

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 569, DE 2016

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e os Estados Unidos Mexicanos, assinado na Cidade do México, em 26 de maio de 2015.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado GONZAGA PATRIOTA

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 569, de 2016, que “Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e os Estados Unidos Mexicanos, assinado na Cidade do México, em 26 de maio de 2015”. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 574, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

O Acordo entre Brasil e México tem o seguinte conteúdo, conforme descrição produzida na Comissão de Relações Exteriores:

“O instrumento internacional em apreço arrola, em sua seção dispositiva, vinte e seis artigos, ao longo dos quais estão estabelecidas as condições operacionais de prestação dos serviços aéreos entre os territórios das Partes.”

O Artigo 1 contempla as definições dos principais termos utilizados no instrumento, ao passo que o Artigo 2 dispõe que cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste instrumento, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas, sendo que as empresas aéreas designadas pelas Partes terão os seguintes direitos:

- a) de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;*
- b) de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;*
- c) de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e*
- d) demais direitos especificados no presente Acordo.*

Nos termos do Artigo 3, cada Parte terá o direito de designar à outra Parte, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação, sendo que a essa outra Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

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

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

O Artigo 4 dispõe sobre a negação, revogação, suspensão e limitação das autorizações previstas no dispositivo anterior; conquanto o Artigo 5 prescreve que as leis e regulamentos de uma Parte que regem a entrada ou saída de seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais ou a operação e navegação de tais aeronaves serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte, enquanto em seu território.

O Artigo 6 prescreve que certificados de aeronavegabilidade, de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 1944 (Convenção de Chicago).

No tocante à segurança operacional, o Artigo 7 dispõe que cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte no que tange a instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

Quanto aos aspectos de segurança da aviação, o Artigo 8 estabelece que 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, atuando, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, de 1970, e da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes estejam vinculadas.

Nos termos do Artigo 9, que versa sobre tarifa aeronáutica, nenhuma Parte cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

O Artigo 10 trata dos direitos alfandegários, ao passo que o Artigo 11 dispõe sobre o regime fiscal, que será regido pelas disposições da Convenção entre o Governo dos Estados Unidos Mexicanos e a República Federativa do Brasil para Evitar a Dupla Tributação e Prevenir a Evasão Fiscal em relação ao Imposto sobre a Renda, de 2003.

O Artigo 12 estabelece que a capacidade a ser ofertada pelas empresas aéreas designadas das Partes, nos serviços acordados, será negociada entre suas autoridades aeronáuticas antes do início do serviço, conquanto o Artigo 13 dispõe que as tarifas para os serviços de transporte aéreo abrangidas pelo presente Acordo estarão sujeitas às regras do país de origem de tráfego.

As Partes, nos termos do Artigo 14, deverão informar-se sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e suas modificações. Nos termos do Artigo 15, cada Parte deverá permitir às empresas aéreas designadas da outra Parte converter e remeter para o exterior, sujeito à disponibilidade de

divisas e à observância da legislação nacional aplicável, as receitas provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas que excedam às somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua conversão e remessa.

O Artigo 16 cuida das atividades comerciais, segundo o qual cada Parte concederá às empresas aéreas designadas pela 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, à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora quanto como não operadora.

As autoridades aeronáuticas de cada Parte, nos termos do Artigo 17, proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas.

Conforme estabelece o Artigo 18, as empresas aéreas designadas por cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 30 (trinta) dias antes do início de operação dos serviços acordados.

As Partes, conforme o Artigo 19, apoiam a necessidade de proteger o meio ambiente, promovendo o desenvolvimento sustentável da aviação, e concordam em respeitar as normas e práticas recomendadas (SARP) do Anexo 6 da OACI e as políticas e orientações vigentes da OACI sobre proteção do meio ambiente.

O Artigo 21 prescreve no sentido de que, em caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção dos Artigos 7 (Segurança Operacional) e Artigo 8 (Segurança da Aviação), serão resolvidas pelas autoridades aeronáuticas em primeira instância, por

meio de consultas e negociações, caso não se chegue a um acordo, a controvérsia deverá ser solucionada por via diplomática.

O presente Acordo poderá ser emendado nos termos do Artigo 22, sendo que, segundo o Artigo 23, uma emenda será necessária para a conformação desse instrumento a um eventual acordo multilateral da espécie que venha a entrar em vigor para ambas as Partes.

O instrumento em apreço poderá ser objeto de denúncia por qualquer das Partes conforme o Artigo 24, será registrado na Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, nos termos de seu Artigo 25, e entrará em vigor, de acordo com o Artigo 26, trinta (30) dias após a data de recebimento da última Nota diplomática por meio da qual uma Parte notifica à outra o cumprimento dos requisitos internos necessários para tanto, substituindo então a Convenção sobre Serviço Aéreos assinada pelos governos da República Federativa do Brasil e dos Estados Unidos Mexicanos, de 1995.

Ressalte-se, ainda, que o Acordo em comento conta com um Anexo, do qual consta o usual “Quadro de Rotas”, especificando as rotas que as empresas aéreas designadas das Partes poderão operar serviços aéreos internacionais entre pontos de seus territórios.

O Fecho registra que o presente Acordo foi feito na Cidade do México, em 21 de abril de 2015, nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos autênticos”.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e os Estados Unidos Mexicanos, assinado na Cidade do México, em 26 de maio de 2015, vem para substituir a avença em vigor entre as Partes, assinada 1995. De lá para cá, o cenário da aviação civil mudou de forma significativa: ganharam espaço práticas e normas de cunho liberalizante, que visam ao aumento da concorrência e da produtividade no setor; ampliaram-se, ainda, as muitas preocupações com a segurança, em especial por força de atos ilícitos que têm no triste episódio de 11 de setembro de 2001 o seu exemplo mais acabado. Bastante natural, portanto, que Brasil e México tenham decidido revisar os termos do acordo aéreo que mantêm entre si.

Cumprir notar que ambos são partes do “*Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil*” - CLAC, firmado em Punta Cana, na República Dominicana, em 2010. De acordo com decisão unânime dos integrantes da CLAC (Argentina, Aruba, Belize, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, Uruguai e Venezuela), pretende-se que os vinte e dois países tenham “*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*”.

Vale dizer que o “*Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil*” foi encaminhado ao Congresso Nacional por intermédio da Mensagem nº 458, de 2016, e se encontra agora sob apreciação da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul. Posteriormente, será submetido às Comissões de

Relações Exteriores e de Defesa Nacional; de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Parece claro, portanto, que o acordo aéreo que Brasil e México celebram visa a ajustar provisoriamente o transporte entre as Partes, até que o acordo multilateral aqui mencionado fixe as novas bases de cooperação.

Não parece haver dúvida, enfim, de que o presente acordo é oportuno e, no atual estágio da aviação brasileira, conveniente aos interesses nacionais. **Em vista do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 569, de 2016.**

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator