

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 485, DE 2016

Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba, assinado em Havana, em 31 de janeiro de 2012.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado JOSÉ STÉDILE

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 485, de 2016, que *“Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba, assinado em Havana, em 31 de janeiro de 2012”*. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 207, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

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

“O Artigo 1 estabelece as definições do Acordo, a seguir faça uma breve listagem:

a) “Autoridade aeronáutica”, se refere, no caso brasileiro, à autoridade de aviação civil representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, em Cuba, o Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC).

b) “Capacidade” significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida pelo número de voos, ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;

c) “Convenção” refere-se à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

d) “Empresa Aérea designada”, significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada de acordo com os termos do Acordo.

e) “Preço” significa quaisquer preços e encargos que deverão ser pagos para o transporte aéreo de passageiros, bagagem ou carga e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, incluindo preços e condições para agentes e outros serviços auxiliares, excluindo a remuneração e as condições para o transporte de mala postal.

f) “Território” significa o território brasileiro, para o Brasil e para Cuba significa a Ilha de Cuba, a Ilha da Juventude e demais ilhas e ilhotas adjacentes.

g) “Tarifa aeronáutica” significa os preços ou encargos impostos a empresas aéreas pelas autoridades competentes, ou por essas autoridades, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea ou de segurança da aviação.

h) “Serviço Aéreo”, “Serviço Aéreo Internacional”, “Empresa Aérea” e “Escala para fins não comerciais” têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

O Artigo 2 trata da concessão de direitos. Além das rotas especificadas, as Partes terão o direito de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; fazer escalas nos pontos das rotas especificadas entre as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal separadamente ou em combinação.

O Artigo 3 especifica que cada Parte terá o direito de designar as empresas aéreas que operarão os serviços acordados conforme o presente Acordo e de revogar ou alterar a designação, por via diplomática.

No momento de receber a designação e o pedido de autorização da empresa aérea designada, cada Parte concederá a autorização de operação

apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa; o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa e a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições sobre segurança operacional e de segurança da Aviação, descritos no Acordo.

O Artigo 4 se refere à negação, revogação e limitação de autorização a qual ocorrerá se as autoridades aeronáuticas de cada Parte não estejam convencidas de que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa; de que o controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa; a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas sobre Segurança Operacional e Segurança da Aviação dispostos no presente Acordo; ou a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e os regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

O Artigo 5 estabelece que as leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou à operação e navegação de tais aeronaves serão aplicados às aeronaves das empresas da outra Parte, enquanto em seu território.

Estabelece ainda que a aplicação dos regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares, nenhuma Parte dará preferência as suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar.

Os passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto estarão sujeitos a inspeção simplificada, exceto os casos relativos a medidas de segurança contra atos de interferência ilícita, transporte de drogas e outros delitos internacionais.

Na conformidade do Artigo 6, os certificados de aeronavegabilidade e 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 tais certificados tenham sido emitidos ou convalidados sob requisitos iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

O Artigo 7 trata da segurança operacional, um dos pontos cruciais do Acordo. De acordo com ele, cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Se, depois de realizadas as consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém e administra os requisitos de segurança estabelecidos pela Convenção de Aviação Civil Internacional, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

O Artigo faz referência ao Artigo 16 da Convenção de Aviação Civil Internacional, o qual determina que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de inspeção. O objetivo da inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças da tripulação e o equipamento da aeronave.

Caso seja indispensável adotar medidas urgentes para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte se reserva o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas de outra Parte.

Se for constatado que uma Parte continua a descumprir as normas da OACI, o Secretário Geral da Organização será notificado.

O Artigo 8 trata da segurança da Aviação, onde as Partes reafirmam sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. 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, 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 venham a aderir.

Assim, Brasil e Cuba fornecerão toda a assistência mútua 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. Elas também deverão agir, em suas relações mútuas, seguindo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI, além de exigir que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território ajam em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação.

Será exigido que os operadores de aeronave observem as disposições sobre a segurança da aviação, detalhadas anteriormente quando descrevi o Artigo 3 do presente Acordo. Medidas adequadas devem ser efetivamente aplicadas em cada território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque.

Em caso de incidente ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança da aeronave, seus passageiros e tripulações de aeroportos ou instalações e serviços de navegação aérea, as Partes fornecerão assistência mútua, facilitando as comunicações e tomarão todas as medidas apropriadas para pôr termo à ameaça.

As Partes terão o direito de avaliação, pelas suas autoridades aeronáuticas, de avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo aplicadas ou que planejam aplicar, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para ele. Tais avaliações serão executadas na conformidade dos entendimentos administrativos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora, com a finalidade de assegurar a rapidez das avaliações. Todas as avaliações serão cobertas por um acordo específico sobre a proteção de informações.

Se uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não adequadamente os dispositivos de segurança da aviação, poderá solicitar a realização de consultas. A falta de acordo na realização de consultas constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa ou empresas aéreas designadas pela outra Parte.

O Artigo 9 trata das tarifas aeronáuticas, as quais não poderão ser superiores às cobradas de suas próprias empresas aéreas.

O Artigo 10 explicita os direitos alfandegários, estabelecendo que cada Parte, com base na reciprocidade, pode isentar uma empresa aérea designada da outra Parte de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, provisões de bordo e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves e empresa aérea.

O Artigo 11 estipula que os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte. Neste Artigo, o Acordo prevê a conclusão de um acordo especial que evite a dupla tributação.

O Artigo 12 determina que cada Parte permitirá à empresa aérea designada que informe a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada. Elas também concederão oportunidade justa e igual às empresas aéreas designadas da outra Parte para operar os serviços de transporte aéreo referidas no presente Acordo.

Quanto às tarifas aéreas, das quais trata o Artigo 13, elas serão fixadas pelas empresas aéreas designadas, com base no mercado.

O Artigo 14 estipula que as Partes deverão manter-se informadas sobre suas leis, políticas e práticas sobre concorrência ou modificações dessa legislação.

Nos termos do Artigo 15, a transferência de receitas será concedida às empresas aéreas de cada Parte. A transferência será efetuada em moeda livremente conversível, em conformidade com a legislação financeira do Estado da Parte onde se realiza a transferência.

De acordo com o Artigo 16, as empresas aéreas de cada Parte terão o direito de abrir escritórios de representação com pessoal administrativo, comercial, técnico e membros de pessoal especializado considerados necessários para a prestação de serviços aéreos, de acordo com as leis e os regulamentos relacionados com a entrada, a residência e o emprego da outra Parte. Cada empresa aérea terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território, conforme as leis e os regulamentos nacionais.

Caso seja oferecido compartilhamento de código – ou seja, vender o transporte em voos operados por outra empresa aérea – as normas do artigo 17

devem ser observadas: os serviços acordados nas rotas especificadas, ou em qualquer trecho das rotas, as empresas aéreas designadas poderão realizar acordos comerciais de cooperação, tais como bloqueio de espaço ou código compartilhado com: uma empresa ou empresas aéreas da mesma Parte; uma empresa ou empresas aéreas da outra Parte; e uma empresa ou empresas aéreas de terceiros países.

O Artigo 18 estipula que as autoridades aeronáuticas de casa Parte deverão proporcionar ou fazer com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou outro tipo que sejam requeridas.

As empresas aéreas designadas devem submeter sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas de outra Parte, conforme determinado pelo Artigo 19.

O Artigo 20 estipula que qualquer Parte pode solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda do presente Acordo.

O Artigo 21 trata da solução de controvérsias, que deverão, a princípio ser resolvidas por meio de consultas e negociações. Caso não se chegue a um acordo por meio de negociações, a controvérsia será solucionada por via diplomática.

O Artigo 22 abre espaço para emendas ao Acordo, a serem negociadas entre as Partes e que entrarão em vigor por troca de Notas diplomáticas.

Nos termos do artigo 23, se um novo acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo será emendado para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral.

O presente Acordo terá vigência indefinida, mas pode ser denunciado a qualquer momento. A notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional, de acordo com o Artigo 24. O presente Acordo, bem como suas possíveis emendas, serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional e entrará em vigor por troca de notas. Ele revoga e substitui o Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre a República Federativa do Brasil e o a República de Cuba, assinado em Havana, em 27 de maio de 1998, conforme estipulado nos artigos 25 e 26.

Finalmente, o Anexo estabelece o Quadro de Rotas a serem designadas pelas empresas aéreas. O Brasil pode operar de qualquer ponto a um ponto intermediário, com destino a um ponto em Cuba e além. 9 Cuba, por sua vez, pode operar de qualquer ponto a um ponto intermediário até um ponto de destino no Brasil e além”.

Na Mensagem nº 207/16, diz-se que o Acordo “tem o objetivo de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Cuba, que certamente contribuirá para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação”.

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 de Cuba, assinado em Havana, em 31 de janeiro de 2012”*.

Referido Acordo foi conduzido, do lado brasileiro, conjuntamente pelo Ministério das Relações Exteriores e pela Secretaria de Aviação Civil. 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 de Cuba, 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 2012, 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 Cuba 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.

Cuba é um dos principais parceiros comerciais do Brasil na região do Caribe. Nosso País está entre os três principais exportadores para a ilha e mantém intensa cooperação com os cubanos em áreas como as de saúde e pesquisa. Em que pesem divergências no campo político entre os dois países, é salutar que a aproximação econômica e cultural seja estimulada. Espera-se, enfim, que as trocas comerciais e o tráfego de passageiros entre as Partes ampliem-se 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 485, de 2016**.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado José Stédile
Relator

2017-8253