

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 273, DE 2019

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Turquia, assinado em Colombo, em 5 de dezembro de 2017.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado SANDERSON

I - RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Decreto Legislativo nº 273, de 2019, que *“Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Turquia, assinado em Colombo, em 5 de dezembro de 2017”*. A proposta é oriunda da Comissão de Relações Exteriores, que aprovou a Mensagem nº 653, de 2018, encaminhada pelo Poder Executivo.

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

“A parte dispositiva do Acordo comporta 30 (trinta) artigos. O artigo 1 consagra as definições de certos termos e expressões utilizados ao longo do instrumento, visando a evitar interpretações divergentes. Nesse contexto, por exemplo, o termo “Autoridades Aeronáuticas” significa, no caso da República da Turquia, o Ministério dos Transportes, Assuntos Marítimos e 2 das Comunicações, Diretoria Geral e Aviação Civil e, no caso da República Federativa do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil- ANAC, ou em ambos os casos, qualquer órgão ou pessoa autorizada a executar as funções atribuídas às referidas autoridades.



Com fundamento no Artigo 2, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes poderão exercer os seguintes direitos no território da outra Parte:

- a) direito de sobrevoo;*
- b) direito de fazer escalas para fins não comerciais;*
- c) direito de fazer escalas com a finalidade de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação.*

Cada Parte terá o direito de designar uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas. As designações devem ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte, por via diplomática (Artigo 3, § 1).

Ao receberem a designação das empresas aéreas, as Autoridades Aeronáuticas concederão, sem demora, as respectivas autorizações de operação. As Autoridades Aeronáuticas de uma Parte poderão exigir que as empresas aéreas designadas pela outra Parte cumpram as condições previstas em leis e regulamentos, aplicados à operação de serviços aéreos internacionais (Artigo 3, § 3). Além disso, cada Parte terá o direito de recusar a concessão das autorizações operacionais ou impor restrições que considere necessárias, quando não estiver convencida de que:

a) a empresa aérea designada esteja estabelecida no território da Parte Contratante que a designa, e que o controle regulatório efetivo desta seja exercido por aquela Parte Contratante ou seus nacionais;

b) a Parte Contratante que designa a empresa aérea mantém e administra os padrões estabelecidos nos 3 Artigos 13 (Segurança Operacional) e 14 (Segurança da Aviação) deste Acordo.

Estão incluídas no texto pactuado, ainda, regras sobre capacidade e frequência dos serviços ofertados (Artigo 5); tarifas (Artigo 6); impostos, direitos alfandegários e outros encargos (Artigo 7); trânsito direto (Artigo 8); tarifas aeronáuticas (Artigo 9); pessoal estrangeiro e acesso a serviços locais (Artigo 10); conversão de divisas e remessa de receitas (Artigo 11); Reconhecimento mútuo de certificados e licenças (Artigo 12); segurança operacional (Artigo 13); segurança da aviação (Artigo 14); Segurança dos documentos de viagem (Artigo 15); Sistemas computadorizados de reservas (Artigo 16); Proibição do fumo (Artigo 17); Concorrência (Artigo 18); Aplicabilidade a fretamento/voos não regulares (Artigo 19); Arrendamento (Artigo 20); Aprovação de horários (Artigo 21); Estatísticas (Artigo 22); Aplicação das leis e regulamentos nacionais (Artigo 23); Consultas e emendas (Artigo 24); Solução de controvérsias, jurisdição e competência (Artigo 25); Registro na OACI (Artigo 26); Acordos multilaterais (Artigo 27); Títulos de cada artigo do Acordo (Artigo 28); Validade e denúncia (Artigo 29); e Entrada em vigor (Artigo 30).

Consoante o Artigo 25, as eventuais controvérsias relativas à interpretação ou aplicação do Acordo serão resolvidas, em



primeiro lugar, pelas autoridades aeronáuticas, por meio de consultas e negociações. Caso tais autoridades não cheguem a um acordo, a controvérsia será solucionada pela via diplomática.

O Instrumento pactuado poderá ser denunciado por uma das Partes, por via diplomática, a qualquer tempo, devendo tal ato ser comunicado, simultaneamente, à Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 29).

O Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática, após o cumprimento das respectivas formalidades internas (Artigo 30). O Acordo, seus Anexos e todas as emendas deverão ser registrados na Organização da Aviação Civil Internacional (Artigo 26).

O Anexo I do pactuado descreve as rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas pelo Brasil e pela Turquia (Quadro de Rotas).

Por seu turno, o Anexo II dispõe sobre o denominado “Código Compartilhado”. Nesse contexto, as empresas aéreas designadas pelas Partes poderão estabelecer acordos de marketing como bloqueio de espaço, código compartilhado ou outros acordos comerciais com: a) empresas aéreas da mesma Parte Contratante; b) empresas aéreas da outra Parte Contratante; c) empresas aéreas de um terceiro país. Os acordos de código compartilhado são sujeitos à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes”.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O acordo internacional em exame, relativo a serviços aéreos regulares, assinado pelo Brasil e pela Turquia, em 2017, substitui o acordo firmado entre os dois países em 1950, há quase sete décadas, portanto. A finalidade dessa substituição, obviamente, é incorporar ao serviço de transporte aéreo executado entre as Partes condições mais flexíveis para a operação dos serviços, em sintonia com o que se pratica no âmbito de acordos bilaterais mais recentes, firmados pelo País.

No acordo anterior, presava-se que a capacidade de transporte oferecida pelas empresas aéreas das duas Partes Contratantes deveria ser estreitamente adaptada à procura de tráfego. Prescrevia-se que um tratamento justo e equitativo deveria ser assegurado às empresas aéreas designadas das



duas Partes Contratantes para que pudessem gozar de igual oportunidade na exploração dos serviços convencionados.

A partir do novo acordo, as empresas designadas têm ampla liberdade para fixar suas políticas de oferta, concorrendo no mercado pela preferência dos usuários. De fato, no texto acordado se diz que *“Nenhuma Parte Contratante 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 por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção”*.

No acordo anterior, estabelecia-se que as tarifas aplicadas para o transporte nos serviços acordados entre os territórios das Partes Contratantes seriam fixadas *“a níveis razoáveis, tomadas em consideração, em particular, a economia da exploração, lucros razoáveis, tarifas cobradas pelas outras empresas e as características de cada serviço”*. Além disso, *“As tarifas por cobrar pelas empresas aéreas designadas por cada Parte Contratante, entre os pontos do território brasileiro e os pontos do território turco mencionados nos Quadros anexos”,* deveriam *“ser submetidos à aprovação das autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante”*.

A partir do novo acordo, *“Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas sem estar sujeitos a aprovação”* das Partes.

No acordo anterior, havia limitação quanto a pontos territoriais cobertos pelo acordo. Cidades específicas eram mencionadas na Turquia (Istambul e Ancara) e no Brasil (Natal ou Recife, Rio de Janeiro ou São Paulo), assim como cidades localizadas no trajeto entre os dois países, as quais podiam constituir pontos intermediários. A partir do novo acordo, essa limitação deixa de existir.



Enfim, o que se percebe é o aumento da liberdade de escolha, tanto para as empresas como para os usuários. Trata-se de política consentânea com o atual contexto do transporte aéreo internacional.

Por esse motivo, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 273, de 2019.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado SANDERSON
Relator

