

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 643, DE 2017

Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, assinado em Adis Abeba, em 24 de maio de 2013.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado REMÍDIO MONAI

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 643, de 2017, que *“Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, assinado em Adis Abeba, em 24 de maio de 2013”*. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 459, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

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

O instrumento internacional em apreço é composto por 26 artigos, abaixo sintetizados.

O artigo 1 define um conjunto de conceitos jurídicos e operacionais fundamentais para o Acordo, como o de “Autoridade Aeronáutica”, que, no caso do Brasil, é representada pela Agência Nacional de Aviação Civil

(ANAC) e, no caso da Etiópia, pelo Ministério dos Transportes, Autoridade de Aviação Civil Etíope; e o de “Serviços Acordados”, que significa “serviços aéreos regulares nas rotas especificadas no Acordo para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação”, além de outras definições, em linha com a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e com seus Anexos e Emendas, na medida em que tenham entrado em vigor para ambas as Partes Contratantes.

O artigo 2 apresenta o conjunto básico de direitos deste Acordo de Serviços Aéreos. Cada Parte concede à Outra, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, os seguintes direitos, a serem usufruídos pelas empresas aéreas designadas por cada uma delas:

- a) sobrevoar o território da outra Parte Contratante sem pousar;
- b) fazer escalas no território da outra Parte Contratante, para fins não comerciais;
- c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e
- d) outros direitos especificados no presente Acordo.

O dispositivo estende a empresas aéreas não designadas os direitos de sobrevoo sem escalas e de paradas técnicas e exclui expressamente a concessão a empresas aéreas designadas do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte (cabotagem).

O artigo 3 estabelece o regime de designação e autorização de empresas aéreas. Cada Parte tem o direito de designar por escrito à outra Parte, por via diplomática, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar essa designação. A Parte requerida deve conceder, com a máxima celeridade, a autorização de operação apropriada para

as requisições expedidas em devida forma, desde que sejam atendidas as seguintes condições:

a) a empresa aérea designada seja estabelecida legalmente no território da Parte Contratante que a designa;

b) a propriedade substancial e o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada sejam exercidos e mantidos pela Parte Contratante que a designa;

c) a Parte Contratante que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação);

d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte Contratante que recebe a designação;

e) tenha sua sede, administração central e escritório principal localizados fisicamente no território da Parte Contratante;

f) seja devidamente licenciada por uma Parte Contratante, tal como definido no Anexo 6 (Operação de Aeronaves) da Convenção de Chicago; e

g) possua seguro adequado no que diz respeito a passageiros, carga, mala postal, bagagem e terceiros, em montante no mínimo igual ao disposto nas convenções internacionais em vigor.

O artigo 4 assegura o direito da Parte requerida de negar as autorizações de empresas aéreas designadas pela outra Parte, ou de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, nos casos em que não se cumpram as exigências estipuladas no artigo 3, do Acordo. Entretanto, a menos que a aplicação imediata de tais medidas restritivas seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou ao disposto no Acordo, ela será exercida somente após a realização de consultas com a outra Parte Contratante, em um prazo de até 30 dias da solicitação.

O artigo 5 prevê o cumprimento não discriminatório de leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada e saída de seu território de aeronaves em serviços aéreos internacionais, bem como à operação e navegação dessas aeronaves em seu território, imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto serão isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

No artigo 6, define-se o regime de reconhecimento de certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, quando forem emitidos conforme requisitos iguais ou superiores aos requisitos mínimos que sejam ou possam ser estabelecidos segundo a Convenção de Chicago.

O artigo 7 cuida dos procedimentos de consulta e avaliação sobre segurança operacional. Cada Parte pode realizar consultas, dentro de 30 dias da solicitação, sobre normas de segurança operacional em quaisquer aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves ou sua operação adotadas pela outra Parte, notificando-a e apontando as medidas saneadoras no caso de se concluir que a administração e manutenção não alcançam padrões de segurança no mínimo iguais às normas estabelecidas pela Convenção de Chicago. Também é definido um regime de inspeção de rampa de aeronaves operadas por empresas designadas por uma Parte enquanto no território da outra Parte, com o intuito de verificar a validade dos documentos da aeronave e da tripulação e o estado aparente da aeronave e de seus equipamentos.

O artigo 8 trata da segurança da aviação, reafirmando a obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, em consonância com o regime jurídico internacional sobre a matéria, em especial 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 na 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, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes Contratantes venham a aderir, e das disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). As Partes Contratantes se comprometem a fornecer toda a assistência mútua necessária e adotar as medidas adequadas para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações de voo, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil, podendo entrar em consulta entre si no caso de divergências e realizar inspeções in loco no território da outra Parte para avaliar a aplicação das normas de segurança relacionadas.

O artigo 9 estabelece o princípio do tratamento nacional, pelo que nenhuma Parte permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas conforme o Acordo tarifas aeronáuticas superiores àquelas cobradas de suas próprias empresas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes. Além disso, afirma-se a necessidade de transparência tarifária, uma vez que cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre as autoridades competentes e as empresas aéreas, sendo oferecida oportunidade para manifestação prévia das entidades afetadas no caso de alguma alteração tarifária.

O artigo 10 prescreve as condições em que as Partes, com base na reciprocidade, devem isentar as empresas aéreas designadas, no maior grau possível e 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, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte Contratante que esteja operando os serviços acordados.

O artigo 11 determina que o capital representado pelas aeronaves operadas nos serviços abrangidos será tributado unicamente no território da Parte em que situados o escritório principal e administração da empresa aérea, ao passo que os lucros resultantes da operação, assim como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos, serão tributados conforme a legislação de cada Parte.

O artigo 12, dentro de uma concepção de acordos de serviços aéreos do tipo open skies, faculta a cada empresa aérea designada a liberdade para determinar a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a serem ofertadas, conforme considerações de mercado, não cabendo a limitação unilateral por qualquer das Partes do volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, bem como dos tipos de aeronaves operadas, exceto por necessidades alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes, conforme o artigo 15 (Taxas Aeroportuárias e Similares) da Convenção de Chicago.

O artigo 13, no mesmo diapasão do anterior, permite que os preços cobrados pelos serviços sejam estabelecidos pelas empresas aéreas designadas, conforme fatores de mercado, cabendo apenas eventual exigência de notificação ou registro junto às autoridades aeronáuticas e consulta entre autoridades caso se considere que a tarifa seja inconsistente com as leis de proteção ao consumidor de uma das Partes.

O artigo 14 prescreve que as Partes devem informar uma à outra sobre suas leis, políticas e práticas que possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo relativos ao Acordo, notificando a existência de eventuais incompatibilidades entre tais normas e a aplicação do Acordo.

O artigo 15 trata da possibilidade de conversão de divisas e remessa ao exterior de receitas locais provenientes da venda de serviços aéreos e atividades conexas, de maneira rápida, à taxa de câmbio aplicável de acordo com as leis e regulamentos de cada Parte e sujeita apenas aos encargos administrativos e cambiais normalmente cobrados pelos bancos para essas operações.

O artigo 16 concede às empresas aéreas designadas o direito de vender e de comercializar no território da outra Parte serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários à escolha da empresa, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios e trazer, em regime de reciprocidade, seu próprio pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

O artigo 17 prevê que as empresas envolvidas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, estatísticas periódicas ou eventuais das operações.

O artigo 18 estipula que as empresas aéreas designadas devem submeter sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades da outra Parte com pelo menos 30 dias antes do início da 8 operação dos serviços acordados, aplicando-se o mesmo procedimento para qualquer modificação dos horários.

O artigo 19 reforça a necessidade de cumprimento das normas e práticas recomendadas pelo Anexo 16 (Proteção do Meio Ambiente) da OACI e as políticas e orientações da OACI vigentes sobre proteção do meio ambiente.

O artigo 20 estabelece que qualquer Parte pode, a todo tempo, solicitar a realização de consultas sobre qualquer questão relacionada à implementação, interpretação, aplicação ou emenda do Acordo. Essas consultas podem ser realizadas entre as autoridades aeronáuticas, por reuniões ou correspondência, iniciando-se em um prazo de até 60 dias do recebimento da solicitação. Qualquer emenda ao Acordo que seja fruto de uma dessas consultas será posteriormente submetida à aprovação de cada Parte, de acordo com seus procedimentos internos, e entrará em vigor na data da troca de Notas diplomáticas com essa indicação de cumprimento das exigências internas.

O artigo 21 institui os procedimentos aplicáveis ao Acordo para a solução de controvérsias. Com exceção das controvérsias decorrentes dos artigos 7 e 8, as questões surgidas na aplicação e interpretação do Acordo devem ser resolvidas por consultas e negociações entre as autoridades aeronáuticas. Caso não se chegue a um acordo nessa instância, passa-se à via diplomática, e, caso esta se mostre igualmente infrutífera, abre-se a possibilidade de as Partes submeterem a controvérsia à decisão de uma pessoa

ou órgão ou, a pedido de qualquer delas, à decisão de um tribunal arbitral, composto por três árbitros, sendo seu laudo obrigatório.

O artigo 22 trata das emendas ao Acordo; o artigo 23, da necessidade de emenda ao Acordo para se conformar a eventual instrumento multilateral de transportes aéreos em vigor para ambas as Partes; o artigo 24, da possibilidade e forma de denúncia do Acordo; o artigo 25, da necessidade de registro do Acordo e eventuais emendas na OACI; e o artigo 26, da entrada em vigor do Acordo.

Na Mensagem, argumenta-se que presente acordo aéreo “tem o objetivo de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários”. Diz-se, ainda, que “o novo marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Etiópia certamente contribuirá para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo, da cooperação, entre outras”.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de decreto legislativo sob análise tem por objetivo aprovar o texto do “*Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, assinado em Adis Abeba, em 24 de maio de 2013*”.

Referido Acordo foi conduzido, do lado brasileiro, conjuntamente pelo Ministério das Relações Exteriores, pela Secretaria de Aviação Civil e pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. O Acordo tem por objetivo incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os países signatários, mediante o estabelecimento de marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e da Etiópia, e para além desses. Dessa forma, espera-se alcançar a ampliação das relações bilaterais nas áreas do comércio, do turismo e da cooperação, entre outras, com fundamento na competição entre as empresas transportadoras.

O Acordo que agora analisamos, assinado em 2013, segue, em linhas gerais, os princípios da política denominada de “céus abertos”, adotada pelo Governo brasileiro em algumas das últimas negociações bilaterais no campo do transporte aéreo, como foi o caso do Acordo com os Estados Unidos.

Quanto às normas, o Acordo com a Etiópia estatui que os preços dos serviços aéreos poderão ser livremente fixados pelas empresas aéreas, sem estarem sujeitos à aprovação. A capacidade e a frequência dos serviços a serem prestados pelas companhias designadas também se submetem a regras de mercado, não necessitando haver acordo formal entre as Partes para a definição dessas variáveis. Esta, sem dúvida, é a tendência do mercado internacional de transporte aéreo.

Segundo a ANAC, a principal razão para a assinatura dos recentes acordos aéreos tem sido conferir maior flexibilidade às empresas transportadoras, em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. Por óbvio, o que se espera com tal flexibilidade é a melhoria da prestação dos serviços para os usuários e a queda dos preços.

A Etiópia é um dos principais parceiros comerciais do Brasil no continente africano, sendo o único destino, na África oriental, para onde voam as empresas brasileiras, graças a um memorando de entendimento firmado pelas autoridades dos dois países, ainda na oportunidade da assinatura do presente Acordo, em 2013. Espera-se que as trocas comerciais e o tráfego de passageiros entre as Partes sejam ampliados com a entrada em vigor do Acordo bilateral.

Em face de todo o exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão de Viação e Transportes, o voto é pela aprovação **do Projeto de Decreto Legislativo nº 643, de 2017**.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado Remídio Monai

Relator

2017-8187