

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 761, DE 2017

Aprova o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino da Arábia Saudita, assinado em Brasília, em 14 de abril de 2015.

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 Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino da Arábia Saudita, assinado em Brasília, em 14 de abril de 2015”. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 576, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

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

“No **Artigo 1º**, são estabelecidas as definições a serem adotadas no texto (*Convenção; autoridades aeronáuticas; empresa aérea designada; tarifa; território; serviço aéreo; serviço aéreo internacional; empresa aérea, escala para fins não comerciais; acordo; quadro de rotas; capacidade; tarifas aeronáuticas; bem como “peças de reposição”, equipamento regular que inclui “artigos outros além de estoques e peças de reposição de natureza removível, para uso a bordo de uma aeronave durante o voo, incluindo equipamentos de sobrevivência e primeiros socorros”;*).

No **Artigo 2º**, aborda-se, em quatro parágrafos, a concessão de direitos de operação aérea: *“Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de estabelecer e operar serviços aéreos regulares nas rotas especificadas no Quadro de Rotas anexo a este Acordo”*. Estabelece-se que, enquanto operando os serviços objeto do instrumento em análise, as empresas designadas poderão sobrevoar o território da outra parte sem pousar ou fazer escalas para fins não comerciais, assim como fazer escalas nos pontos especificados para as rotas constantes do quadro de rotas, para embarque e desembarque atinente ao tráfego aéreo, assim como para carga e mala postal. Delibera-se, ainda, que o exercício de direito de tráfego em pontos intermediários àqueles do quadro de rotas ficará sujeito à negociação e acordo entre as autoridades dos Estados convenientes.

O **Artigo 3º** é pertinente à designação de companhia aérea pelos estados convenientes para operarem os serviços acordados, abordando, ainda o aspecto da concessão da correspondente autorização de operação aérea no Estado da outra parte, bem como o respectivo procedimento a ser adotado.

Prevê-se, no **Artigo 4º**, a hipótese de negativa de autorização, revogação, suspensão de autorização de operação a ser efetuada pelas autoridades aeronáuticas de uma e outra parte contratante, ressalvando-se, no segundo parágrafo, que essa possibilidade negativa somente será exercida *“após a realização de consultas com a outra Parte”*, a menos que *“...a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no parágrafo 1 deste Artigo seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos”*.

O **Artigo 5º** é referente a tarifas aeronáuticas e instalações: *“Cada Parte deverá fornecer às empresas aéreas designadas da outra Parte: instalações de comunicação, de aviação e meteorológicas, e outros serviços necessários à operação dos serviços acordados”*. Os Estados convenientes comprometem-se, ainda, a não cobrar das empresas aéreas designadas da outra contraparte tarifas superiores àquelas cobradas de suas próprias empresas aéreas.

O **Artigo 6º** é pertinente à Isenção de Impostos e Outros Direitos, o que se detalha em cinco minuciosos parágrafos, inclusive no que concerne a eventuais isenções alfandegárias, haja vista os seguintes parágrafos do texto:

2. Estarão igualmente isentos dos mesmos direitos, taxas e encargos, com exceção dos encargos referentes aos serviços prestados:

(a) *Provisões de bordo levadas a bordo no território de uma Parte, dentro dos limites fixados pelas autoridades da referida Parte, e para uso a bordo de uma aeronave partindo, envolvida em um serviço aéreo internacional da outra Parte;*

(b) *Peças de reposição ingressadas no território de uma das Partes para manutenção ou reparo de aeronave utilizada em serviços aéreos internacionais pelas empresas aéreas designadas da outra Parte;*

(c) *Combustíveis e lubrificantes para abastecer aeronaves utilizadas em serviços de partida internacionais pelas empresas aéreas designadas pela outra Parte, mesmo quando esses suprimentos sejam utilizados na parte da viagem realizada sobre o território da Parte no qual são embarcados.*

3. *Os materiais referidos no parágrafo 2 acima poderão ser colocados sob a supervisão ou controle das autoridades alfandegárias até que sejam reexportadas ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.*

4. *Os passageiros, bagagem e carga em trânsito direto através do território de uma Parte, e que permaneçam na área do aeroporto reservada para este fim, deverão estar sujeitos apenas a um controle simplificado. As bagagens e a carga deverão, até o momento em que estejam em trânsito direto, ser isentas de direitos aduaneiros e quaisquer impostos.*

5. *Também serão isentos de todos os direitos aduaneiros e impostos, de forma recíproca, documentos oficiais com o símbolo da empresa aérea, tais como etiquetas de bagagem, bilhetes aéreos, conhecimentos aéreos, cartões de embarque, e tabelas de horários importados para o território de uma das Partes para uso exclusivo da empresa aérea designada da outra Parte.*

O **Artigo 7º** é referente aos *Princípios Reguladores da Operação dos Serviços Acordados*, o que deverá ser acordado entre as autoridades aeronáuticas dos Estados signatários antes do início das operações, podendo o número de frequências ser aumentado, sempre que solicitado por quaisquer dos Estados acordantes, não podendo, todavia, qualquer das Partes limitar “...*unilateralmente o volume de tráfego, frequências, ou regularidade do serviço, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto conforme possa ser exigido por razões aduaneiras, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção*”.

No **Artigo 8º**, referente à aprovação de horários de voo pelos Estados acordantes, delibera-se que as empresas de um e outro deverão submeter à

aprovação, com antecedência mínima de até 60 (sessenta) dias anteriores à data de operação de quaisquer serviços, pedido de aprovação ao outro Estado parte, comunicando, um ao outro, tipo de serviço e aeronave a ser utilizada, quadro-horário e qualquer outra informação adicional relevante, exigência que se estende a quaisquer alterações posteriores que venham a ser feitas posteriormente ao encaminhamento das informações, podendo, em casos especiais, o prazo previsto ser reduzido a critério das respectivas autoridades.

O **Artigo 9º** é pertinente ao dever de fornecimento de informações estatísticas entre os Estados participantes.

No **Artigo 10**, é abordado o aspecto atinente à aplicabilidade de leis e regulamentos internos dos Estados convenientes, que incidirão na navegação e operação das aeronaves em um e outro país: *“As leis e regulamentos de uma Parte que regem a entrada, permanência e partida de seu território de passageiros, tripulações, carga ou mala postal, tais como formalidades relativas à entrada, saída, emigração, imigração, alfândega, câmbio, saúde e quarentena se aplicam aos passageiros, tripulações, carga e mala postal transportados pelas aeronaves das empresas aéreas designadas da outra Parte, enquanto estiverem no referido território”*.

Os dois Estados comprometem-se, ainda, a trocar as informações pertinentes aos seus regramentos internos e a não dar preferência às suas próprias companhias aéreas, em desfavor das empresas do outro país.

No **Artigo 11**, aborda-se a questão da remessa de receitas de um Estado para o outro: *“Cada Parte concede à(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte o direito de remessa flexível da receita referente ao transporte de passageiros, mala postal e carga, conforme os regulamentos cambiais da outra Parte em cujo território tenha sido auferida. Tais remessas não estarão sujeitas a normalmente cobrados pelos bancos.”*

Todavia, essas disposições, nos termos do § 3º desse artigo, *“não desobrigam as empresas aéreas de ambas as Partes dos direitos, impostos e contribuições a que estão sujeitas”*.

O **Artigo 12**, intitulado Segurança Operacional, é composto por sete detalhados parágrafos, especificando-se, no parágrafo terceiro desse dispositivo, que cada parte mantém a possibilidade de *“...suspender, recusar ou revogar a autorização operacional da empresa aérea designada pela outra Parte caso nenhuma ação*

apropriada tenha sido tomada durante o tempo adequado". Ademais, nos termos do parágrafo quinto, que, *"quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada parte reserva-se o direito de suspender imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra parte"*. No último parágrafo desse artigo, prevê-se o procedimento de comunicação a ser eventualmente feito à OACI.

O **Artigo 13**, por sua vez, intitulado Representação Comercial da Empresa Aérea, refere-se à possibilidade de manutenção de representação comercial, gerencial e técnica de equipes das empresas aéreas dos Estados participantes, sendo, para tanto, acordado que, de acordo com as leis e regulamentos internos respectivos, devendo, para tanto, serem facilitados os procedimentos de concessão de vistos de entrada, residência e trabalho para os potenciais interessados. Além disso, *"cada empresa aérea terá o direito de vender transporte na moeda daquele território ou, sujeito às suas leis e regulamentos, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa será livre para adquirir tal transporte em moedas aceitas por aquela empresa aérea"*.

O **Artigo 14** refere-se aos aspectos de segurança da aviação, o que é feito nos seguintes termos: *"Cada empresa aérea terá o direito de vender transporte na moeda daquele território ou, sujeito às suas leis e regulamentos, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa será livre para adquirir tal transporte em moedas aceitas por aquela empresa aérea"*.

No **Artigo 15**, por sua vez, delibera-se sobre tarifas, consagrando-se o princípio da ampla liberdade para fixá-las, devendo, apenas, providenciarem-se as notificações pertinentes.

No **Artigo 16**, pertinente à concorrência, os dois Estados comprometem-se a trocar as informações em relação a suas políticas e práticas de concorrência, bem como em relação a objetivos que estejam vinculados às mesmas. Todavia, nos termos do parágrafo terceiro do dispositivo, não obstante quaisquer outras disposições em contrário, *"...nada do disposto neste Acordo deverá (i) requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas ou práticas combinadas que impeçam ou distorçam a concorrência; (ii) reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas combinadas; ou (iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência"*.

Os demais dispositivos do instrumento bilateral em análise contêm as cláusulas finais usuais em acordos congêneres, quais sejam Consulta e Emendas, no **Artigo 17**; Conformidade com Convenções ou Acordos Multilaterais, no **Artigo 18**; Solução de Controvérsias, no **Artigo 19**; Denúncia, no **Artigo 20**; Registro na OACI, no **Artigo 21** e, no **Artigo 22**, a previsão de Entrada em Vigor do instrumento firmado”.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Este acordo sobre serviços aéreos firmado com o Reino da Arábia Saudita é mais um passo rumo à aproximação com o continente asiático, política que não guarda, como ainda imaginam alguns, nenhum viés contrário à boa e estreita relação com os países do chamado bloco desenvolvido.

Em face do fenômeno da globalização, é imprescindível que o Brasil construa novas rotas para os intercâmbios comercial e cultural, sob pena de perder oportunidades e competitividade em um mundo cada vez mais conectado, tanto pelos transportes, como pelos meios de comunicação.

Muito embora a navegação marítima responda pela absoluta maioria do transporte de nossa pauta de exportação e importação, o avião é meio que ganha importância dia a dia, em decorrência da evolução do perfil da economia brasileira, que passa a oferecer e demandar produtos e serviços com valor agregado cada vez mais alto.

Nesse contexto, dar ensejo à constituição de um serviço aéreo regular entre Brasil e Arábia Saudita, países entre os quais há fortes relações de comércio, significa ampliar nosso campo de cooperação e influência no Oriente Médio, região que ainda oferece grandes oportunidades aos empreendedores brasileiros.

Segundo o Itamaraty, “o Reino da Arábia Saudita é o principal parceiro comercial do Brasil no Oriente Médio e é nosso segundo fornecedor de petróleo no mundo, atrás apenas da Nigéria. Em 2012, o comércio bilateral

superou US\$ 6 bilhões. Anteriormente dominadas por produtos agrícolas, sobretudo carnes e açúcar, as exportações do Brasil para a Arábia Saudita passaram a incluir, desde 2005, produtos de alto valor agregado, graças à venda de aviões da Embraer”.

Em relação aos termos operacionais, como ainda acontece em alguns acordos firmados pelo Brasil, as condições de capacidade e frequência serão examinadas em conjunto pelas Partes, respeitados os princípios da reciprocidade e da competição leal. Tal política, que se contrapõe à chamada “de céus abertos”, preconizada pela própria autoridade de aviação civil brasileira, ainda se mostra necessária nos casos em que parceiros do Brasil se ressentem de regras liberalizantes no plano do comércio internacional.

O voto, assim, é pela APROVAÇÃO do Projeto de Decreto Legislativo nº 761, de 2017.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado MAURO MARIANI

Relator