 28 de la Decisión 582, la Decisión 619, el Capítulo 9 del Anexo 1 de la Decisión 488 relativa al Programa Estadístico Comunitario y la Propuesta 170 de la Secretaría General;

CONSIDERANDO: Que en el Programa Estadístico Comunitario 2000-2004, adoptado mediante la Decisión 488, se ha establecido el marco específico del desarrollo de las estadísticas de transporte, considerándose la adopción de una Decisión relativa a las estadísticas de transporte aéreo. Asimismo, en dicha norma se han establecido los preceptos básicos para elaborar estas estadísticas comunitarias;

Que para llevar a cabo las tareas que les han sido atribuidas en el contexto de la política comunitaria de transporte aéreo y del futuro desarrollo de la política común de transportes, las instituciones comunitarias deben tener a su disposición datos estadísticos comparables, coherentes, pertinentes, periódicos y oportunos acerca del volumen y del desarrollo del transporte aéreo;

Que el artículo 2 de la Decisión 582 establece que el ámbito del transporte aéreo internacional corresponde a los vuelos regulares y no regulares, de pasajeros, carga y correo;

Que es necesario hacer el seguimiento y monitoreo de los artículos 4, 20 y 28 de la Decisión 582, referidos a la promoción de vuelos fronterizos, la autorización de nuevas tarifas y de rutas, frecuencias, itinerarios y horarios;

Que la calidad y el cumplimiento de los derechos y obligaciones de los usuarios, transportistas y operadores del transporte aéreo, establecidos por la Decisión 619, requieren de mediciones estadísticas adecuadas para evaluar su cumplimiento;

Que la recogida de datos comunes de forma comparable o armonizada, permite la creación de un sistema integrado con información fiable, coherente y de rápido acceso;

Que los datos relativos al transporte aéreo de pasajeros, carga y correo deben ser comparables entre sus Países Miembros y, en la medida de lo posible, con los datos internacionales facilitados a la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI); sin perjuicio de los propios requerimientos que tenga la Comunidad Andina;

Que con arreglo al principio de subsidiariedad, los Países miembros tienen la facultad de ampliar la producción de datos armonizados establecidos en la presente Decisión;

Que, para la aplicación de la presente Decisión y su adaptación a la evolución económica y técnica, resulta adecuado tener en cuenta la opinión técnica de los expertos gubernamentales en estadísticas de transporte aéreo;

Que, para garantizar la elaboración de la estadística comunitaria de transporte aéreo, la recopilación de datos y su transmisión al servicio comunitario se efectuará en cada País Miembro bajo la autoridad de los organismos e instituciones encargados de elaborar las estadísticas oficiales;

Que los expertos gubernamentales en estadísticas de transporte aéreo, el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) y el Comité Andino de Estadística (CAE) han opinado favorablemente respecto del anteproyecto de Decisión presentado a su consideración;

DECIDE:

Artículo 1 – Objetivo. Los Países Miembros se comprometen a elaborar y transmitir estadísticas comunitarias sobre la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional, regulares y no regulares, de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación realizados en sus respectivos territorios; así como, de otros aspectos relacionados con la infraestructura y calidad del servicio del transporte aéreo, detallados en el artículo 4, necesarios para la formulación, seguimiento y evaluación de las políticas en materia de transporte aéreo que se desarrollen en el ámbito comunitario.

Artículo 2– Responsables. Las Autoridades de Aeronáutica Civil de los Países Miembros serán las responsables de elaborar y transmitir la información con datos de calidad que conforman las estadísticas contempladas en la presente Decisión.

Artículo 3 – Marco Conceptual. El marco conceptual que será utilizado por las Autoridades de Aeronáutica Civil de los Países Miembros para elaborar las estadísticas establecidas en el artículo 1, será el desarrollado por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), armonizado con los Sistemas de las Naciones Unidas (Cuentas Nacionales) y del Fondo Monetario Internacional (Balanza de Pagos).

Artículo 4 – Conjunto de datos. Para efectos de integrar la información estadística que se menciona en el artículo 1 de la presente Decisión, se establecen cinco conjuntos de datos relativos a las estadísticas de transporte aéreo:

- A. Movimiento internacional regular y no regular de aeronaves, pasajeros, carga y correo.
- B. Infraestructura aeronáutica.
- C. Parque aeronáutico.
- D. Calidad y cumplimiento de su servicio, con base en los derechos y deberes de los usuarios, transportistas y operadores.
- E. Indicadores del transporte aéreo.

Artículo 5 – Aplicación y transmisión. Las variables, definiciones, clasificaciones, mecanismos y plazos de transmisión de los conjuntos de datos establecidos en el artículo 4, que permitirán la aplicación de la presente Decisión, serán establecidos mediante Resoluciones emitidas por la Secretaría General de la Comunidad Andina, las cuales deberán tener en consideración la opinión técnica del grupo de expertos gubernamentales en estadísticas de transporte aéreo.

Artículo 6 – Difusión. Se crea el Sistema Estadístico de Transporte Aéreo de la Comunidad Andina (SETA). Sistema de rápido acceso, por medio del cual se proporcionará a los usuarios información estadística confiable y coherente del conjunto de datos transmitidos en el marco del artículo 5 de la presente Decisión. El manejo y administración del sistema estará a cargo de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

Artículo 7 – Entrada en vigencia. La presente Decisión entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

DISPOSICION TRANSITORIA

Primera – A más tardar, al 31 de diciembre del 2007 la Secretaría General deberá adoptar las Resoluciones a las que hacen referencia los artículos 5 y 6 de la presente Decisión.

Dada en la ciudad de Lima, Perú, a los quince días del mes de noviembre del año dos mil seis.

ANEXO E – DECRETO Nº 6.780 DE 18 DE FEVEREIRO DE 2009 Decreto 6.780.pdf

Presidência da República Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

DECRETO Nº 6.780, DE 18 DE FEVEREIRO DE 2009

Aprova a Política Nacional de Aviação Civil
(PNAC) e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art.84, inciso VI, alínea “a”, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovada a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), formulada pelo Conselho de Aviação Civil (CONAC), anexa a este Decreto.

Art. 2º A Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura deverá acompanhar a implementação da PNAC por parte dos órgãos e entidades responsáveis pela gestão, regulação e fiscalização da aviação civil, da infraestrutura aeroportuária civil e da infraestrutura de navegação aérea civil vinculados àquele Ministério.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 18 de fevereiro de 2009; 188º da Independência e 121º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Nelson Jobim

DA POLÍTICA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**1 - INTRODUÇÃO**

A Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) corresponde ao conjunto de diretrizes e estratégias que nortearão o planejamento das instituições responsáveis pelo desenvolvimento

da aviação civil brasileira, estabelecendo objetivos e ações estratégicas para esse setor, e integra-se ao contexto das políticas nacionais brasileiras.

O principal propósito da PNAC é assegurar à sociedade brasileira o desenvolvimento de sistema de aviação civil amplo, seguro, eficiente, econômico, moderno, concorrencial, compatível com a sustentabilidade ambiental, integrado às demais modalidades de transporte e alicerçado na capacidade produtiva e de prestação de serviços nos âmbitos nacional, sul-americano e mundial.

Cabe destacar que a aviação civil é fator de integração e desenvolvimento nacional. Um dos propósitos da PNAC é, pois, caracterizar a importância do desenvolvimento e aumento da disponibilidade de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária civis, com vistas a aumentar a oferta de serviços de transporte aéreo. Tal condição permitirá ampliação da disponibilidade de serviços, possibilitando, dessa maneira, aumento do bem-estar da sociedade brasileira, bem como maior integração do País no contexto internacional, em face da excepcional importância da aviação para as atividades sociais e econômicas modernas.

A PNAC tem como premissas os fundamentos, objetivos e princípios dispostos na Constituição e harmoniza-se com as convenções e tratados internacionais ratificados pelo Brasil. Cumpre notar, pois, que a observância da legislação nacional e a consideração das normas e melhores práticas internacionais relacionadas com a aviação civil é um compromisso indispensável para o bom ordenamento da atividade. Do mesmo modo, a manutenção de um marco legal atualizado e a fiscalização de seu cumprimento são requisitos essenciais ao desenvolvimento do setor aéreo brasileiro.

Os recursos necessários e os prazos envolvidos nas complexas e interdependentes atividades produtivas, operacionais, técnicas e administrativas – fundamentais para o sucesso da aviação nacional –, reclamam a efetiva atuação do Estado brasileiro para coordenar, sob a ótica do interesse público, a atuação dos diversos órgãos e entidades públicas e privadas. Cabe a ele estabelecer os objetivos a serem perseguidos, com vistas a disciplinar as escolhas, harmonizar as realizações interdependentes e prevenir as disparidades em prol da maior eficiência conjunta.

A consecução dos objetivos da PNAC demanda interação com organizações internacionais, acordos com outros países e relações comerciais com empresas estrangeiras. Tais atividades sublinham a necessidade de atuação política do Estado brasileiro na defesa dos interesses nacionais.

Nesses termos, este documento reflete as intenções políticas da sociedade brasileira para o desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil. Tem, igualmente, a virtude de fazer chegar a todo cidadão, de forma organizada e sistêmica, os objetivos e as estratégias aplicáveis ao setor.

Este documento compõe-se de uma parte política, que contempla os objetivos da PNAC; de uma parte estratégica, em que são apresentadas as ações estratégicas, gerais e específicas, e de uma parte final, em que é apresentada a metodologia de acompanhamento, avaliação e revisão da PNAC.

Finalmente, ressalta-se a importância de que a PNAC seja observada pelos governos federal, estadual e municipal, bem como demais responsáveis pelo desenvolvimento da aviação civil, de forma a ser implementada harmônica e coordenadamente por todos.

2 - OBJETIVOS

2.1. A SEGURANÇA

O objetivo permanente que orienta e aprimora as ações da aviação civil é a segurança, sendo essa, portanto, pré-requisito para o funcionamento do setor.

O conceito da segurança compreende um estado permanente de garantia da integridade física e patrimonial dos usuários do sistema de aviação civil. A segurança abrange a **SEGURANÇA OPERACIONAL** e a **PROTEÇÃO CONTRA ATOS ILÍCITOS**, que são objetivos permanentes nas atividades de aviação civil.

Os atores do sistema atuarão de forma coordenada, dentro de suas atribuições, para assegurar a implementação do maior grau praticável de segurança na adequada prestação do serviço de transporte aéreo público.

2.2. A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO ADEQUADO

A prestação adequada do serviço de transporte aéreo público regular por operadores pressupõe **CONTINUIDADE**, **REGULARIDADE** e **PONTUALIDADE DO SERVIÇO**, entre outros, sem os quais se descaracteriza.

Concorrem para a garantia da prestação de serviços adequados a disponibilidade e a continuidade dos serviços prestados pelos provedores da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária civis.

Para a garantia da continuidade, da regularidade e da pontualidade do serviço é necessário estabelecer medidas que identifiquem e eliminem as ameaças a estes preceitos e

que respondam rápida e positivamente aos fatores naturais, materiais ou humanos que possam interromper a prestação do serviço de transporte aéreo. A cooperação entre órgãos e entidades da administração pública e do setor privado deve ser incentivada de modo a assegurar a continuidade, regularidade e pontualidade do serviço de transporte aéreo.

2.3. A PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE

Minimizar os efeitos prejudiciais da aviação civil sobre o meio ambiente é dever de todos, principalmente dos órgãos, entidades e pessoas vinculados à aviação, particularmente no que diz respeito a ruídos e emissão de gases dos motores das aeronaves e impactos da infra-estrutura. Estimular a adoção de mecanismos visando atenuar tais efeitos é ação que se faz necessária para a proteção do meio ambiente.

Esforços também devem ser envidados no sentido de estabelecer ou fazer cumprir acordos com órgãos nacionais e internacionais que contribuam para a conservação e a manutenção do meio ambiente.

2.4. A PROTEÇÃO DO CONSUMIDOR

O atendimento às necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, constituem-se em importante marco nas relações entre consumidores e fornecedores de bens e serviços.

As peculiaridades da aviação civil impõem a necessidade de normatização própria, que contemple os princípios vigentes no Código de Defesa do Consumidor e garanta, clara e adequadamente, os direitos do usuário do serviço de transporte aéreo, sem que esse tenha de recorrer à via judicial, com vistas à harmonia em suas relações com os prestadores do serviço de transporte aéreo público.

Assim, é dever do Estado assegurar a existência dos mecanismos necessários à proteção do consumidor do serviço de transporte aéreo, em consonância com os preceitos da Constituição, da legislação infraconstitucional, da jurisprudência e dos acordos vigentes.

2.5. O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL

Poucos setores econômicos abrangem conjunto de atividades tão complexas quanto às da aviação civil.

Trata-se de setor marcado por regulação (técnica e econômica) e fiscalização intensas; intensivo em capital, mão-de-obra qualificada e tecnologia de ponta; vulnerável a condições meteorológicas e geográficas adversas; estruturado em rede; dependente de acordos

internacionais; extremamente diversificado quanto ao estágio de desenvolvimento das empresas; e fornecedor de bens e serviços de elevado valor específico.

Diante de tal complexidade, a adequada coordenação das atividades da indústria aeronáutica, da formação de profissionais em todos os seus níveis, da infra-estrutura aeroportuária civil, da infra-estrutura aeronáutica civil e dos serviços aéreos constitui tarefa de fundamental importância para o desenvolvimento da aviação civil brasileira.

Medidas como o estímulo à formação e capacitação de profissionais, à abertura de empresas de fabricação e manutenção de componentes aeronáuticos, à ampliação de oferta da infra-estrutura aeronáutica civil, ao crescimento do transporte aéreo, à competitividade e à elaboração e manutenção de marco legal atualizado, transparente e adequado devem ser, entre outras, objeto de políticas públicas específicas, mas que guardem entre si grande correlação quanto aos objetivos a serem colimados.

O Estado brasileiro deve ser capaz, portanto, de prever adequadamente a demanda por bens e serviços aeronáuticos e propiciar as condições para que o desenvolvimento da aviação civil se faça de maneira harmônica, equilibrada e adequada. Tal condição torna-se ainda mais relevante no que tange ao provimento da infra-estrutura necessária ao desenvolvimento da aviação civil.

O provimento de infra-estrutura, seja pelo Poder Público ou por agentes privados por meio de delegação, conforme disposto na Constituição, deve proporcionar o desenvolvimento das atividades de transporte aéreo. Há que superar os óbices que impedem o crescimento da aviação civil de maneira ordenada e em sintonia com os objetivos nacionais de integração e ampliação do acesso ao serviço, de forma a promover a prosperidade equitativamente.

2.6. A EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES DA AVIAÇÃO CIVIL

A eficiência das operações da aviação civil beneficia a todos e é um objetivo a ser perseguido. Para tanto, o aperfeiçoamento da navegação aérea, a otimização do uso do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária civil, de maneira coordenada e harmônica, e a melhoria dos métodos, processos e práticas de gestão, devem ser continuamente buscados.

O grande beneficiário dos avanços tecnológicos deverá ser o gerenciamento moderno e dinâmico do tráfego aéreo, capaz de minimizar as limitações impostas ao usuário do espaço aéreo. Sem comprometimento da segurança, o usuário deverá ser capaz de aderir ao seu perfil de vôo conforme planejado e solicitado.

O Sistema de Aviação Civil deverá ser capaz de acompanhar o desempenho dos seus elementos constitutivos e de equipar-se de maneira compatível com os avanços e inovações introduzidas no sistema.

No mesmo sentido, o marco regulatório da aviação civil, em todos os seus segmentos, deve ser desenhado de maneira a buscar maior eficiência econômica, novamente sem prejuízo da segurança e observados os interesses estratégicos do País.

A obtenção de maior eficiência econômica permite a ampliação do bem-estar social e possibilita melhor alocação de recursos produtivos. A alocação eficiente dos recursos possibilita maior oferta dos serviços de transporte aéreo, o que, sob a égide dos apropriados instrumentos regulatórios, resulta na ampliação da concorrência. A maior concorrência, por sua vez, ao incentivar maiores níveis de qualidade e menores preços, age no sentido de agregar novos usuários ao modal de transporte aéreo.

3 - AÇÕES ESTRATÉGICAS

3.1.A SEGURANÇA

Ações Gerais

- Promover a permanente atualização e aperfeiçoamento da legislação, incorporando, quando praticável, as normas e procedimentos e as práticas recomendadas, emitidas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) ou decorrentes de outros tratados, convenções e atos internacionais, dos quais o Brasil seja parte.
- Ampliar a conscientização pública sobre prevenção de acidentes aeronáuticos e a proteção contra atos ilícitos.
- Garantir a melhoria da segurança por meio de fiscalização e constante aperfeiçoamento de padrões operacionais.
- Promover a melhoria da segurança por meio do constante aperfeiçoamento de ações e fiscalização da manutenção dos padrões operacionais, assim como a busca pela consecução dos objetivos e das metas de segurança estabelecidas.
- Aprimorar os sistemas brasileiros de segurança, integrando as suas premissas e mecanismos ao planejamento dos órgãos e entidades do setor.
- Garantir a realização periódica de auditorias externas, quando programadas pela OACI, e internas por órgão reconhecido pelo governo brasileiro, visando à melhoria dos mecanismos de segurança.

- Promover a formação, a capacitação e a atualização dos profissionais, de forma a garantir a implementação adequada de medidas em proveito da segurança.
- Aprimorar a proteção contra atos ilícitos em todos os elos do Sistema de Aviação Civil, mediante a concepção de medidas proativas, que levem em conta os conceitos de facilitação, principalmente no que tange a aplicação de novas tecnologias para o processamento de passageiros, suas bagagens e carga aérea.

Ações Específicas

Segurança Operacional

- Promover a atualização de normas, padrões, métodos e procedimentos para assegurar o gerenciamento da segurança operacional.
- Gerenciar o risco e implantar medidas mitigadoras e de supervisão e fiscalização continuada dos serviços.
- Realizar auditorias periódicas por órgão reconhecido pelo governo brasileiro, para identificar deficiências e corrigi-las.
- Promover a atualização constante da documentação sobre segurança operacional.
- Garantir a segurança operacional, inclusive prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos, como disciplina curricular nos programas de formação e capacitação dos profissionais do Sistema de Aviação Civil.
- Fiscalizar regularmente as condições de aeronavegabilidade, oficinas e capacitação técnica de pessoal.
- Promover ações integradas na área de certificação aeronáutica e segurança operacional.
- Estimular maior consciência pública, por meio de campanhas educativas e promocionais sobre segurança operacional.
- Atuar junto às autoridades competentes no sentido de adotar medidas para reduzir atividades urbanas que se constituem ou venham a se constituir em potenciais focos de atração de aves nas áreas de influência de aeródromos.
- Estimular a coordenação entre os órgãos de âmbito federal, estadual e municipal visando ao cumprimento da legislação que trata da zona de proteção de aeródromos, de ruídos e de auxílios à navegação aérea.

- Garantir a coordenação, controle, aprimoramento e execução das atividades de prevenção e investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos.
- Promover a atualização constante da regulamentação sobre a prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos.
- Promover a supervisão permanente da identificação de perigos e o gerenciamento preventivo dos riscos à segurança operacional.
- Promover a coordenação das atividades de prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos junto aos órgãos e entidades da administração pública e do setor privado.
- Realizar avaliações periódicas de prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos na aviação civil, por órgão reconhecido pelo governo brasileiro, para identificar deficiências e corrigi-las.
- Aprimorar e garantir a aplicação dos procedimentos de supervisão para o cumprimento das medidas estabelecidas em prol da prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos.
- Assegurar o tratamento adequado das informações no âmbito da investigação de acidentes e incidentes, observado o sigilo da sua utilização exclusiva para fins de prevenção de acidentes aeronáuticos, em conformidade com os tratados, convenções e atos internacionais, de que o Brasil seja parte.
- Fomentar o intercâmbio de informações entre instituições nacionais e estrangeiras para promover a permuta de experiências sobre a prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos.

Proteção contra Atos Ilícitos

- Promover permanentemente a avaliação do grau de risco para a aviação civil, no intuito de identificar e eliminar ameaças e atos ilícitos.
- Garantir a aplicação das disposições referentes à proteção contra atos ilícitos, observados os tratados, convenções e atos internacionais dos quais o Brasil seja parte.
- Aprimorar e garantir a aplicação dos procedimentos de fiscalização para o cumprimento das medidas estabelecidas em prol da proteção contra atos ilícitos.
- Realizar auditorias periódicas de proteção contra atos ilícitos, por órgão reconhecido pelo governo brasileiro, para identificar deficiências e corrigi-las.
- Promover a atualização constante da documentação sobre a proteção contra atos ilícitos.

- Aprimorar os métodos e procedimentos que garantam a segurança dos passageiros, tripulações, pessoal em terra e público geral contra atos ilícitos.
- Fomentar o intercâmbio de informações entre instituições nacionais e estrangeiras para promover a confiança mútua e a permuta de experiências sobre a proteção contra atos ilícitos.
- Aprimorar a segurança contra atos ilícitos em todos os elos da aviação civil, incentivando o uso de novas tecnologias, no intuito de incorporar os requisitos de facilitação correlatos.
- Promover a inclusão, nas políticas de segurança pública, de ações para a proteção contra atos ilícitos.
- Estimular a interação entre os órgãos de segurança pública e os órgãos e entidades da aviação civil, visando coordenar as ações de proteção contra atos ilícitos.
- Estimular maior consciência pública, por meio de campanhas educativas e promocionais sobre a proteção contra atos ilícitos.
- Buscar a inclusão da proteção da aviação civil contra atos ilícitos na formação e capacitação dos profissionais do Sistema de Aviação Civil.

3.2.A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO ADEQUADO

Ações Gerais

- Promover esforços conjuntos no sentido de que os serviços prestados pelos órgãos e entidades públicas e privadas que compõem o Sistema de Aviação Civil sejam pautados pela segurança, eficiência, continuidade, regularidade e pontualidade, de forma a assegurar a previsibilidade aos seus usuários.
- Estimular o uso de novas tecnologias para assegurar a regularidade e a pontualidade ao transporte de passageiros, carga e mala postal.
- Desenvolver capacidade para responder de forma rápida e efetiva aos fatores adversos – naturais, materiais ou humanos – que possam interromper a prestação do serviço de transporte aéreo adequado.
- Garantir a prestação do serviço adequado, por meio da fiscalização dos prestadores de serviços aéreos, de infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica civis.
- Aperfeiçoar, continuamente, os parâmetros para a adequada prestação dos serviços de transporte aéreo.

Ações Específicas

- Estabelecer normas e procedimentos para que os serviços de transporte aéreo sejam prestados com respeito aos seus usuários em geral e, especificamente, aos com necessidades especiais.

Continuidade

- Fiscalizar as empresas prestadoras de serviços aéreos de modo a permitir ao órgão regulador construir planos de contingências para possíveis eventos de descontinuidade.

Regularidade

- Promover medidas que identifiquem e eliminem as ameaças à continuidade da prestação de serviços de transporte aéreo e que respondam rápida e efetivamente aos fatores naturais, materiais ou humanos que possam afetar a sua regularidade.

Pontualidade

- Promover a integração entre os órgãos e entidades públicas e empresas, de forma a evitar atrasos decorrentes de suas funções.

3.3.A PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTEAções Gerais

- Estimular a redução dos níveis de ruídos de motores das aeronaves.
- Minimizar o impacto das emissões de gases de motores das aeronaves na qualidade do ar.
- Promover o envolvimento das entidades relacionadas à aviação civil na proteção do meio ambiente.
- Estimular o desenvolvimento e o uso de tecnologias que reduzam os impactos da atividade aeronáutica no meio ambiente.

Ações Específicas

- Assegurar a inclusão dos aspectos ambientais no planejamento, implantação e operação dos aeródromos.
- Buscar permanentemente a redução dos impactos adversos provocados pelo ruído aeronáutico e emissões de gases de motores das aeronaves no meio ambiente.
- Adotar, nas questões relativas a ruído, uma abordagem equilibrada, que consista nos seguintes elementos: redução do ruído na fonte, planejamento do uso do solo no

entorno dos aeródromos, adoção de medidas mitigadoras, e restrições operacionais, de acordo com os interesses nacionais.

- Incentivar o desenvolvimento de tecnologias no âmbito da aviação civil, com destaque para indústria aeronáutica, respeitando o meio ambiente.
- Promover e aprimorar medidas que desestimulem o adensamento populacional em áreas sujeitas a níveis significativos de emissão de ruídos e gases por parte de motores de aeronaves, em conformidade com a legislação referente às zonas de proteção de aeródromos, de ruídos, de auxílios à navegação e à área de segurança aeroportuária.
- Estimular e apoiar a adoção de políticas relacionadas ao meio ambiente nas áreas de entorno dos aeródromos nas esferas federal, estadual e municipal, visando ao estabelecimento de condições mais adequadas para a prática das atividades aeronáuticas.
- Aprimorar os procedimentos de navegação aérea em rota e em área terminal e de técnicas de voo que resultem em redução do impacto de ruído e emissões de gases de motores de aeronaves.
- Fomentar a educação ambiental junto à comunidade aeroportuária, às comunidades residentes em áreas de entorno de aeródromos.

3.4.A PROTEÇÃO DO CONSUMIDOR

Ações Gerais

- Promover a segurança jurídica nas relações de consumo existentes no setor de aviação civil.
- Garantir a previsibilidade, precisão e clareza das obrigações das empresas prestadoras de serviços aéreos.
- Assegurar a adequada regulamentação dos direitos e obrigações dos usuários, dos prestadores de serviços aéreos, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária civis, de forma a prover o equilíbrio no relacionamento entre as partes e minimizar o contencioso administrativo e judicial.
- Assegurar a transparência e a provisão de informações referentes à relação de consumo pelos diversos segmentos participantes do Sistema de Aviação Civil.
- Minimizar diferenças de tratamento jurídico nas relações de consumo existentes na provisão de serviços de transporte aéreo doméstico e internacional.

Ações Específicas

Direito à informação

- Assegurar ao usuário dos serviços de transporte aéreo o direito a informações relativas à sua relação de consumo.
- Aperfeiçoar procedimentos para que as informações essenciais acerca do serviço contratado pelos usuários do transporte aéreo sejam prestadas de forma correta, clara, precisa, ostensiva e tempestiva.
- Reduzir a assimetria de informações entre usuários, prestadores de serviços, órgãos reguladores e demais órgãos governamentais.
- Garantir meios que propiciem o fornecimento de informações precisas sobre horários de voos e motivos de eventuais atrasos ou cancelamentos.

3.5.O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL

Ações Gerais

- Garantir a exploração do mercado doméstico de transporte aéreo às empresas constituídas sob as leis brasileiras.
- Aprimorar a coordenação dos assuntos e ações dos agentes do setor de aviação civil, de infra-estrutura aeroportuária civil e de infra-estrutura aeronáutica civil.
- Identificar e estudar tendências, coordenar o planejamento e elaborar diretrizes e políticas que garantam crescimento sustentável da aviação civil e o cumprimento de serviço público seguro, regular, eficiente, abrangente e pontual.
- Estimular a gestão eficaz e a consolidação de ambiente institucional e regulatório favorável ao desenvolvimento da aviação civil.
- Garantir a segurança jurídica e a redução dos riscos regulatórios, visando incentivar investimentos na aviação civil brasileira.
- Promover o desenvolvimento da aviação civil mediante a cooperação entre os elos do Sistema, garantindo que seus planejamentos sejam elaborados de forma integrada.
- Promover a expansão do transporte aéreo internacional com vistas a aumentar o fluxo de pessoas e mercadorias entre o Brasil e outros países.
- Promover a integração dos serviços aéreos no âmbito da América do Sul.

- Assegurar regulação econômica clara e bem definida, que propicie a estabilidade aos investidores públicos e privados, visando ao aumento dos investimentos e a ampliação da oferta de serviços de transporte aéreo.
- Assegurar a fiscalização eficaz e contínua em prol da regular prestação do serviço e do desenvolvimento da aviação civil.
- Acompanhar o desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil por meio de avaliação e divulgação permanentes de indicadores.
- Manter atualizados e coordenados os planejamentos da infra-estrutura aeronáutica civil, da infra-estrutura aeroportuária civil e dos demais elos do Sistema.
- Buscar a adequação contínua da capacidade da infra-estrutura à expansão do transporte aéreo, inclusive por meio de delegação, conforme disposto na Constituição.
 - Incentivar o intercâmbio de informações e tecnologias entre instituições nacionais e internacionais.
- Incentivar a integração da aviação civil com os setores do turismo e do comércio.
- Facilitar a circulação de pessoas e bens na região sul-americana por meio da criação de procedimentos específicos e unificados de controle de fronteira.
- Reconhecer a especificidade da maioria das funções inerentes ao gerenciamento do tráfego aéreo e adotar medidas que promovam a adequada capacitação dos recursos humanos de que o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) necessite.
- Estimular o desenvolvimento das ligações de baixa e média densidade de tráfego.
- Reconhecer a especificidade e promover o desenvolvimento das atividades de aviação agrícola, experimental e aerodesportiva, desenvolvendo regulamentação específica para os setores e estimulando a difusão de seu uso.
- Assegurar a transparência e a publicidade da atividade regulatória.
- Considerar a operação internacional de empresas aéreas brasileiras instrumento de projeção econômica e comercial de importância política e estratégica para o País e para a integração regional, devendo ter tratamento fiscal, tributário e creditício semelhante ao das atividades de exportação e de infra-estrutura.
- Promover as iniciativas requeridas para assegurar a execução do planejamento das infra-estruturas aeronáutica e aeroportuária civis.

- Considerar as compras governamentais no interesse do desenvolvimento da infra-estrutura aeronáutica.

Ações Específicas

Organização Institucional

- Definir as competências e atribuições dos órgãos e entidades do setor, a fim de que as atividades sejam desenvolvidas eficientemente e sem duplicidade de esforços.
- Garantir a coordenação do setor, visando à integração, harmonização e interação dos órgãos e entidades ligados à aviação civil.
- Alocar adequadamente os recursos financeiros nos órgãos e entidades do setor, de forma a garantir que todos executem suas funções, considerando seus diferentes graus de autonomia.
- Zelar pelo cumprimento das obrigações assumidas em tratados, convenções e atos internacionais.
- Promover a adequada interação entre os órgãos governamentais essenciais ao transporte aéreo, responsáveis pelas atividades de polícia federal, de vigilância sanitária, de controle aduaneiro, entre outros, buscando-se o planejamento conjunto de suas atividades.
- Manter atualizado o marco legal que rege a aviação civil brasileira, promovendo consulta junto aos agentes do setor.

Formação, Capacitação e Atualização de Recursos Humanos

- Fomentar a adequada formação de recursos humanos, visando atender às necessidades nacionais e regionais do Sistema.
- Incentivar a formação de recursos humanos pelo setor público e pela iniciativa privada.
- Ampliar continuamente as ações de formação e capacitação de recursos humanos, inclusive por meio da adição de novos recursos e parcerias.
- Aprimorar o processo de fiscalização dos requisitos e das condições para o funcionamento das instituições de formação de pessoal, de modo a garantir a qualidade da capacitação, por meio de procedimentos de avaliação periódica.
- Promover o adequado funcionamento dos aeroclubes e das escolas de aviação para garantir a formação prática dos profissionais, buscando o aprimoramento do sistema

de repasse de recursos e equipamentos, selecionando aquelas entidades que atendam aos padrões de qualidade e de eficiência estabelecidos.

- Aprimorar os processos de certificação profissional por meio da revisão periódica dos requisitos, das diretrizes curriculares e do sistema de avaliação e de verificação do conhecimento, de forma participativa com o segmento da aviação civil relacionado.
- Estimular a formação de profissionais por meio de incentivos às instituições de ensino, da ampliação de programas governamentais de concessão de bolsas de estudo e do fomento à instalação de pólos de qualificação profissional.
- Fomentar a capacitação e atualização de pessoal docente, por meio do estabelecimento dos requisitos profissionais, do incentivo a programas governamentais e a realização de parcerias nacionais e internacionais entre os entes da aviação civil.
- Fomentar as redes de pesquisas em centros de ensino, incentivando o intercâmbio internacional dos profissionais do setor e apoiando a produção científica e os programas de formação especializados no País e no exterior.
- Fomentar ações para formação e capacitação dos profissionais na língua inglesa, por meio de parcerias com organizações públicas e privadas, para permitir que esses atinjam os critérios de proficiência linguística estabelecidos em acordos internacionais.
- Prover a qualificação dos profissionais da administração pública para atuação no setor.
- Ampliar a atuação dos órgãos de regulamentação e fiscalização trabalhistas no desenvolvimento das atividades dos profissionais que atuam nos diversos ramos da aviação civil, no sentido de garantir as adequadas condições de trabalho.
- Incentivar a participação da comunidade acadêmica no desenvolvimento da aviação civil por meio de convênios com universidades, patrocínios, desenvolvimento de pesquisas, projetos e outros.

Infra-Estrutura Aeroportuária Civil

- Promover a adequada provisão, ampliação e otimização da infra-estrutura aeroportuária civil, por meio do direcionamento estratégico de investimentos, visando ao desenvolvimento econômico, à integração nacional e ao atendimento de regiões de difícil acesso.

- Harmonizar a capacidade e a demanda da infra-estrutura aeroportuária civil, com base em planos de investimento que considerem os planejamentos de curto, médio e longo prazo baseados em estudos específicos e informações integradas.
- Assegurar a racionalidade da habilitação de aeroportos para o tráfego internacional, sempre justificada com base na projeção de demanda, em estudos de viabilidade econômico-financeira e em interesses estratégicos do País.
- Desenvolver incentivos econômicos e regulatórios de forma a gerir a demanda e otimizar o uso dos aeroportos, ordenando os serviços de transporte aéreo.
- Garantir a preservação e proteção dos sítios aeroportuários e a compatibilização do planejamento urbano com as zonas de proteção e da área de segurança aeroportuária, por meio do desenvolvimento e aprimoramento de mecanismos de controle junto aos municípios.
- Estimular o investimento privado na construção e operação de aeródromos.
- Planejar o uso de áreas aeroportuárias, de forma a garantir a completa utilização do potencial de seus sítios.
- Manter as instalações aeroportuárias civis em condições de atender adequadamente aos usuários do transporte aéreo, garantindo a realização tempestiva e apropriada de manutenção da infra-estrutura.
- Promover a intermodalidade dos transportes, buscando a constante integração do planejamento do setor de aviação civil com o dos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário.
- Incentivar a instalação de atividades econômicas adequadas nas proximidades ou no sítio aeroportuário, observadas as restrições impostas pelas zonas de proteção, e sem prejuízo às operações das atividades aéreas.
- Promover junto aos respectivos entes federados o provimento da infra-estrutura necessária à implantação e operação dos aeródromos, incluindo o acesso viário.

Ciência e Tecnologia

- Fomentar o desenvolvimento de tecnologias para uso na aviação civil, por meio de programas governamentais e do incentivo à participação privada.
- Buscar a integração da política de Ciência e Tecnologia do governo com as demandas da aviação civil.

- Incentivar o desenvolvimento de estudos de tecnologia de combustíveis alternativos para uso nos diversos segmentos da aviação civil.
- Promover a participação de instituições de ensino e pesquisa no desenvolvimento de tecnologias para uso na aviação civil.

Indústria Aeronáutica

- Incentivar a participação da indústria nacional em programas internacionais de desenvolvimento e produção de serviços, sistemas e componentes.
- Promover o adensamento da cadeia produtiva por meio do incentivo e apoio às indústrias conexas.
- Incentivar a cooperação internacional visando à integração produtiva da cadeia de fornecedores nacionais.
- Aprimorar os mecanismos de financiamento e a política tributária para impulsionar o desenvolvimento do setor.
- Desenvolver condições para que a indústria aeronáutica brasileira atenda competitivamente às necessidades dos diversos segmentos da aviação civil.
- Fortalecer e otimizar as atividades de certificação, homologação e fiscalização de produtos e serviços aeronáuticos, de forma que o Brasil se qualifique como referência internacional nestas atividades.
- Estimular a promoção comercial de produtos e serviços aeronáuticos nacionais.

Infra-Estrutura Aeronáutica Civil

- Garantir a constante modernização dos sistemas de gerenciamento do tráfego aéreo, mantendo-os em conformidade com as mais avançadas tecnologias e padrões internacionais.
- Garantir a segurança operacional dos serviços de gerenciamento do tráfego aéreo.
- Manter a supervisão das atividades de controle do espaço aéreo, assegurando o atendimento dos requisitos técnico-operacionais estabelecidos.
- Monitorar a relação entre a demanda de serviços aéreos e a capacidade instalada, visando planejar a ampliação ou adequação da infra-estrutura e minimizar possíveis desequilíbrios.
- Garantir a adequada formação e capacitação de recursos humanos necessários à prestação dos serviços essenciais ao gerenciamento seguro, regular e eficiente do tráfego aéreo.

Serviços Aéreos

- Estimular o desenvolvimento de serviços aéreos em todo o território brasileiro.
- Incentivar o desenvolvimento e a expansão dos serviços aéreos prestados em ligações de baixa e média densidade de tráfego, a fim de aumentar o número de cidades e municípios atendidos pelo transporte aéreo.
- Estimular o desenvolvimento da aviação geral.
- Promover regulamentação adequada para cada tipo de serviço aéreo.
- Estimular o uso do modal aéreo para transporte de passageiros, carga e mala postal.
- Garantir a fiscalização dos serviços aéreos explorados pela aviação regular, não-regular, geral, experimental, aerodesportiva e agrícola.
- Estimular a concorrência no setor de aviação civil.
- Incentivar o desenvolvimento dos serviços aéreos internacionais como vetor de integração com os demais países.
- Aperfeiçoar mecanismos de negociação buscando evitar restrições à oferta nos serviços aéreos internacionais e estimular o comércio, o turismo e a conectividade do Brasil com os demais países.

3.6.A EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES DA AVIAÇÃO CIVIL

Ações Gerais

- Melhorar a eficiência das operações da aviação civil, inclusive mediante programas de cooperação técnica.
- Elaborar normas, métodos, orientações e planos para apoiar a implantação dos conceitos de organização e gestão do tráfego aéreo, de projeto e operação de aeródromos, de gerenciamento de segurança operacional e de atividades dos operadores da aviação civil.
- Buscar a expansão antecipada e coordenada da oferta de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária civis para atendimento da demanda de serviços aéreos.
- Promover o crescimento do setor por meio da regulação eficiente do mercado, de estímulos a investimentos privados e do incentivo à concorrência, visando coibir práticas anticoncorrenciais e assegurar a prestação adequada de serviços, a modicidade dos preços e a garantia dos direitos dos usuários.

- Aprimorar o marco regulatório da aviação civil que promova, estimule e incentive a competição.

Ações Específicas

Infra-Estrutura Aeronáutica Civil

- Monitorar e avaliar o desempenho das operações aéreas com o propósito de aprimorar os serviços e a infra-estrutura aeronáutica civil.
- Introduzir novas tecnologias, métodos e processos de gerenciamento do tráfego aéreo que, comprovadamente, produzam ganhos de eficiência sem comprometimento da segurança das operações aéreas.
- Adequar a infra-estrutura aeronáutica civil aos requisitos operacionais mais favoráveis aos ganhos de eficiência.
- Garantir a capacitação e o treinamento de recursos humanos em consonância com a necessidade de aprimorar a eficiência do SISCEAB.
- Coordenar adequadamente a transição para a utilização eficiente dos vários elementos que compõem o conceito CNS/ATM (Comunicação, Navegação e Vigilância/Gerenciamento do Tráfego Aéreo) da OACI.
- Harmonizar os programas de trabalho dos setores da aviação civil, mediante planejamento integrado do desenvolvimento da infra-estrutura aeronáutica civil.

Planejamento

- Manter atualizados e integrados a regulação da aviação civil e os planejamentos de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária civis.
- Identificar, criar e desenvolver ferramentas interativas de planejamento para ajudar o processo analítico.
- Estimular a integração das bases de dados de interesse comum a todos os integrantes do Sistema de Aviação Civil.

Infra-Estrutura Aeroportuária Civil

- Promover a concorrência no setor, de forma a garantir aos usuários melhor qualidade de serviços e menores tarifas.
- Promover a participação da iniciativa privada na construção, operação e exploração de aeroportos, no todo ou em partes.

- Propor medidas que permitam a utilização eficiente da infra-estrutura aeroportuária, tais como diferenciação tarifária entre os diversos aeroportos ou em um mesmo aeroporto nos horários de maior demanda.

Serviços de Transporte Aéreo

- Estimular a competição nos serviços, de forma a possibilitar o acesso a maior parcela da população.
- Estimular a expansão dos serviços, para atender ao maior número de localidades.
- Manter atualizadas as normas e condições para a exploração dos serviços com vistas ao aprimoramento da segurança, à sua melhoria e à modicidade dos preços.
- Buscar a redução das barreiras à entrada de novas empresas no setor.

Regulação

- Estabelecer diretrizes que confirmam ao mercado o papel de equilibrar a oferta e a demanda, prevalecendo a liberdade tarifária nos serviços de transporte aéreo.
- Acompanhar o comportamento do mercado de transporte aéreo visando à adoção de medidas para atender a demanda com base na eficiência econômica, buscando o incremento da oferta e a ampliação da capacidade da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária civis.
- Apoiar o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC) no combate às infrações contra a ordem econômica no âmbito do setor de aviação civil.
- Elaborar normas e procedimentos para facilitar o acesso de potenciais entrantes naqueles aeródromos que apresentem saturação de tráfego com vistas à ampliação da competição.
- Permitir a utilização da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária civis até o limite da capacidade estabelecida, segundo regras previamente estipuladas e em coordenação com os usuários e sem comprometimento da segurança operacional.
- Estabelecer procedimentos de saída do mercado de transporte aéreo e de descontinuidade dos serviços.
- Estabelecer normas legais para a desocupação de áreas e instalações aeroportuárias civis ocupadas por empresas que deixaram de operar.

4 - ACOMPANHAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO

A implantação da PNAC deverá ser acompanhada continuamente pelo Ministério da Infraestrutura, por intermédio da Secretaria Nacional de Aviação Civil, auxiliado pelos demais órgãos e entidades que integram o Conselho de Aviação Civil - CONAC.

Para tanto, deverão ser elaborados indicadores referentes aos objetivos e às ações estabelecidas, que serão avaliados anualmente, buscando verificar a repercussão da PNAC no setor de aviação civil, dentro de uma visão sistêmica e intersetorial.

A Política e seus objetivos e ações estratégicas deverão ser constantemente atualizados conforme mudanças no contexto nacional, regional e internacional, garantindo-se que seus resultados sejam adequados às necessidades do Sistema de Aviação Civil.

ANEXO F – MEMORANDO DE SANTIAGO**“MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO”**

En Santiago de Chile El día 2 de marzo de 2001, se reunieron las autoridades aeronáuticas de Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay para adoptar y acordar la recomendación que fuera aprobada por el Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza, por Resolución CAA 01/2001, de fecha 2 de marzo de 2001.

En ese sentido las Autoridades Aeronáuticas acuerdan concederse recíprocamente los siguientes derechos:

1.A) A partir del 1 de julio de 2001, aumentar la capacidad acordada entre los Estados miembros bilateralmente en, por lo menos, treinta por ciento para los vuelos regionales (tercera y cuarta libertades) y eliminar las restricciones existentes en cuanto los puntos a operar dentro de los límites de sus territorios.

1.B) A partir del 1 de julio de 2002, aumentar la capacidad ya ampliada conforme el ítem 1.A, en, por lo menos, cincuenta por ciento, y eliminar las restricciones existentes en cuanto al ejercicio de los derechos de quinta y sexta libertades bilateralmente acordados entre los Estados miembros, en el ámbito intra-regional.

1.C) A partir del 1 de julio de 2003, liberalizar totalmente la capacidad y las frecuencias acordadas en los respectivos acuerdos bilaterales entre los Estados miembros, en el ámbito intra-regional.

SANTIAGO DE CHILE, 2 DE MARZO DE 2001

Firmado por: Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay

Nota: Bolivia se adhirió al acuerdo en abril de 2001 y Perú en noviembre de 2001.