

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 747, DE 2017

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Equador, celebrado em Quito, em 2 de maio de 2013.

**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 747, de 2017, que “Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Equador, celebrado em Quito, em 2 de maio de 2013”. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 580, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

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

*“A parte dispositiva do Acordo comporta 27 (vinte e sete) artigos. O artigo 1 traz as definições de certos termos e expressões utilizados ao longo do instrumento, visando a evitar interpretações divergentes.*

*Cada Parte terá o direito de designar uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados. As Partes poderão, ainda, revogar ou alterar as designações, que devem*

*ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte, por via diplomática. (Artigo 3.1)*

*Com base no item 2 do Artigo 2, empresas aéreas designadas gozarão dos seguintes direitos no território da outra Parte:*

*a) direito de sobrevoo;*

*b) direito de fazer escalas com fins não comerciais;*

*c) direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente com autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, com a finalidade de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga ou mala postal.*

*O pedido de autorização de operação de uma empresa aérea designada pela outra Parte será concedido, com mínima demora, desde que:*

*“a) a empresa aérea designada tenha seu domicílio principal no território da Parte Contratante que a designa;*

*b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido 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); e*

*d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte Contratante que recebe a designação”. (Artigo 3.2)*

*O texto acordado comporta, ainda, regras sobre reconhecimento de certificados e licenças (Artigo 6); segurança operacional (Artigo 7); segurança da aviação (Artigo 8); tarifas aeronáuticas (Artigo 9); direitos alfandegários e controle alfandegário (Artigo 10); impostos (Artigo 11); frequência e capacidade dos serviços (Artigo 12); preços (Artigo 13); concorrência (Artigo 14); conversão de divisas e transferência de fundos (Artigo 15); atividades comerciais (Artigo 16); estatísticas (Artigo 17); aprovação de horários (Artigo 18); contratos de arrendamento (Artigo 19); serviços intermodais (Artigo 20); solução de controvérsias, jurisdição e competência (Artigo 22); emendas (Artigo 23); acordos multilaterais (Artigo*

24); registro na OACI (Artigo 25); denúncia (Artigo 26); e entrada em vigor (Artigo 27).

*Consoante o Artigo 21, cada uma das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a implementação, a interpretação, o cumprimento e a apresentação de emendas ao Acordo.*

*As eventuais controvérsias relativas à interpretação ou aplicação do avençado serão resolvidas, em primeiro lugar, pelas autoridades aeronáuticas, por meio de consultas e negociações. Caso as Partes não cheguem a um acordo, a controvérsia será solucionada por via diplomática. (Artigo 22).*

*O Instrumento pactuado poderá ser denunciado por uma das Partes, por via diplomática, a qualquer tempo, devendo tal ato ser comunicado à Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 26).*

*O Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática, após o cumprimento das respectivas formalidades internas (Artigo 27). Tanto o Acordo como suas emendas deverão ser registrados na Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 25).*

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

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

O Acordo sobre Serviços Aéreos celebrado entre o Brasil e o Equador, em maio de 2013, na capital do Equador, Quito, está alinhado com os mais recentes acordos bilaterais de que o Brasil tomou parte.

Pretende-se, com tais ajustes, modernizar e revitalizar os termos em que se dá o transporte aéreo internacional, do Brasil e para o Brasil. Por várias décadas, houve significativo controle dos governos sobre as operações das companhias aéreas. Não raro, prevalecia a política de designar apenas uma empresa para prestar serviços de transporte no mercado internacional. Além disso, frequências, rotas, tipo de aeronave e tarifas eram

objeto de controle dos governos, sobrando pouco espaço para o verdadeiro empreendedorismo e para a concorrência.

Atualmente, o que se quer – e o que se promove neste acordo em exame – é a adoção de regras flexíveis, capazes de, a um só tempo, garantir em plenitude a segurança das operações, como o demonstram os artigos 7º e 8º da Avença, e a liberdade de operação das empresas, às quais se confere o direito de estabelecerem os parâmetros econômicos – capacidade, frequência, preço etc. – relativos à prestação dos serviços aéreos.

Outro aspecto digno de nota nos recentes acordos, de que este é exemplo, é a concessão, pelos países signatários, de seis das nove liberdades do ar (direitos comerciais de tráfego), a saber:

- 1ª liberdade: direito de sobrevoar outro Estado contratante;
- 2ª liberdade: direito de pouso técnico (para reabastecimento ou manutenção), sem embarque nem desembarque de passageiros ou carga;
- 3ª liberdade: direito de desembarcar passageiros e carga no território do Estado contratante;
- 4ª liberdade: direito de embarcar passageiros e carga no território do Estado contratante;
- 5ª liberdade: direito de transportar passageiros e cargas entre o território do Estado contratante e um terceiro País;
- 6ª liberdade: direito de transportar passageiros e carga, através do território do País de matrícula da aeronave, entre o território de um terceiro Estado (ponto aquém) e o território do outro Estado contratante.

Neste acordo, como nos demais acordos bilaterais firmados pelo País, não se dá o direito à outra parte de explorar os serviços domésticos de aviação, a chamada cabotagem. Trata-se de precaução justificável, em vista das peculiaridades do transporte aéreo e da incipiente experiência mundial nesse campo. Tem sido a tendência dessa indústria, no entanto, atuar cada vez mais com liberdade econômica, o que pode redundar, num futuro próximo, na adoção de acordos que contemplem a cabotagem.

Por ora, o presente Acordo mostra-se oportuno e conveniente aos interesses do Brasil e do transporte aéreo brasileiro. **O voto, portanto, é pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 747, de 2017.**

Sala da Comissão, em        de        de 2017.

Deputado **MAURO MARIANI**

Relator