

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 603, DE 2017

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com relação a Aruba, celebrado em Brasília, em 16 de setembro de 2014.

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

**Relator:** Deputado MAURO MARIANI

## I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 730, de 2017, que “Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com relação a Aruba, celebrado em Brasília, em 16 de setembro de 2014”. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 581, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

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

*O referido Acordo é composto de um preâmbulo, 24 (vinte e quatro) artigos e de um Anexo (Quadro de Rotas). No preâmbulo, as Partes destacam a Convenção de Aviação Civil Internacional, de 1944, o desejo de contribuir para o desenvolvimento da aviação civil e a intenção de estabelecer serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além.*

*Inicialmente, o texto pactuado trata de definir o significado de diversos termos e expressões utilizadas ao longo de seus dispositivos, visando evitar interpretações divergentes pelas Partes.*

*Nos termos do item 2 do Artigo 2, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes terão os seguintes direitos:*

- a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;*
- b) direito de fazer escalas no território da outra Parte para fins não comerciais;*
- c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas (Anexo), para embarcar e desembarcar, no território da outra Parte, tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação;*
- d) os demais direitos especificados no Acordo.*

*Cada Parte poderá designar uma ou mais empresas aéreas para executar os serviços acordados. A designação será realizada por escrito e por via diplomática (Artigo 3, item 1).*

*A autorização de operação de uma empresa aérea deverá ser concedida com mínima demora de trâmites. Todavia, as Autoridades Aeronáuticas de cada Parte poderão negar, revogar, suspender ou impor condições à autorização de operação:*

- a) se não estiverem convencidas de que a empresa aérea designada seja estabelecida no território da Parte que a designou; ou*
- b) se o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não for exercido e mantido pela Parte que a designa; ou*
- c) se a Parte que designou a empresa aérea não cumprir as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou*
- d) se a empresa aérea designada não estiver qualificada para atender outras condições determinadas pelas leis e regulamentos da Parte que recebe a designação, relativos à operação de serviços de transporte aéreo internacional.*

*Conforme preceituado no art. 9, as Partes não deverão cobrar, das companhias aéreas designadas da outra Parte,*

*tarifas aeronáuticas superiores às cobradas das empresas nacionais que estejam realizando serviços semelhantes.*

*Com fundamento na reciprocidade, cada Parte isentará as empresas aéreas designadas de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, motores, entre outros (Artigo 10).*

*O texto acordado inclui, ainda, regras sobre aplicação de leis (Artigo 5); reconhecimento de certificados e licenças (Artigo 6); segurança operacional (Artigo 7); segurança da aviação (Artigo 8); capacidade (Artigo 11); preços (Artigo 12); concorrência (Artigo 13); conversão de divisas e remessa de receitas (Artigo 14); atividades comerciais (Artigo 15); estatísticas (Artigo 16); aprovação de horários (Artigo 17); consultas (Artigo 18); solução de controvérsias (Artigo 19); emendas (Artigo 20); acordos multilaterais (Artigo 21); denúncia (Artigo 22); registro na OACI (Artigo 23); e entrada em vigor (Artigo 24).*

*Qualquer controvérsia relativa à interpretação ou aplicação do Acordo deverá ser resolvida por meio de consultas e negociações. Caso não seja solucionada pelos citados meios, a controvérsia será submetida à via diplomática (Artigo 19).*

*O Instrumento poderá ser denunciado a qualquer tempo por uma das Partes, devendo tal ato ser comunicado à Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 22).*

*O Acordo e suas emendas serão registrados na Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 23). O Instrumento entrará em vigor no primeiro dia do segundo mês à data de recebimento da última notificação, após o cumprimento dos respectivos procedimentos internos (Artigo 24).*

*O Anexo do pactuado descreve as rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas pelo Brasil e por Aruba (Quadro de Rotas).*

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O presente acordo, firmado entre Brasil e Países Baixos, com relação a Aruba, segue o padrão dos recentemente encaminhados pelo Poder Executivo ao Congresso Nacional. Ganham espaço práticas e normas de cunho liberalizante, que visam ao aumento da concorrência e da produtividade no setor; ampliam-se, ainda, as muitas preocupações com a segurança, em especial por força de atentados terroristas que têm ocorrido mundo afora.

Na relação Brasil-Aruba, adotam-se parâmetros semelhantes aos previstos no “Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil” – CLAC, firmado em Punta Cana, na República Dominicana, em 2010. De fato, as Partes pretendem seguir um modelo de intervenção econômica mínima na definição do tráfego bilateral, o que pode ser constatado nas seguintes disposições, presentes nos arts. 11 e 12 do acordo:

### Artigo 11 - Capacidade

Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado. 2. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

### Artigo 12 - Preços

Cada Parte permitirá que os preços cobrados por serviços Aéreos sejam estabelecidos por cada empresa aérea individualmente, com base em considerações comerciais próprias do mercado, e não estarão sujeitos a aprovação. 2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte originado em seu território. 3. Nenhuma das Partes tomará medidas unilaterais para impedir a entrada em

vigor ou a continuação de um preço cobrado ou proposto a ser cobrado por uma empresa ou empresas aéreas da outra Parte. Se uma das Partes entender que tal preço possa ser injusto, não razoável, discriminatório, artificialmente alto ou baixo, poderá solicitar a realização de consultas com a outra Parte. Tais consultas devem ser realizadas o mais tardar 14 dias após o recebimento da solicitação.

Tendo em vista que a tendência no mercado de aviação civil é a concessão de mais liberdade de iniciativa para os transportadores e que, no plano da segurança operacional e da aviação, ao contrário, é realmente preciso mais atenção dos governos, **o voto é pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 603, de 2017.**

Sala da Comissão, em        de        de 2017.

Deputado **MAURO MARIANI**  
Relator