

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 774, DE 2017

Aprova o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Emirados Árabes Unidos para Serviços Aéreos entre seus Respectivos Territórios e Além, assinado em Brasília, em 16 de março de 2017.

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 774, de 2017, que *“Aprova o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Emirados Árabes Unidos para Serviços Aéreos entre seus Respectivos Territórios e Além, assinado em Brasília, em 16 de março de 2017”*. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 294, de 2017, oriunda do Poder Executivo.

O Acordo entre o Brasil e Emirados Árabes Unidos 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, quais sejam: Autoridade Aeronáutica; Serviços Acordados; Acordo; Serviço Aéreo; Empresa Aérea; Serviço Aéreo Internacional; escala para fins não comerciais; Anexo, Carga; Convenção; Empresas Aéreas Designadas; Tarifas; Território; e Tarifas Aeronáuticas.*

No **Artigo 2º**, aborda-se, em seis parágrafos, a concessão de direitos de operação aérea especificados no Acordo, com o objetivo de permitir às empresas aéreas designadas que se estabeleçam e operem os serviços acordados. Enquanto operando os referidos serviços, poderão sobrevoar o território da outra parte sem pousar ou fazer escalas para fins não comerciais, assim como fazer escalas no território da outra parte para embarque e/ou desembarque atinente ao tráfego aéreo, assim como para carga e mala postal.

O **Artigo 3º** detalha o procedimento a ser adotado para a designação e a autorização de operação dos serviços acordados das companhias aérea pelas Partes Contratantes, bem como a respectiva negativa.

Encontram-se previstas, no **Artigo 4º**, as hipóteses de revogação, suspensão e limitação de autorização de operação a serem efetuadas pelas Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante, ressalvando-se, no segundo parágrafo do dispositivo, que essas providências negativas somente serão tomadas após a realização de consulta à Autoridade Aeronáutica da outra Parte, exceto nos casos em que sua realização imediata seja essencial para evitar futuras violações de leis ou regulamentos.

O **Artigo 5º** elenca os Princípios que regem a operação de serviços acordados, que consistem na autorização recíproca, pelas Partes Contratantes, das empresas aéreas designadas a competir livremente, desde que haja um empenho para a eliminação de formas de discriminação e práticas anticoncorrenciais ou predatórias no fornecimento do transporte aéreo; na possibilidade de cada empresa aérea designada determinar a frequência e a capacidade no fornecimento do serviço acordado; na vedação da limitação unilateral do volume de tráfego, das frequências, da regularidade do serviço, ou do tipo ou dos tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigência aduaneira, técnica, operacional ou ambiental, nas condições uniformes previstas no Artigo 15 da Convenção.

O **Artigo 6º**, por sua vez, trata dos direitos aduaneiros e outras taxas, concedendo, reciprocamente, às empresas designadas, isenções de impostos e outras prerrogativas, detalhadas em quatro parágrafos.

O **Artigo 7º** contempla o aspecto atinente à aplicação das leis e regulamentos nacionais, que incidirão na navegação e na operação das aeronaves das duas Partes Contratantes. Os

dois Estados comprometem-se, ainda, a não dar preferência às suas próprias companhias aéreas em desfavor das empresas do outro país.

O **Artigo 8º**, por meio da regulamentação do compartilhamento de códigos, autoriza as empresas designadas a celebrar acordos cooperativos de comercialização com quaisquer outras empresas aéreas, incluindo a prática de bloqueio de assentos e o compartilhamento de códigos, inclusive com empresas de terceiros países.

O **Artigo 9º** determina que os certificados de aeronavegabilidade e as licenças emitidos pelas Partes Contratantes são reciprocamente válidos na operação dos serviços acordados.

O **Artigo 10**, intitulado *Segurança Operacional*, é composto por oito detalhados parágrafos, especificando-se, em seu parágrafo sexto, a possibilidade de cada parte suspender ou alterar a autorização de operação de empresas aéreas da outra Parte quando a referida providência for essencial para garantir a segurança de uma operação aérea. No último parágrafo, prevê-se o procedimento de comunicação a ser eventualmente dirigido à Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, em caso de descumprimento dos padrões estabelecidos pela referida Organização.

Já o **Artigo 11** se refere a tarifas aeronáuticas e instalações, dispondo que Cada Parte Contratante envidará esforços para assegurar que sejam não discriminatórias as tarifas impostas às empresas aéreas para a utilização de aeroportos e de outras instalações de aviação. 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.

Sobre a questão da Segurança da aviação, o **Artigo 12** dispõe, em síntese, com os respectivos detalhamentos de procedimentos, que as Partes Contratantes atuarão nos termos das Convenções sobre *Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves*; para a *Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves*; e para a *Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil*, bem como seu *Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional*, além dos demais documentos sobre segurança da aviação civil aos quais ambas as Partes venham a aderir.

O **Artigo 13**, denominado *Atividades Comerciais*, refere-se à possibilidade de manutenção de representação comercial, gerencial e técnica de equipes das empresas aéreas dos Estados participantes, devendo, para tanto, respeitadas as leis e os regulamentos internos respectivos, 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** autoriza a transferência de fundos (excesso de receitas sobre as despesas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante), em qualquer moeda conversível, de acordo com a regulamentação cambial da Parte Contratante, com base nas taxas de câmbio de mercado em vigor para os pagamentos correntes.

No **Artigo 15**, que trata da aprovação de horários, estabelece-se que as empresas designadas pelas Partes Contratantes deverão submeter à aprovação da Autoridade Aeronáutica da outra Parte, com antecedência mínima de até 30 (trinta) dias anteriores à data de operação de quaisquer serviços, previsão detalhada do 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 realizadas posteriormente ao encaminhamento das informações, podendo, em casos especiais, o prazo previsto ser reduzido a critério das respectivas autoridades.

O **Artigo 16** disciplina as tarifas, consagrando-se o princípio da ampla liberdade para fixá-las, devendo, apenas, providenciarem-se as notificações pertinentes.

Finalmente, no que tange aos demais dispositivos do instrumento bilateral em apreço, estes contêm as cláusulas finais usuais em acordos congêneres, quais sejam aquelas que tratam de Intercâmbio de informações, no **Artigo 17**; de Consultas, no **Artigo 18**; de Solução de Controvérsias, no **Artigo 19**; de Emendas ao Acordo, no **Artigo 20**; do Registro na Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, no **Artigo 21**; de Denúncia, **Artigo 22**; e, no **Artigo 23**, da previsão de Entrada em Vigor do instrumento firmado”.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de decreto legislativo sob análise tem por objetivo aprovar o texto do *“Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Emirados Árabes Unidos para Serviços Aéreos entre seus Respectivos Territórios e Além, assinado em Brasília, em 16 de março de 2017”*.

Referido Acordo foi conduzido, do lado brasileiro, conjuntamente pelo Ministério das Relações Exteriores e pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. O Acordo tem por objetivo incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os países signatários, mediante o estabelecimento de marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e dos Emirados Árabes Unidos, e para além desses. Dessa forma, espera-se alcançar a ampliação das relações bilaterais nas áreas do comércio, do turismo e da cooperação, entre outras, com fundamento na competição entre as empresas transportadoras.

O Acordo que agora analisamos, assinado neste ano mesmo, 2017, segue, em linhas gerais, os princípios da política denominada de “céus abertos”, adotada pelo Governo brasileiro em algumas das últimas negociações bilaterais no campo do transporte aéreo, como foi o caso do Acordo com os Estados Unidos.

Quanto às normas, o Acordo com os Emirados Árabes Unidos estatui que os preços dos serviços aéreos poderão ser livremente fixados pelas empresas aéreas, sem estarem sujeitos à aprovação. A capacidade e a frequência dos serviços a serem prestados pelas companhias designadas também se submetem a regras de mercado, não necessitando haver acordo formal entre as Partes para a definição dessas variáveis. Esta, sem dúvida, é a tendência do mercado internacional de transporte aéreo.

Segundo a ANAC, a principal razão para a assinatura dos recentes acordos aéreos tem sido conferir maior flexibilidade às empresas transportadoras, em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil

(PNAC), aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. Por óbvio, o que se espera com tal flexibilidade é a melhoria da prestação dos serviços para os usuários e a queda dos preços.

De acordo com o Itamaraty, “os *Emirados Árabes Unidos* são, atualmente, importante entreposto comercial, “hub” logístico e centro de negócios”. E continua: “hoje, aproximadamente 30 empresas brasileiras contam com escritórios comerciais no país, utilizando-o como plataforma para suas exportações na região. A Agência de Promoção das Exportações e Investimentos (APEX-Brasil) mantém um escritório em Jebel Ali, zona franca de Dubai, para auxiliar empresas brasileiras que pretendam se estabelecer nos Emirados”.

Em seu site, o Ministério das Relações Exteriores divulga, ainda, que “o intercâmbio comercial entre o Brasil e os EAU experimentou crescimento contínuo e expressivo. A partir de 2008, os EAU transformaram-se no segundo parceiro do Brasil no Oriente Médio, em termos de montante das trocas bilaterais, atrás apenas da Arábia Saudita”.

Em face de todo o exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão de Viação e Transportes, o voto é pela aprovação **do Projeto de Decreto Legislativo nº 774, de 2017**.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado **MAURO MARIANI**
Relator