

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 574, DE 2016

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com Relação à Curaçao, referente a Transporte Aéreo entre Brasil e Curaçao, celebrado em Brasília, em 03 de dezembro de 2013.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado PAULO FEIJÓ

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 574, de 2016, que “Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com Relação à Curaçao, referente a Transporte Aéreo entre Brasil e Curaçao, celebrado em Brasília, em 03 de dezembro de 2013”. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 575, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

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

“O Artigo 1 do presente Acordo define as “autoridades aeronáuticas”. No caso do Brasil, a autoridade de aviação civil representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e no caso de Curaçao, o Ministério do Tráfego, Transporte e Planejamento Urbano de Curaçao, ou qualquer outra entidade autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades mencionadas.

Os direitos concedidos, de acordo com o Artigo 2 são:

- i) O direito de sobrevoar a outra Parte sem pousar;*
- ii) O direito de fazer escalas para fins não comerciais em seu território;*
- iii) O direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas estabelecido no Anexo do Acordo.*

O Acordo não autoriza às empresas das Partes o direito de embarcar passageiros, bagagem, carga ou mala postal no território da outra Parte, mediante remuneração e com destino a outro ponto no território dessa outra Parte.

O Artigo 3 permite a mudança de aeronave, seguindo determinadas instruções. Os Artigos 4 e 5, respectivamente, permitem a designação de empresas aéreas para realizar transporte aéreo entre e além de seus territórios em conformidade com este Acordo e de revogar ou alterar tais designações. Por outro lado, cada parte poderá revogar, suspender, ou limitar as autorizações operacionais de uma empresa aérea designada pela outra parte, caso determinadas legalidades não sejam cumpridas.

O Artigo 6 determina que as empresas aéreas de uma Parte devam cumprir as leis e regulamentas da outra Parte, referentes à operação e navegação de aeronaves ao entrar, permanecer ou sair do território de uma Parte.

O Artigo 7, referente à segurança operacional, estabelece que cada Parte reconhecerá como válidos, para a operação do transporte aéreo estabelecido no Acordo, certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças emitidos ou convalidados pela outra Parte e ainda em vigor, desde que os requisitos para tais certificados ou licenças sejam no mínimo iguais aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, no dia 07 de dezembro de 1944.

O Artigo 8 trata da Segurança da Aviação, onde as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência constitui parte integrante do Acordo. Ambos os países devem fornecer, mediante solicitação toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícito contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalação de

navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da navegação aérea civil.

O Artigo 9, sobre oportunidades comerciais, autoriza as empresas aéreas de cada Parte manterem escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora, no território da outra Parte para a venda e comercialização de transporte aéreo. Ademais, as empresas poderão, em conformidades com as leis e regulamentos da outra Parte relativos a entrada no país, residência e emprego, trazer e manter no território da outra Parte seus representantes e o pessoal técnico, operacional e outros especialistas necessários à operação do transporte aéreo.

Quanto às tarifas aéreas, reguladas nos termos do Artigo 10, as tarifas aeronáuticas impostas pelas autoridades ou órgãos competentes de cada parte às empresas aéreas da outra Parte serão justas, razoáveis, não discriminatórias e repartidas equitativamente entre as categorias de usuários.

O Artigo 11 estabelece que cada Parte deverá informar a outra sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência ou modificações das mesmas, bem como sobre quaisquer objetivos específicos a elas relacionados, que poderiam afetar a operação de serviços de transporte aéreo cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.

O Artigo 12 trata da Capacidade, permitindo que Cada Parte permitirá que cada empresa aérea determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertado, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

Quanto aos preços, explicitados no Artigo 13, eles serão cobrados pelos serviços operados com base no Acordo em epígrafe e poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem necessidade de aprovação.

O Artigo 14 define os direitos Alfandegários. Nos termos do Artigo, cada parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau permitido por 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, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consume, peças sobressalentes, equipamento de

uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens.

O Artigo 15 autoriza que o capital representado pelas aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designado será tributado unicamente no território da Parte em que está situada a sede da empresa aérea.

O Artigo 16 determina que as autoridades aeronáuticas de cada Parte 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. Nos termos do Artigo 17, cada empresa aérea designada de cada Parte submeterá sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas de outra Parte pelo menos quarenta e cinco dias antes do início de operação dos serviços acordados.

O Artigo 18 trata da realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação, emenda ou aplicação deste Acordo ou de seu Anexo.

Já o Artigo 19, referente à solução de controvérsias, determina que sejam solucionadas por meio de consultas e negociações. Caso não se chegue a um Acordo, a controvérsia será solucionada por via diplomática.

Nos termos do Artigo 20, se um Acordo Multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, as disposições de tal acordo prevalecerão.

Os Artigos 21, 22 e 23 se referem à denúncia, que será feita por notificação diplomática, da obrigação de registro do Acordo junto à Organização de Aviação Civil Internacional. A entrada em vigor será efetuada por troca de notas diplomáticas.

O Anexo especifica as rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas da República Federativa do Brasil e de Curaçao. São eles: pontos no Brasil como origem, pontos intermediários em qualquer ponto, ponto de destino em Curaçao e pontos além em quaisquer pontos. Quanto à Curaçao, pontos de origem em Curaçao, pontos intermediários em qualquer ponto, pontos de destino no Brasil e pontos além em quaisquer pontos. A quinta liberdade, ou seja, o direito de transportar passageiros e carga entre o território do outro Estado Parte e o território de um terceiro Estado, estará sujeita a Acordo entre as autoridades aeronáuticas de cada Parte”.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O presente acordo, firmado entre Brasil e Países Baixos, com relação a Curaçao, segue o padrão dos recentemente encaminhados pelo Poder Executivo ao Congresso Nacional. Ganham espaço práticas e normas de cunho liberalizante, que visam ao aumento da concorrência e da produtividade no setor; ampliam-se, ainda, as muitas preocupações com a segurança, em especial por força de atentados terroristas que têm ocorrido mundo afora.

Na relação Brasil-Curaçao, adotam-se parâmetros semelhantes aos previstos no *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 fato, as Partes pretendem seguir um modelo de intervenção econômica mínima na definição do tráfego bilateral, o que pode ser constatado nas seguintes disposições, presentes nos arts. 12 e 13 do acordo:

- “Artigo 12 - Capacidade

- 1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada 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 de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais, sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

- Artigo 13 - Preços

- 1. Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitos a aprovação. 2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às

autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte originados em ou destinados a seu território.

Tendo em vista que a tendência no mercado de aviação civil é a concessão de mais liberdade de iniciativa para os transportadores e que, no plano da segurança operacional e da aviação, ao contrário, é realmente preciso mais atenção dos governos, **o voto é pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 574, de 2016.**

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado PAULO FEIJÓ
Relator