

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 296, DE 2017

Submete à consideração do Congresso Nacional, o texto do Acordo entre a República Federativa do Brasil e a União Europeia sobre Certos Aspectos dos Serviços Aéreos, assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relatora: Deputada BRUNA FURLAN

I - RELATÓRIO

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República submete ao Congresso Nacional, por meio da Mensagem Nº 296, de 2017, acompanhada de Exposição de Motivos conjunta do Ministro das Relações Exteriores e do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o texto do “Acordo entre a República Federativa do Brasil e a União Europeia sobre Certos Aspectos dos Serviços Aéreos”, assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o inciso I do art. 49 da Constituição Federal.

Autuada pelo Departamento de Comissões da Câmara dos Deputados, a Mensagem foi distribuída inicialmente a esta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, estando igualmente prevista apreciação da matéria por parte da Comissão de Viação e Transportes e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54/RICD), para posterior apreciação pelo Plenário desta Casa.

Na citada Exposição de Motivos conjunta, o então Ministro das Relações Exteriores José Serra e o Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil Maurício Quintella Malta Lessa informam que o presente Acordo “*tem o fito*

de incrementar a conectividade aérea com o continente europeu mediante o estabelecimento de marco legal que incorpora cláusula de designação comunitária aos tratados bilaterais de aviação comercial mantidos entre o Brasil e os Estados-Membros da União Europeia, permitindo assim que as companhias aéreas estabelecidas em território europeu façam uso de autorizações de operação para o Brasil que não são integralmente executadas por Estados-Membros da União Europeia”.

Suas Excelências acrescentam que o adensamento da relação aerocomercial com os territórios dos Estados-Membros da União Europeia reforçará os laços de amizade, entendimento e cooperação entre o Brasil e aqueles Estados, contribuindo assim para o aprofundamento das relações bilaterais nas esferas do comércio e do turismo.

O instrumento internacional em apreço conta com um breve **Preâmbulo**, uma **Seção Dispositiva**, com nove artigos, e três **Anexos**.

No **Preâmbulo**, destacam-se os “Considerandos”, que arrolam os fundamentos da avença em comento, dentre os quais:

- a) que a União Europeia tem competência exclusiva no que respeita a vários aspectos que podem estar incluídos em acordos bilaterais de serviços aéreos entre os Estados-Membros da União Europeia e terceiros países;
- b) que, nos termos da legislação da União Europeia, as transportadoras aéreas da União Europeia estabelecidas em um Estado-Membro têm direito a acesso não-discriminatório às ligações aéreas entre os Estados-Membros da União Europeia e terceiros países;
- c) que certas disposições dos acordos bilaterais de serviços aéreos entre os Estados-Membros da União Europeia e a República Federativa do Brasil devem ser adequados à legislação da União Europeia, de modo a estabelecer uma base jurídica sólida para os serviços aéreos entre a União Europeia e a República Federativa do Brasil e a preservar a continuidade

desses serviços; e

d) que as disposições dos acordos bilaterais de serviços aéreos celebrados entre Estados-Membros da União Europeia e a República Federativa do Brasil que i) exigem ou favorecem a adoção de acordos entre empresas, de decisões de associações de empresas ou de práticas concertadas que impedem, distorcem ou restringem a concorrência entre transportadoras aéreas nas ligações em causa; ou ii) reforçam os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas concertadas; ou iii) delegam às transportadoras aéreas ou outros operadores econômicos privados a responsabilidade pela adoção de medidas que impedem, restringem ou distorcem a concorrência entre transportadoras aéreas nas ligações em causa podem privar de efeito as regras de concorrência aplicáveis às empresas.

Da **Seção Dispositiva**, destacamos inicialmente o **Artigo 1º** que trata de Disposições Gerais, prescrevendo que as referências, em cada um dos acordos enumerados no Anexo I, a nacionais do Estado-Membro que é parte no respectivo acordo devem ser entendidas como referências aos nacionais dos Estados-Membros da União Europeia.

Analogamente, as referências, em cada um dos acordos enumerados no Anexo I, a transportadoras aéreas ou a companhias aéreas do Estado-Membro que é parte no respectivo acordo devem ser entendidas como referências às transportadoras aéreas ou às companhias aéreas designadas por esse Estado-Membro.

Constam do referido **Anexo I**, os seguintes acordos de serviços aéreos entre o Brasil e Estados-Membros da União Europeia:

I. em vigor à data da assinatura do presente Acordo: a) Acordo Brasil–Alemanha, de 1957; b) Acordo Brasil–Áustria, de 1993; c) Acordo Brasil-Dinamarca, de 1969; d) Acordo Brasil-Espanha, de 1949; e) Acordo Brasil-França, de 1965; f) Acordo Brasil-Hungria, de 1997; g) Acordo Brasil-Itália, de 1951, com alterações posteriores; h) Acordo Brasil-Países Baixos, de 1976,

com alterações posteriores; i) Acordo Brasil-Portugal, de 2002; e j) Acordo Brasil-Suécia, de 1969; e

II. assinados, mas ainda não vigentes à data da assinatura do presente Acordo: a) Acordo Brasil-Bélgica, de 2009; e b) Acordo Brasil-Polônia, de 2000.

Nos termos do **Artigo 2º**, as disposições de seus parágrafos 2 e 3 substituirão as disposições correspondentes dos artigos enumerados, respectivamente, nas alíneas "a" e "b" do Anexo II no que respeita à designação de uma transportadora aérea pelo Estado-Membro em questão, às suas autorizações e licenças, concedidas pela República Federativa do Brasil, e à recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações ou licenças da transportadora aérea, respectivamente.

O parágrafo 2 estabelece que, após o recebimento de uma designação de transportadora aérea por um Estado-Membro, a República Federativa do Brasil concederá as autorizações e as licenças adequadas, com mínima demora, desde que:

- a) a transportadora aérea esteja estabelecida no território do Estado-Membro que procedeu à designação, nos termos dos Tratados UE, e disponha de uma licença de exploração válida, em conformidade com a legislação da União Europeia; e
- b) o controle regulatório efetivo da transportadora aérea seja exercido e mantido pelo Estado-Membro responsável pela emissão de seu certificado de operador aéreo, e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada na designação; e
- c) a transportadora aérea seja propriedade, direta ou majoritária, e efetivamente controlada por Estados-Membros, ou por nacionais de Estados-Membros, ou por outros Estados enumerados no Anexo III, ou por nacionais desses outros Estados.

O parágrafo 3, por sua vez, dispõe que a República Federativa do Brasil pode recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações ou licenças de uma transportadora aérea designada por um Estado-Membro nos seguintes casos:

- a) se a transportadora aérea não estiver estabelecida no território do Estado-Membro que procedeu à designação, nos termos dos Tratados UE, ou não dispuser de uma licença de operação válida, em conformidade com a legislação da União Europeia; ou
- b) se o controle regulatório efetivo da transportadora aérea não for exercido ou não for mantido pelo Estado-Membro responsável pela emissão do seu certificado de operador aéreo, ou a autoridade aeronáutica competente não for claramente identificada na designação; ou
- c) se a transportadora aérea não for propriedade, direta ou majoritária, ou não for efetivamente controlada por Estados-Membros, ou por nacionais de Estados-Membros ou por outros Estados enumerados no Anexo III, ou por nacionais desses outros Estados; ou
- d) se a transportadora aérea já estiver autorizada a operar ao abrigo de um acordo bilateral entre a República Federativa do Brasil e outro Estado-Membro, e a República Federativa do Brasil demonstrar que, ao exercer direitos de tráfego ao abrigo do presente Acordo em uma ligação que inclui um ponto nesse outro Estado-Membro, a transportadora aérea estaria burlando restrições aos direitos de tráfego impostas por esse outro acordo; ou
- e) se a transportadora aérea detiver um certificado de operador aéreo emitido por um Estado-Membro e não existir qualquer acordo bilateral de serviços aéreos entre a República Federativa do Brasil e esse Estado-Membro, e os direitos de tráfego para esse Estado-Membro tiverem sido negados à transportadora

aérea designada pela República Federativa do Brasil.

Nos termos do **Artigo 3º**, que trata da questão de segurança, o disposto no seu parágrafo 2 complementa as disposições correspondentes dos artigos enumerados no Anexo I, alínea "c".

Esse parágrafo 2 estabelece que, caso um Estado-Membro tenha designado uma transportadora aérea cujo controle regulatório seja exercido e mantido por outro Estado-Membro, os direitos da República Federativa do Brasil nos termos das disposições de segurança do acordo entre o Estado-Membro que designou a transportadora aérea e a República Federativa do Brasil aplicam-se igualmente no que respeita à adoção, ao exercício ou à manutenção das normas de segurança por esse outro Estado-Membro e em relação à autorização de operação dessa transportadora aérea.

A questão da tributação de combustível da aviação é tratada no **Artigo 4º**, segundo o qual o disposto em seu parágrafo 2 complementa as disposições correspondentes dos artigos enumerados no Anexo II, alínea "d".

Tal parágrafo 2 dispõe que, sem prejuízo de qualquer outra disposição em contrário, nada em cada um dos acordos enumerados no Anexo II, alínea "d", impedirá que um Estado-Membro aplique, de forma não-discriminatória, impostos, tributos, direitos, taxas ou encargos ao combustível fornecido no seu território para ser utilizado em aeronave de uma transportadora aérea designada da República Federativa do Brasil que opere entre um ponto do território desse Estado-Membro e outro ponto do território do mesmo ou de outro Estado-Membro.

Da mesma forma, nos termos do parágrafo 3 desse mesmo dispositivo, com base na reciprocidade e em conformidade com a legislação brasileira, nada em cada um dos acordos enumerados no Anexo II, alínea "d", impedirá que a República Federativa do Brasil aplique, de forma não-discriminatória, impostos, tributos, direitos, taxas ou encargos ao combustível fornecido no seu território para ser utilizado em aeronave de uma transportadora aérea designada de um Estado-Membro que opere entre pontos do território da República Federativa do Brasil.

Constam do citado **Anexo II**, as disposições que serão substituídas, nos seguintes termos:

I. pelo supracitado parágrafo 2 do Artigo 2º, no que respeita à designação de um Estado-Membro (alínea 'a' do Anexo II):

a) Artigo 3º do Acordo Brasil-Áustria; b) Artigo 3º do Acordo Brasil-Dinamarca; c) Artigo 2º do Acordo Brasil-França; d) Artigo 3º, parágrafo 1, do Acordo Brasil-Alemanha; e) Artigo 3º do Acordo Brasil-Hungria; f) Artigo 3º do Acordo Brasil-Itália; g) Artigo 2º do Acordo Brasil-Países Baixos; h) Artigo 3º do Acordo Brasil-Polônia; i) Artigo 3º do Acordo Brasil-Portugal; j) Artigo 4º do Acordo Brasil-Espanha; k) Artigo 3º do Acordo Brasil-Suécia;

II. pelo supracitado parágrafo 3 do Artigo 2º, no que respeita à recusa, revogação, suspensão ou limitação das licenças ou das autorizações (alínea 'b' do Anexo II):

a) Artigo 4º do Acordo Brasil-Áustria; b) Artigo 4º do Acordo Brasil-Dinamarca; c) Artigo 3º do Acordo Brasil-França; d) Artigo 4º, parágrafos 1 e 3, do Acordo Brasil-Alemanha; e) Artigo 4º do Acordo Brasil-Hungria; f) Artigo 7º do Acordo Brasil-Itália; g) Artigo 6º do Acordo Brasil-Países Baixos; h) Artigo 4º do Acordo Brasil-Polônia; i) Artigo 4º do Acordo Brasil-Portugal; j) Artigo 6º do Acordo Brasil-Espanha; k) Artigo 4º do Acordo Brasil-Suécia; e

III. pelo supracitado parágrafo 2 do Artigo 3º, no que respeita à segurança (alínea 'c' do Anexo II):

a) Artigo 14 do Acordo Brasil-Portugal.

IV. pelo supracitado parágrafo 2 do Artigo 4º, no que respeita à tributação sobre combustível de aviação (alínea 'd' do Anexo II):

a) Artigo 8º do Acordo Brasil-Áustria; b) Artigo 11 do Acordo Brasil-Bélgica; c) Artigo 6º do Acordo Brasil-Dinamarca; d) Artigo 4º do Acordo Brasil-França; e) Artigo 5º do Acordo Brasil-Alemanha; f) Artigo 8º do Acordo Brasil-Hungria; g) Artigo 4º do

Acordo Brasil-Itália; h) Artigo 3º do Acordo Brasil-Países Baixos; i) Artigo 6º do Acordo Brasil-Polônia; j) Artigo 6º do Acordo Brasil-Portugal; k) Artigo 5º do Acordo Brasil-Espanha; l) Artigo 6º do Acordo Brasil-Suécia.

Quanto ao **Anexo III**, ele simplesmente apresenta a lista dos outros Estados referidos no Artigo 2º do presente Acordo, quais sejam: a República da Islândia (ao abrigo do Acordo sobre a Área Econômica Europeia); o Principado do Liechtenstein (ao abrigo do Acordo sobre a Área Econômica Europeia); o Reino da Noruega (ao abrigo do Acordo sobre a Área Econômica Europeia) e a Confederação Suíça (ao abrigo do Acordo de Transporte Aéreo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça).

De volta à Seção Dispositiva, o **Artigo 5º**, ao tratar da questão das regras de concorrência, prescreve que, sem prejuízo de qualquer outra disposição em contrário, nada em cada um dos acordos enumerados no Anexo I pode:

- a) requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, de decisões por associações de empresas ou de práticas concertadas que impeçam ou distorçam a concorrência;
- b) reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas concertadas;
- c) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade pela tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

O **Artigo 6º** estabelece que os Anexos do presente Acordo são parte integrante deste, ao passo que o **Artigo 7º** consigna que as Partes podem, de comum acordo, rever ou alterar a qualquer momento o presente Acordo.

O presente Acordo, nos termos de seu **Artigo 8º**, entrará em vigor na data em que cada Parte houver notificado a outra Parte, por escrito, a conclusão dos respectivos procedimentos internos necessários para tanto, aplicando-se a todos os acordos entre a República Federativa do Brasil e os

Estados-Membros da União Europeia enumerados na alínea 'b' do Anexo I - Acordos da espécie firmados com Estados-Membros da União Europeia, não vigentes à data da assinatura do presente instrumento - , a partir da respectiva entrada em vigor.

Por derradeiro, o **Artigo 9º** prescreve que, em caso de denúncia de um Acordo enumerado no Anexo I, cessa simultaneamente a vigência de todas as disposições do presente Acordo a ele relacionadas, e que, caso todos os acordos enumerados no Anexo I sejam denunciados, cessa simultaneamente a vigência do presente Acordo.

O **Fecho** registra que o presente Acordo foi feito em Brasília, em 14 de julho de 2010, nos idiomas alemão, búlgaro, checo, dinamarquês, eslovaco, esloveno, espanhol, estoniano, finlandês, francês, grego, húngaro, inglês, italiano, letão, lituano, maltês, neerlandês, polonês, português, romeno e sueco.

Assinaram o instrumento: o então Ministro das Relações Exteriores Celso Amorim, pelo Governo da República Federativa do Brasil, e, pela União Europeia, o Embaixador João Pacheco, Chefe da Delegação da União Europeia no Brasil.

É o Relatório.

II - VOTO DA RELATORA

O direito aeronáutico comunitário avançou muito na Europa e, já há vários anos, consolidou um mercado único na aviação civil no qual nacionais de um dado Estado-Membro podem investir e controlar uma companhia aérea licenciada em qualquer outro Estado-Membro, unificando as empresas aéreas nacionais diversas sob a denominação de empresas aéreas europeias.

Dado o caráter supranacional dessa legislação, seria de se esperar que o regramento dos serviços aéreos prestados entre membros da União Europeia e terceiros países fosse afetado, visto que os usuais acordos de serviços aéreos dispõem de dispositivos que condicionam a aceitação das designações de empresas aéreas feitas por uma parte ao seu efetivo controle pela outra parte na avença ou por seus nacionais.

Nesse contexto, em 2002, a Corte de Justiça da União Europeia decidiu que ferem a legislação da União Europeia todos os acordos de serviços aéreos firmados por seus membros com terceiros países que permitem a designação de empresas aéreas somente se essas forem de propriedade ou controladas pelas partes signatárias ou por seus nacionais.

Desse modo, a evolução do mercado de serviços aéreos no âmbito da União Europeia evoluiu para um mercado único que passou a não mais se coadunar com algumas cláusulas usuais em acordos da espécie, como a citada cláusula de designação, estabelecidas a partir do sistema criado desde o fim da Segunda Grande Guerra, ao amparo da Convenção de Chicago, de 1944.

E, por temor de se ver concretizada a hipótese na qual um Estado membro tenha de denunciar um acordo de serviços aéreos com um terceiro país por força de uma decisão daquela Corte, decidiu-se pela renegociação de todos os acordos de serviços aéreos firmados por membros daquela União Europeia com terceiros países, dando início a um longo processo de negociação.

Os negociadores europeus consideraram duas alternativas para esse processo. A primeira consiste na negociação de cada país membro da

União Europeia com todos os terceiros países com os quais ele tenha firmado acordos de serviços aéreos para que os altere, um a um, de modo a conformá-los àquela legislação comunitária.

A outra alternativa contempla um processo negociador mais simplificado e prevê tratativas diretas dos terceiros países com a Comissão Europeia que, com poderes concedidos pelos Estados membros, negocia com cada terceiro país as citadas alterações em todos os acordos firmados por esse país com membros da União Europeia. Esses acordos passaram a ser denominados “acordos horizontais”.

Dados disponibilizados pela Comissão Europeia dão conta de que 340 acordos de serviços aéreos bilaterais já foram alterados pelo primeiro método, envolvendo 73 terceiros Estados, ao passo que 670, envolvendo 41 terceiros Estados e uma organização regional, foram alterados por meio das ditas negociações horizontais.

É nesse contexto, Nobres Colegas, que estamos a apreciar o presente “Acordo entre a República Federativa do Brasil e a União Europeia sobre Certos Aspectos dos Serviços Aéreos”, assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010.

Como se pode constatar, trata-se da negociação direta do Estado brasileiro com a União Europeia, formalizada em um “acordo horizontal”, com vistas às citadas alterações nos acordos de serviços aéreos firmados pelo Brasil com pouco mais de uma dezena de Estados- Membros da União Europeia, vigentes ou por vigerem.

O Acordo é modelar e dispõe de dispositivos similares ou idênticos aos constantes das dezenas de outros acordos da espécie firmados pela União Europeia com outros terceiros países. Conforme relatamos, a Seção Dispositiva do instrumento em apreço conta com nove artigos, apenas quatro deles substantivos, sendo o mais relevante, o Artigo 2º, que dispõe sobre a citada cláusula de designação.

Cumpre esclarecer que esse dispositivo introduz alterações nos acordos bilaterais de serviços aéreos entre o Brasil e Estados-Membros da União

Europeia somente no tocante à retirada da exigência de que as empresas designadas pelo Estado europeu sejam de propriedade de ou controladas por esse Estado ou por seus nacionais, permitindo a designação de qualquer “transportadora aérea europeia”, no sentido jurídico desse termo.

Ou seja, as demais cláusulas de todos os acordos bilaterais firmados com mais de uma dezena de países europeus, arrolados no Anexo I, continuarão inalteradas, como aquelas tocantes ao número de empresas designadas, frequência de voos, quadro de rotas, liberdades do ar, fixação de preços, *code-sharing* etc.

Contudo, se houver ociosidade na capacidade de designação de uma transportadora aérea por parte de um desses Estados-Membros, ele poderá então designar qualquer empresa aérea europeia estabelecida em seu território que disponha de uma licença de exploração válida e seja controlada por outros Estados-Membros da União Europeia, Liechtenstein, Suíça, Islândia e Noruega, ou por nacionais desses países, o que, olhando para o conjunto de todos os acordos bilaterais alterados, não deixa de ser um ganho para as empresas aéreas europeias em geral, ocasionando uma certa assimetria nesses acordos bilaterais.

As hipóteses de recusa, revogação ou suspensão estão obviamente vinculadas ao não atendimento dos pressupostos supracitados, bem como em casos de empresa duplamente autorizada, em decorrência de outro acordo bilateral firmado pelo Brasil, e de empresa detentora de certificado de operador aéreo emitido por Estado-Membro que não possui acordo bilateral da espécie com o Brasil, tudo nos termos dos incisos iv e v, respectivamente, desse dispositivo.

Como o controle regulatório de uma empresa aérea designada pode ser exercido e mantido por outro Estado-Membro, que não seja o que designa, foi necessário introduzir um dispositivo, o Artigo 3º, para garantir, com relação às normas de segurança, que essas normas dispostas no acordo bilateral com o Estado que designa, aplicar-se-ão igualmente a esse outro Estado-Membro.

Interessante notar que o único acordo bilateral que será alterado por esse dispositivo é o Acordo de Serviços Aéreos Brasil – Portugal, de 2002, especificamente em seu Artigo 14.

Como sabemos, uma Parte contratante usualmente isenta uma empresa aérea designada pela outra Parte, da cobrança, em seu território, de impostos, taxas e demais direitos incidentes sobre o combustível de aviação e similares, para uso em voo de rota coberto por um acordo de serviços aéreos firmado por essas Partes. Essa isenção consta dos modelares acordos de serviços aéreos firmados internacionalmente e deflui do Artigo 24 da Convenção de Chicago, de 1944.

Mas, eis que, no âmbito da União Europeia, por força de dispositivos atinentes à proteção do meio ambiente, abriu-se recentemente a possibilidade de que dois Estados-Membros revoguem essa isenção para voos intracomunitários, nos trechos entre seus territórios.

Trata-se, em princípio, apenas de um direito facultado aos Estados-Membros da União Europeia. Ao que parece, a referida cobrança não foi ainda implementada, contudo, caso dois Estados-Membros resolvam revogar tal isenção, ela alcançaria também as empresas aéreas de terceiros Estados, designadas nos termos de acordos da espécie firmados com esses Estados-Membros, em voos nesses trechos.

Esse é o fundamento do Artigo 4º do presente Acordo, que prevê a possibilidade de que um Estado-Membro cobre o referido imposto sobre combustível fornecido em seu território de uma empresa aérea designada pelo Brasil. Esse dispositivo virá a alterar doze acordos bilaterais da espécie, firmados com Estados-Membros da União Europeia, enumerados na alínea 'd' do Anexo II, conforme relatamos.

Cumprе ressaltar que o dispositivo, respeitando o princípio da reciprocidade, garante à Parte brasileira, nos termos de seu Parágrafo 3, o direito de cobrar o referido imposto, de acordo com a sua legislação, das empresas aéreas designadas pelos Estados-Membros da União Europeia que passem a cobrá-lo das empresas aéreas brasileiras designadas.

Por derradeiro, prevendo que alguns dispositivos dos modelares acordos de serviços aéreos vigentes possam conflitar com a legislação comunitária europeia sobre defesa da concorrência, o Artigo 5º visa a afastar a aplicação de qualquer dispositivo desses acordos bilaterais que requeira, favoreça ou reforce a adoção de acordos entre as empresas ou de práticas concertadas que impeçam ou distorçam a concorrência.

Depreende-se dessa nossa breve análise que o instrumento em comento visa precipuamente a adequar os acordos bilaterais de serviços aéreos firmados pelo Brasil com Estados-Membros da União Europeia a normas específicas daquele direito comunitário, segundo um acordo modelar adotado igualmente na celebração de dezenas de outros da espécie com terceiros países.

Depreende-se igualmente que esse Acordo tem impacto reduzido e é, de alguma forma, assimilável pela parte brasileira na medida do limitado compartilhamento das preocupações europeias, contudo, embora ele se preste a dar continuidade aos relevantes serviços aéreos em comento, não há como negar que ele gera certa assimetria nos respectivos acordos bilaterais.

Sem dúvida, a assinatura de um novo e completo acordo com a União Europeia sobre serviços aéreos seria o ideal para ambas as Partes, contudo as negociações relativas a esse Acordo Abrangente, que já estiveram perto da assinatura em 2011, parecem estar longe de um desfecho.

Quando o ex-Chanceler Celso Amorim assinou esse Acordo Horizontal, em 2010, celebrou-se na mesma data a assinatura de outro instrumento com a União Europeia no setor: o “Acordo sobre a Segurança da Aviação Civil”, de 2010.

Menos de três anos depois, esse Acordo foi encaminhado à apreciação legislativa e aprovado no mesmo ano pelo Congresso Nacional, nos termos do Decreto Legislativo nº 326, de 2013, já se encontrando esse Acordo internalizado por meio do Decreto nº 8610, de 2015.

Contudo, somente sete anos depois, em agosto do corrente ano, o Poder Executivo decidiu-se pelo encaminhamento do presente instrumento ao

Congresso Nacional para fins de aprovação legislativa, o que revela, em certa medida, que o Acordo foi submetido a uma longa análise nesse período, possivelmente à espera de um desfecho nas negociações entre as Partes por um dito Acordo Abrangente.

A aviação civil internacional tem sofrido grandes mudanças nos últimos tempos com a introdução de normas mais rígidas de segurança, com preocupações crescentes acerca dos impactos sobre o meio ambiente e sobretudo com uma proposta global de abertura do mercado serviços aéreos internacionais por meio dos chamados acordos de céus abertos, sendo pioneiro, nos últimos tempos, o acordo do tipo firmado entre os Estados Unidos da América e a União Europeia, em 2007.

E o Brasil não tem estado à margem desse processo, uma vez que recentemente celebrou vários acordos de serviços aéreos, muitos deles contemplando, em maior ou menor grau, cláusulas típicas dos acordos “*open skies*”, com destaque para um acordo firmado com os Estados Unidos da América, já apreciado e aprovado por esta Comissão, e outro com a Comissão Latino-Americana de Aviação Civil – CLAC, já aprovado pela Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul e que será oportunamente apreciado por esta Comissão.

No entanto, acordos de céus abertos pressupõem a abertura de mercados, o que sempre enseja preocupações e longos debates. Os acordos de serviços aéreos do tipo “*open skies*”, bem como esses “acordos horizontais”, firmados pelo Governo brasileiro, estão a merecer uma atenção especial não só desta Comissão, como também das demais Comissões afetas desta Casa, em um contexto em que se pensa em alterar a legislação atinente à participação do capital estrangeiro nas empresas aéreas nacionais.

Feitas essas considerações, temos a concluir que o presente instrumento atende aos interesses nacionais, na medida em que visa a manter a prestação dos relevantes serviços regrados pelos acordos de serviços aéreos firmados entre o Brasil e Estados-Membros da União Europeia, adequando-os às normas recentes e afetas do direito comunitário europeu, razão pela qual VOTO pela aprovação do texto do “Acordo entre a República Federativa do Brasil

e a União Europeia sobre Certos Aspectos dos Serviços Aéreos”, assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010, nos termos do projeto de decreto legislativo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2017

Deputada BRUNA FURLAN
Relatora

2017.14289

**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA
NACIONAL**

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2017
(MENSAGEM Nº 296, DE 2017)**

Aprova o texto do Acordo entre a República Federativa do Brasil e a União Europeia sobre Certos Aspectos dos Serviços Aéreos, assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo entre a República Federativa do Brasil e a União Europeia sobre Certos Aspectos dos Serviços Aéreos, assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2017

Deputada BRUNA FURLAN
Relatora