

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 1.161, DE 2018

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado VALDEVAN NOVENTA

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 1.161, de 2018, que *“Aprova o texto do Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017”*. A proposta é oriunda da Comissão de Relações Exteriores, que aprovou a Mensagem nº 447, de 2018, encaminhada pelo Poder Executivo.

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

“O modelar acordo de serviços aéreos em apreço conta com um breve Preâmbulo, uma Seção Dispositiva, com vinte e sete artigos, e um Anexo, contemplando o usual Quadro de Rotas.

Da Seção Dispositiva, destacamos o Artigo 1, que arrola as definições dos principais termos utilizados no instrumento, ao passo que o Artigo 2 dispõe que cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste instrumento, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas

especificadas no Anexo, sendo que as empresas aéreas designadas pelas Partes terão os seguintes direitos específicos:

a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; extensivo às empresas das Partes não designadas nos termos do Acordo;

b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais, também extensivo às empresas das Partes não designadas nos termos do Acordo; e

c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação.

Nos termos do Artigo 3, cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação, sendo que a essa outra Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

a) a empresa aérea se encontre estabelecida no território da Parte que a designa;

b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa;

c) a Parte 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 que recebe a designação.

O Artigo 4 dispõe sobre as hipóteses de negação, revogação, suspensão e limitação das autorizações previstas no dispositivo anterior, temporária ou permanentemente, decorrentes precipuamente do descumprimento das condições especificadas nas alíneas supratranscritas daquele dispositivo, enquanto o Artigo 5 prescreve que as leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, deverão ser aplicados à aeronave das empresas aéreas da outra Parte.

Ainda nos termos desse Artigo 5, leis e regulamentos de uma Parte, relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, tripulantes e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados aos passageiros, tripulantes, carga e mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte enquanto permanecerem no referido território, vedada a concessão de preferência às suas próprias empresa aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus 4 regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

O Artigo 6 prescreve que certificados de aeronavegabilidade, de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 1944 (Convenção de Chicago).

No tocante à segurança operacional, o Artigo 7 dispõe que cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves, sendo que tais consultas serão realizadas dentro dos trinta dias após a apresentação da referida solicitação aplicando-se, em caso de questionamentos quanto aos requisitos de segurança, os procedimentos e medidas, inclusive cautelares, previstos nesse dispositivo.

Quanto aos aspectos de segurança da aviação, o Artigo 8 estabelece que as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo, atuando, em particular, segundo as disposições da “Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves”, de 1963, da “Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves”, de 1970, da “Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil”, de 1971, e de seu “Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional”, de 1988, da “Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção”,

de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

Ainda segundo esse dispositivo, as Partes agirão em suas relações mútuas, nos termos das disposições sobre segurança da aviação 5 estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção de Chicago, exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação.

Nos termos do Artigo 9, nenhuma Parte cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

O Artigo 10 versa sobre direitos alfandegários e dispõe que cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes e conhecimentos aéreos, material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

O Artigo 11 estabelece que o capital representado pelas aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada será tributado unicamente no território da Parte em que está situada a sede da empresa aérea, conquanto os lucros resultantes da operação das aeronaves nos serviços aéreos internacionais, bem como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte, devendo ambas Partes procurar concluir um acordo especial para evitar a dupla tributação.

Cada Parte permitirá, nos termos prescritos no Artigo 12, que 6 cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços aéreos internacionais a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do

mercado, sendo que 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 quando necessário por razões alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção de Chicago.

Já o Artigo 13 dispõe que os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitos a aprovação, contudo qualquer Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte para e desde seu território.

No tocante à concorrência, as Partes deverão, nos termos do Artigo 14, informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência ou suas modificações, e de quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que possam afetar a operação de serviços aéreos cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação. Além disso, as Partes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e as matérias relacionadas à aplicação desse Acordo.

Nos termos do Artigo 15 cada Parte deverá permitir às empresas aéreas designadas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa oficial de câmbio do dia do pedido para a conversão e a remessa.

O Artigo 16 cuida das atividades comerciais, segundo o qual cada Parte deverá conceder às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território serviços aéreos internacionais, 7 diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora.

O Artigo 17 dispõe que as autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais que possam ser razoavelmente requeridas, ao passo que o Artigo 18 prescreve que as empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua

previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 30 (trinta) dias antes do início de operação dos serviços acordados, sendo que o mesmo procedimento será aplicado para qualquer modificação desses horários.

Ao facultar uma flexibilidade operacional, o Artigo 19 dispõe que cada empresa aérea poderá, nas operações de serviços autorizados por esse instrumento, utilizar aeronaves próprias ou arrendadas, subarrendadas, arrendadas por hora ou arrendadas com tripulação, seguros e manutenção, por meio de um contrato entre empresas aéreas de qualquer das Partes ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção de Chicago (artigo 83 bis).

O Artigo 20 prescreve que cada Parte aplicará, em seu território, o Código de conduta para a regulamentação e funcionamento dos sistemas de reserva por computador, da OACI, em consonância com outros regulamentos aplicáveis e outras obrigações em relação aos sistemas de reserva por computador para proteger os usuários contra o uso indevido de informações contidas nos serviços de reserva por computador, incluindo a apresentação enganosa de informações.

As autoridades aeronáuticas das Partes poderão, conforme o Artigo 21, solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento, conquanto, no tocante à solução de controvérsias, o Artigo 22 dispõe no sentido de que, em caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção das decorrentes do Artigo 7 (Segurança Operacional) e do Artigo 8 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas das Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações, e caso não cheguem a um acordo, a controvérsia deverá ser solucionada por via diplomática.

O presente Acordo poderá ser emendado nos termos do Artigo 23, sendo que, segundo o Artigo 24, uma emenda será necessária para a adequação desse instrumento a um eventual acordo multilateral da espécie com o qual ambas as Partes venham a se comprometer.

O instrumento em apreço poderá ser objeto de denúncia por qualquer das Partes, conforme prescreve o Artigo 25, será registrado na Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, nos termos de seu Artigo 26, e entrará em vigor, de acordo com o Artigo 27, na data de recebimento da nota diplomática –

supostamente, da última nota diplomática – indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

Conforme registramos, o Acordo em comento conta com um Anexo, do qual consta o usual “Quadro de Rotas”, especificando as rotas que as empresas aéreas designadas das Partes poderão operar serviços aéreos internacionais entre pontos de seus territórios.

Por fim, o Fecho registra que o presente Acordo foi feito em Brasília, em 30 de outubro de 2017, em duplicata, em português e espanhol, sendo ambos os textos autênticos.

Assinaram o instrumento: o Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil – Anac, José Ricardo Pataro Botelho de Queiróz, pelo Governo da República Federativa do Brasil, e, pelo Governo da República da Guatemala, o Diretor de Aeronáutica Civil, Carlos Fernando Velásquez Monge”.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017, segue padrão adotado em acordos aéreos recentes, firmados pelo Brasil. Nele, estão abrigados (i) a concessão de direitos de tráfego de até quinta liberdade – direito de embarcar, no país B¹, passageiros, mala postal e carga destinados ao território de um outro país, bem como de desembarcar, no país B, passageiros, mala postal e carga procedentes de um outro país, em voos originados e/ou destinados ao país da empresa –; (ii) a múltipla designação de empresas; (iii) a livre determinação de capacidade; (iv) a liberdade tarifária; e (v) o quadro de rotas aberto – as próprias empresas decidem para que destinos pretendem voar. Esse conjunto de regras, mais liberais do que as adotadas em acordos aéreos antigos, pretende intensificar a concorrência, beneficiando o usuário do transporte aéreo. Adicionalmente, vale notar que se está permitindo flexibilidade

¹ País B, aqui, pode ser o Brasil ou a Guatemala, a depender da referência.

operacional às empresas, que poderão se utilizar de aeronaves arrendadas, sob diversas modalidades. No caso de arrendamento de aeronave de um terceiro país, diz-se, de forma prudente, que as autoridades aeronáuticas das Partes avaliarão a necessidade de celebrar um acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme previsto pela Organização de Aviação Civil Internacional.

Além de avanços importantes no domínio econômico do serviço de transporte aéreo, o acordo bilateral garante a adoção de práticas e protocolos de segurança da aviação e de segurança operacional que foram desenvolvidos nos últimos anos na esteira de decisões tomadas no âmbito da Organização de Aviação Civil Internacional – ICAO.

Não parece haver dúvida, assim, de que o presente acordo é oportuno e, no atual estágio da aviação brasileira, conveniente aos interesses nacionais. **Em vista do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.161, de 2018.**

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado VALDEVAN NOVENTA
Relator