

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 776, DE 2017

Aprova o texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012.

Autora: REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA
NO PARLAMENTO DO MERCOSUL.

Relator: Deputado LUCAS VERGILIO

I - RELATÓRIO

O Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012, propõe maior liberdade para voos entre os países signatários. Foi encaminhado a esta Casa por meio da Mensagem nº 458, de 17 de agosto de 2016, do Excelentíssimo Senhor Presidente da República.

O art. 1º trata das definições e o art. 2º trata da concessão de direitos. Cada parte signatária concede às demais diversos direitos, entre eles: sobrevoar seu território sem pousar; fazer escalas em seu território para fins não comerciais; executar serviços de transporte aéreo regular e não regular de passageiros, carga e mala postal; cada empresa aérea designada poderá, em qualquer de seus voos, à sua escolha, operar voos em uma ou em ambas as direções; operar serviços nas rotas para pontos anteriores, pontos nos territórios das Partes, pontos intermediários e pontos além, em qualquer combinação.

Cada Parte poderá designar tantas empresas quantas queira para operar os serviços, e poderá também revogar a designação, em condições estabelecidas. A outra Parte, poderá negar ou recusar a designação, se considerar designação da empresa aérea designada não esteja constituída no território da outra Parte, ou não esteja sob controle normativo efetivo do Estado Parte que a designa, entre outras condições. Esses pontos estão definidos nos arts. 3º e 4º.

O art. 5º estabelece que as leis e regulamentos de qualquer das Partes serão aplicadas às aeronaves das empresas designadas.

O artigo seguinte estabelece que passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto não estarão sujeitos a mais do que uma inspeção simplificada, e a bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de direitos alfandegários e de outros similares.

As partes reconhecerão os certificados de aeronavegabilidade, de habilitação e as licenças expedidas por outra Parte.

O art. 8º define procedimentos para assegurar a segurança operacional. No art. seguinte, as Partes reafirmam sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil, e prestarão assistência mútua necessária à garantia da segurança.

Tarifas aeroportuárias superiores àquelas cobradas de suas aeronaves não poderão ser cobradas de aeronaves de outra Parte, conforme rege o art. 12.

Os dois artigos seguintes tratam dos direitos alfandegários e dos impostos, buscando assegurar equidade. A concorrência deverá ser leal e as empresas designadas não receberão tratamento discriminatório.

O art. 16 assegura às empresas liberdade de definir a capacidade, entendida como a frequência e a lotação das aeronaves, conforme entendam, com base em critérios de mercado. Da mesma forma, as empresas terão liberdade de determinar suas tarifas, como diz o art. 17. O art. 18 trata das condições de concorrência, e da aplicabilidade das suas normas, e de critérios de troca de informações mutuamente, sobre eventuais alterações legais, assim

como eventuais processos judiciais que afetem as relações e condições estabelecidas no acordo em tela.

Outros pontos relevantes acordados incluem a liberdade de remessa de divisas, a venda e a comercialização de serviços de transporte aéreo, ao pessoal não nacional e acesso a serviços locais, à permissão de residência para pessoal contratado pela empresa designada, etc.

Já o art. 24 esclarece que serão permitidos os acordos de compartilhamento de códigos e voos.

Os demais artigos do Acordo seguem tratando de aspectos relevantes, sempre com a intenção de assegurar liberdade de operação e gestão, mantidos os direitos e poderes das Partes quanto à normatização e fiscalização da atividade. Questões como os códigos de computador, a proteção ao meio ambiente, a proibição de fumo a bordo das aeronaves, a geração de estatísticas. As controvérsias serão solucionadas, preferencialmente, por consultas e negociações entre as Partes envolvidas e, caso persistam, utilizar-se-ão os meios previstos na Carta das Nações Unidas.

O Acordo entrará em vigor, como prevê o art. 40, trinta dias após o depósito do terceiro instrumento de ratificação e, posteriormente, para cada Parte, trinta dias após o depósito do seu instrumento de ratificação.

O Brasil, quando assinou o Acordo aqui analisado, estabeleceu reserva com relação a alguns pontos. Nomeadamente: aos direitos de sétima, oitava e nona liberdade do ar, expressas nos itens 4, 5 e 6 da seção 1 do artigo 2 do Acordo. As reservas são aos direitos de sétima, oitava e nona Liberdades do Ar, expressas nos itens 4, 5 e 6 da seção 1 do artigo 2 do Acordo. Isso, em razão da política adotada pelo Brasil para a aviação civil internacional, que não contempla o exercício de direitos de tráfego de sétima Liberdade nem os chamados direitos de cabotagem.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012, propõe maior liberdade para voos entre os países signatários. Como se diz na assinatura aposta pelo Brasil ao Acordo, os objetivos do nosso País ao firmá-lo são, basicamente, promover a integração com as nações vizinhas, assim como a eliminação de restrições ao transporte aéreo.

O Acordo pode trazer diversos benefícios à população brasileira, na medida em que a maior liberdade nele proposta induza as empresas a oferecer serviços de melhor qualidade e menor preço. Afinal, é isso que se espera da regulação em geral, inclusive a do transporte aéreo.

Importa registrar que o Brasil apôs reservas com relação a normas propostas no texto do Acordo que vão além daquelas abrigadas pela política nacional relativa ao transporte aéreo. A política nacional para a aviação civil não contempla as Sétima, Oitava e Nona Liberdades do Ar, quais sejam:

- Sétima Liberdade do ar: o direito de transportar tráfego de um Estado para um terceiro sem passar pelo território do Estado de bandeira da aeronave;
- Oitava Liberdade do Ar: o direito de transportar tráfego entre dois pontos do território de um Estado diferente do da bandeira da aeronave;
- Nona Liberdade do Ar: o direito de transportar tráfego inteiramente dentro de um terceiro Estado.

Essa atitude brasileira não foi tomada isoladamente, uma vez que diversos países signatários também se manifestaram no mesmo sentido que o nosso País.

Entendo que, caso essas Liberdades fossem incorporadas, então sim veríamos a implantação de uma verdadeira política de “céus abertos”. E não, como vem a ser o caso, uma política de céus meio abertos, ou de céus abertos mas nem tanto! Assim, nós os consumidores dos serviços de transporte aéreo teríamos os benefícios da plena liberdade de as empresas concorrerem para prestar serviços de qualidade e a preços moderados. Este é o grande objetivo de todos os brasileiros.

Não obstante essa observação, entendemos que já temos um avanço no texto tal qual está mesmo considerando essa mencionada reserva. Além disso, diversos outros signatários também estabeleceram reservas quanto aos mesmos pontos.

Assim, conclamo os nobres pares a votar favoravelmente e **VOTAMOS PELA APROVAÇÃO DO PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 776, DE 2017.**

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado LUCAS VERGILIO
Relator