

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 1.163, DE 2018

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Dominicana, assinado em Brasília, em 14 de maio de 2018.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado CARLOS GOMES

I - RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.163, de 2018, que *“Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Dominicana, assinado em Brasília, em 14 de maio de 2018”*. A proposta é oriunda da Comissão de Relações Exteriores, que aprovou a Mensagem nº 582, de 2018, encaminhada pelo Poder Executivo.

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

“O Artigo 1 estabelece as definições do Acordo: as “autoridades aeronáuticas” são, no Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da República Dominicana, a Junta de Aviação Civil. O Acordo significa este Acordo, seu Anexo e emendas; “capacidade” significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo; “Convenção” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional; “empresa aérea designada” significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Acordo; “preço” significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e carga; “território”, designa as áreas terrestres e águas

territoriais adjacentes e o espaço aéreo acima das mesmas sob a soberania do dito Estado; “tarifa aeronáutica” significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto; “serviço aéreo, “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais” têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 1944 (Convenção de Chicago).

O Artigo 2 trata da concessão de direitos. Além das rotas especificadas, as Partes terão o direito de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; fazer escalas nos pontos das rotas especificadas entre as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal separadamente ou em combinação. Empresas aéreas de cada Parte, ainda que não designadas com base no artigo deste Acordo também gozarão dos direitos especificados neste de sobrevoar e fazer escalas no território da outra Parte.

O Artigo 3 especifica que cada Parte terá o direito de designar as empresas aéreas que operarão os serviços acordados conforme o presente Acordo e de revogar ou alterar a designação, por via diplomática. No momento de receber a designação e o autorização da empresa aérea designada, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa; o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa; a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições sobre segurança operacional e de segurança da Aviação descritos no Acordo; e a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundos as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

O Artigo 4 se refere à negação, revogação e limitação de autorização, a qual ocorrerá caso as autoridades aeronáuticas de cada Parte não estejam convencidas de que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa; de que o controle regulatório da empresa

aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa; a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas sobre Segurança Operacional e Segurança da Aviação dispostas no presente Acordo; ou a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e os regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

O Artigo 5 estabelece que as leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou à operação e navegação de tais aeronaves serão aplicados às aeronaves das empresas da outra Parte. Estabelece ainda que as 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. Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas 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 regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito deverão ser isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

Em conformidade com o Artigo 6, os certificados de aeronavegabilidade e 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 tais certificados tenham sido emitidos ou convalidados sob requisitos iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

O Artigo 7 trata da segurança operacional, um dos pontos cruciais do Acordo. De acordo com ele, cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional

pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, 4 tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Se, depois de realizadas as consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém e administra os requisitos de segurança estabelecidos pela Convenção de Aviação Civil Internacional, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). O Artigo faz referência ao Artigo 16 da Convenção de Aviação Civil Internacional, o qual determina que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de inspeção. O objetivo da inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças da tripulação e o equipamento da aeronave. Caso seja indispensável adotar medidas urgentes para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte se reserva o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas de outra Parte. Se for constatado que uma Parte continua a descumprir as normas da OACI, o Secretário-Geral da Organização será notificado.

O Artigo 8 trata da segurança da Aviação. Nele, as Partes reafirmam sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. As Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970, e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971 e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal, em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham

a aderir. Assim, Brasil e República Dominicana fornecerão toda a assistência mútua contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações e serviços de navegação aérea e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil. Ambos também deverão agir, em suas relações mútuas, seguindo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI, além de exigir que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território ajam em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação. Será exigido que os operadores de aeronave observem as disposições sobre a segurança da aviação, detalhadas anteriormente, na descrição do Artigo 3 do presente Acordo. Medidas adequadas devem ser efetivamente aplicadas em cada território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança da aeronave, seus passageiros e tripulações de aeroportos ou instalações e serviços de navegação aérea, as Partes fornecerão assistência mútua, facilitando as comunicações e tomarão todas as medidas apropriadas para pôr termo à ameaça.

As Partes terão o direito de avaliação, pelas suas autoridades aeronáuticas, de avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo aplicadas ou que planejam aplicar, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para ele. Tais avaliações serão executadas na conformidade dos entendimentos administrativos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora, com a finalidade de assegurar a rapidez das avaliações. Todas as avaliações serão cobertas por um acordo específico sobre a proteção de informações. Se uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre adequadamente os dispositivos de segurança da aviação, poderá solicitar a realização de consultas. A falta de acordo na realização de consultas constituirá motivo para

negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa ou empresas aéreas designadas pela outra Parte.

O Artigo 9 trata das tarifas aeronáuticas, as quais não poderão ser superiores às cobradas das empresas aéreas de cada Parte.

O Artigo 10 se refere aos direitos alfandegários, estabelecendo que cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, provisões de bordo e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves e empresa aérea.

O Artigo 11 trata dos impostos e estipula que os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte. Neste Artigo, o Acordo concita as Partes à conclusão de um acordo especial que evite a dupla tributação.

O Artigo 12 trata da capacidade e determina que cada Parte permitirá à empresa aérea designada que determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

Quanto aos preços, dos quais trata o Artigo 13, eles serão fixados pelas empresas aéreas designadas e não estarão sujeitos à aprovação.

O Artigo 14 estipula que as Partes deverão manter-se informadas sobre suas leis, políticas e práticas sobre concorrência ou modificações dessa legislação.

Nos termos do Artigo 15, Brasil e República Dominicana permitirão às empresas aéreas designadas de cada 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 de câmbio do dia.

De acordo com o Artigo 16, as empresas aéreas de cada Parte terão o direito de vender e comercializar em seu território os serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de abrir seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora, como não operadora.

As normas do artigo 17, que tratam dos serviços de apoio em solo, estabelecem que, sempre que as leis, regulamentos ou compromissos contratuais de cada uma das Partes limitarem ou impossibilitarem a prestação de seus serviços de apoio em solo no território da outra Parte, cada empresa aérea designada deverá ser tratada de forma não discriminatória no que concerne aos serviços de apoio em solo oferecidos por um provedor ou provedores devidamente autorizados.

O Artigo 18 se refere ao Código Compartilhado e aos Acordos de Cooperação. Ele estabelece que ao operar ou manter os serviços acordados nas rotas acordadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá celebrar acordos de cooperação comercial, incluindo bloqueio de assentos ou código compartilhado, com empresas aéreas da mesma Parte; empresas aéreas da outra Parte, empresas aéreas de terceiros países, desde que esses terceiros países autorizem ou permitam tais acordos entre as empresas aéreas da outra Parte e outras empresas aéreas em serviços para, desde e via tais terceiros países, desde que cumpridas determinadas considerações.

O Artigo 19 estabelece 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.

Nos termos do Artigo 20, as empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas de outra Parte, pelo menos trinta dias antes do início dos serviços.

O Artigo 21 trata da proteção do meio ambiente e estabelece que as Partes apoiam a necessidade de proteger o meio ambiente fomentando o desenvolvimento sustentável da aviação.

O Artigo 22 abre a possibilidade de solicitação de realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação, emenda ou satisfatório cumprimento do Acordo.

O Artigo 23 trata da solução de controvérsias, à exceção das que possam surgir decorrentes da Segurança Operacional (Artigo 7) ou da Segurança da Aviação (Artigo 8), e determina que as autoridades aeronáuticas das Partes busquem, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações e, em segunda instância, por meio de canais diplomáticos.

O Artigo 24 abre espaço para emendas ao Acordo, a serem negociadas entre as Partes por meio de consultas, com vigência em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas que indiquem o cumprimento pelas Partes dos procedimentos internos necessários.

Nos termos do artigo 25, se um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo será emendado para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral. O presente Acordo terá vigência indefinida, mas pode ser denunciado a qualquer momento.

A notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional, de acordo com o Artigo 26.

O presente Acordo, bem como suas possíveis emendas, serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional, nos termos do artigo 27.

De acordo com o Artigo 28, o Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

O Anexo I estabelece o Quadro de Rotas para as empresas aéreas designadas pelas Partes. As empresas registradas pelo Brasil podem operar de pontos no Brasil via pontos intermediários para pontos na República

Dominicana e além, enquanto as da República Dominicana podem operar de pontos na República Dominicana via pontos intermediários para pontos no Brasil e além.

O Anexo II estabelece que, em caso de voos não regulares ou charter, cada parte concederá, em regime de reciprocidade, autorização para a realização de operações das empresas aéreas que estejam devidamente autorizadas pela outra Parte, com direitos de 3ª e 4ª liberdades, sem limitação de número de voos não regulares de passageiros e de carga”.

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 Dominicana, assinado em Brasília, em 14 de maio de 2018, 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 operações de *codeshare* (código compartilhado) não apenas com empresa de uma das Partes, mas também com empresa de terceiro país que mantenha acordo nesse sentido com uma das Partes. Cumpre dizer que o *codeshare* permite que as companhias aéreas expandam as opções de serviço oferecidos ao

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

consumidor sem assumir custos adicionais com aquisição de novos equipamentos.

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 1.163, de 2018.**

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado CARLOS GOMES
Relator