

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 515, DE 2016

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Gabinete de Ministros da Ucrânia, celebrado em Kiev, em 2 de dezembro de 2009

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado JOSE STÉDILE

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 515, de 2016, que *“Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Gabinete de Ministros da Ucrânia, celebrado em Kiev, em 2 de dezembro de 2009.* A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 209, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

O Acordo entre o Brasil e a Ucrânia tem o seguinte conteúdo, conforme descrição produzida na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional:

“O Acordo conta com 21 Artigos e um Anexo. Em seu preâmbulo, afirma o desejo de ambos os países em contribuir para o progresso da aviação civil internacional.

O Artigo 1º elenca as definições do Acordo, enquanto o Artigo 2º estabelece os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais em uma rota especificada.

Nos termos do parágrafo 1º, na rota especificada, a empresa aérea designada de cada Parte gozará:

a) do direito de sobrevoar o território do Estado da outra Parte; sem pousar;

b) do direito de fazer escalas no território do Estado da outra Parte, para fins não comerciais;

c) do direito de fazer escalas no território da outra Parte, nos pontos especificados para aquela rota, assim designados pelo Anexo ao Acordo, com a finalidade de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território da outra Parte;

d) do direito de fazer escalas no território de terceiros Países, nos pontos especificados para aquela rota no Anexo ao presente Acordo, com a finalidade de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território da outra Parte, sujeito às provisões contidas no Anexo ao presente Acordo.

Nos termos do parágrafo 2º do mesmo Artigo, as empresas aéreas de cada país, mesmo que não designadas nos termos do Artigo 3º do presente Acordo, também gozarão dos direitos especificados no parágrafo 1º a) e b) do presente Artigo.

Por outro lado, o parágrafo 3º do mesmo Artigo nega concessão às empresas aéreas designadas de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração ou contrato de aluguel, e destinados a outro ponto no território do Estado dessa outra Parte.

O Artigo 3º descreve o processo de designação de uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas e de revogar ou alterar tais designações. Outrossim, descreve os requisitos para que a designação seja autorizada.

O Artigo 4º lista as razões pelas quais as Partes adquirem o direito de revogar ou suspender as autorizações de operação ou de suspender o exercício dos direitos especificados no parágrafo 1º do Artigo 2º.

O Artigo 5º trata da aplicação de leis e regulamentos, estabelecendo que a legislação vigente do Estado de uma Parte, relativa à 3 entrada ou saída do território de seu Estado de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou à operação e à navegação de tal aeronave, enquanto no território de seu Estado, será aplicada à aeronave da empresa ou das empresas aéreas designadas pela outra Parte.

O Artigo 6º rege o reconhecimento de certificados e licenças, que serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados nas rotas especificadas.

O Artigo 7º, relativo à segurança operacional, estabelece que cada Parte pode solicitar, a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional com relação a tripulações de voo, aeronaves e sua operação, aplicadas pela outra Parte. Após realizadas as consultas, se uma Parte chegar à conclusão de que a outra não é efetiva em termos dos requisitos de segurança, conforme estabelecido pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago no dia 07 de dezembro de 1944, ela notificará à outra parte sobre tais conclusões e sobre as medidas que devem ser tomadas para cumprir os requisitos mínimos da Convenção. A outra Parte terá 15 (quinze) dias ou período mais longo que venha a ser acordado. Também podem ser realizadas “inspeções de rampa”, as quais têm o propósito de verificação da validade da documentação e as licenças de tripulação bem como a condição de uma aeronave e seu equipamento, que devem cumprir as normas estabelecidas pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

O Artigo 8º se refere à segurança da aviação, onde as duas Partes reafirmam sua obrigação mútua de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita. O mencionado Artigo estabelece todas as medidas, bem como cita a legislação internacional, para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança das aeronaves contra a segurança dessas aeronaves, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos e de instalações de navegação aérea, e contra qualquer ameaça à segurança da aviação civil.

O Artigo 9º estabelece a Isenção de Direitos Alfandegários e Taxas. Assim, cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível, em conformidade com a

legislação nacional vigente de seu Estado, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais, 4 sobre combustíveis de aviação, lubrificantes, sobre suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, incluindo motores, equipamento de uso normal das aeronaves, provisões de bordo e outros itens usados ou destinados para uso exclusivamente na operação ou na manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte.

O Artigo 10, que trata da operação dos serviços acordados, estabelece que haverá oportunidade justa e equitativa para as empresas aéreas designadas das Partes operarem os serviços acordados nas rotas especificadas.

O Artigo 11 refere-se às tarifas para transporte nos serviços acordados, as quais serão estabelecidas pelas empresas aéreas designadas em níveis razoáveis, levando devidamente em consideração todos os fatores relevantes, incluindo o interesse dos usuários, o custo de operação, o lucro razoável e as características dos serviços.

O Artigo 12 cuida da aprovação de horários. As empresas designadas devem submeter os serviços acordados à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte pelo menos 45 (quarenta e cinco) dias antes de operação da data proposta para sua introdução.

O Artigo 13, por sua vez, estabelece que as empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, de acordo com a legislação vigente do Estado da outra Parte, com relação à entrada, residência e emprego, trazer e manter no território do Estado da outra Parte representação com pessoal administrativo, comercial, técnico, operacional e outros especialistas, necessários à operação dos serviços acordados.

O Artigo 14, sob o título de Conversão de Divisas e Remessa de Receitas, afirma que cada Parte concederá a qualquer empresa aérea designada da outra Parte o direito de converter e remeter para seu Estado o excedente das receitas sobre despesas realizadas no território do Estado da outra Parte.

O Artigo 15, sobre Tarifas Aeronáuticas, afirma que nenhuma das Partes 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.

Nos termos do Artigo 16, intitulado “Consultas”, qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas com a outra Parte sobre o cumprimento, a interpretação, a aplicação, ou a modificação do Acordo.

O Artigo 17 trata da possibilidade de Emendas. Caso uma das Partes considerar desejável emendar qualquer provisão deste Acordo ela pode, em qualquer tempo, solicitar consulta com a outra Parte. Qualquer emenda a este Acordo deverá ser feita por entendimento mútuo entre as Partes, por escrito, por meio de protocolo, que constituirá parte integrante do presente Acordo.

O Artigo 18 estabelece que se um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo será também emendado.

O Artigo 19 trata da solução de controvérsias. Elas serão resolvidas por negociações entre as autoridades aeronáuticas das Partes, ou seja, pelo Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e, pela Ucrânia, o Ministério de Transportes e Comunicações.

O Artigo 20 trata da Denúncia e da Entrada em Vigor. O Acordo permanecerá vigente por um período indeterminado e entrará em vigor por troca de notas. A denúncia pode ocorrer a qualquer tempo e será comunicada também a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

Finalmente o artigo 21, determina o registro na OACI, do Acordo e de qualquer emenda a ele.

O Anexo ao Acordo designa as rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas do Brasil, com dois pontos intermediários, um ponto em Kiev e um ponto a ser selecionado e dois pontos além. No caso da Ucrânia, os pontos no Brasil serão Rio de Janeiro e São Paulo e mais dois pontos além”.

Na Mensagem, argumenta-se que o presente Acordo “tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, conseqüências esperadas do estabelecimento de um marco

legal para a operação de serviços aéreos entre e além dos territórios do Brasil e da Ucrânia e que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cultura, da cooperação, entre outras”.

II - VOTO DO RELATOR

O Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Gabinete de Ministros da Ucrânia, celebrado em Kiev, em 2 de dezembro de 2009, representa um avanço nas relações entre os dois países, cujas relações diplomáticas e comerciais tiveram início em 1992, logo após o esfacelamento do império soviético. Os dois países têm importantes interesses comuns, como é o caso da pesquisa espacial. Além disso, há no Brasil importante contingente de descendentes de ucranianos, em especial no Estado do Paraná.

O Acordo prevê o exercício de direitos de tráfego que permitem voos para um ponto intermediário entre as Partes, um ponto no Estado Parte e um ponto além do território da outra Parte. Abriga em seu art. 3º, ainda, a política de multidesignação de empresas aéreas, prescrição importante para a promoção tanto da produtividade das transportadoras como da competitividade no transporte internacional.

Quanto às tarifas de transporte de passageiros, adota-se uma postura cautelosa, que confere aos governos o poder de interferir nos preços praticados, de sorte a mantê-los em nível razoável, sem a ocorrência de ações que configurem competição desleal. Trata-se de política hoje pouco usual no âmbito dos modernos acordos aéreos, mas que talvez faça algum sentido em virtude de Brasil e Ucrânia ainda precisarem de algum tempo para conhecerem o comportamento do mercado nas rotas que pretendem ver implantadas entre os dois países.

Importante aspecto do acordo bilateral é o que diz respeito à adoção de práticas e protocolos de segurança de voo e de segurança da

aviação, que foram desenvolvidos nos últimos anos na esteira de decisões tomadas no âmbito da Organização de Aviação Civil Internacional – ICAO.

Resta notar que, diferentemente da política clássica de céus abertos, o acordo bilateral que Brasil e Ucrânia firmam é prudente no que se refere à liberdade de ação das empresas nos serviços prestados entre os países, para os quais a frequência e a capacidade serão as que definirem as autoridades dos dois Estados.

Em vista de ainda não haver experiência no Brasil com relação à adoção da política de céus abertos, como a que orienta o acordo que Brasil e Estados Unidos recentemente firmaram, considera-se conveniente o tipo de precaução que Brasil e Ucrânia adotam aqui. Considerando a hipótese de a política de céus abertos mostrar-se favorável ao desenvolvimento do transporte aéreo, as Partes poderão, no futuro, avançar com mais vigor em direção a liberdades comerciais e operacionais. Por ora, o ajuste é sensato.

Não parece haver dúvida, assim, 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 515, de 2016.**

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado JOSE STÉDILE

Relator