

# PARECER PROFERIDO EM PLENÁRIO À MENSAGEM Nº 36, DE 2020

## MENSAGEM Nº 36, DE 2020

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo Sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, assinado em Brasília, em 8 de julho de 2019.

**Autor:** PODER EXECUTIVO

**Relator:** Deputado MARCEL VAN HATTEM

### I. RELATÓRIO

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República submete ao Congresso Nacional, por meio da **Mensagem Nº 36, de 2020**, acompanhada de Exposição de Motivos conjunta do Ministro das Relações Exteriores e do Ministro da Infraestrutura, o texto do Acordo Sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, assinado em Brasília, em 8 de julho de 2019, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o inciso I do art. 49 da Constituição Federal.

Autuada pelo Departamento de Comissões da Câmara dos Deputados, a Mensagem foi distribuída inicialmente à Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, estando igualmente prevista apreciação da matéria por parte da Comissão de Viação e Transportes e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54/RICD).

Não obstante, devido à aprovação do Requerimento Nº 2584, de 2020, de autoria do Deputado Julio Cesar Ribeiro e Outros, que requer, com fulcro no Art. 154 do RI/CD, urgência para a apreciação dessa Mensagem Nº 36, de 2020, a matéria foi encaminhada de pronto à deliberação do Plenário desta Casa.

Quanto à Mensagem Nº 36, de 2020, cumpre relatar que, em **Exposição de Motivos** conjunta, o Ministro das Relações Exteriores Ernesto Henrique Fraga Araújo e o Ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas informam que o Acordo por ela encaminhado “.....em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério da Infraestrutura e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências da existência de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e dos Países Baixos, e para além desses”.

O modelar **Acordo de Serviços Aéreos entre Brasil e o Reino dos Países Baixos** em apreço conta com um breve Preâmbulo, uma Seção Dispositiva com 24 (vinte e quatro) artigos, dispostos ao longo de 7 (sete) capítulos, e um **Anexo**, contemplando o usual Quadro de Rotas.

No **Preâmbulo**, as Partes destacam o desejo de garantir o mais alto nível de segurança operacional e segurança da aviação no transporte aéreo internacional ao celebrarem o presente instrumento concernente à exploração de serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além.

Da **Seção Dispositiva**, destacamos inicialmente o **Artigo 1**, que arrola as definições dos principais termos utilizados no instrumento, ao passo que o **Artigo 2**, abrindo o Capítulo II (Objetivos), dispõe acerca dos direitos concedidos às empresas aéreas designadas pelas Partes, quais sejam:

- a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;
- b) fazer escalas no território da outra Parte sem fins comerciais; e
- c) durante a operação de um serviço acordado em uma rota especificada, o direito de fazer escalas nos pontos do território da outra Parte Contratante para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação.



O **Artigo 3** cuida do direito de designação de empresas aéreas e das condições para autorização de operação dessas empresas pelas duas Partes, observando-se, no caso do Reino dos Países Baixos, condições específicas para a parte europeia e para a parte caribenha, que inclui as ilhas de Bonaire, Sint Eustatius e Saba.

Tais exigências são as usuais em avenças do tipo, notadamente a necessidade de que o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa, bem como imperativos quanto à propriedade, de forma direta ou por meio de participação majoritária, da empresa aérea designada.

O **Artigo 5** dispõe que cada Parte Contratante permitirá que as tarifas para os serviços aéreos sejam estabelecidas livremente por cada empresa aérea designada com base em considerações comerciais do mercado; ao passo que o **Artigo 6** trata das atividades comerciais concedidas pelas Partes às empresas autorizadas a operarem em seus respectivos territórios.

Já o relevante **Artigo 8** trata da concorrência justa, dispondo que as Partes têm como objetivo comum assegurar um ambiente justo e competitivo e de oportunidades justas e iguais para as empresas aéreas de ambas as Partes Contratantes na concorrência pela operação dos Serviços acordados nas rotas especificadas, particularmente combatendo a concorrência desleal, vedando subsídios e auxílios públicos a suas respectivas empresas aéreas que afetem significativa e negativamente as oportunidades justas e equânimes de concorrência e aplicando de forma efetiva suas legislações antitruste.

Abrindo o Capítulo V (Disposições Regulatórias), o **Artigo 11** estabelece que as empresas aéreas designadas de uma Parte deverão cumprir as leis, regulamentos e procedimentos relativos à entrada, à permanência e à saída do território da outra Parte, das aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais ou à operação e à navegação de tais aeronaves enquanto estiverem nesse território.



Os relevantes **Artigos 13 e 14** cuidam respectivamente, como usual em instrumentos da espécie, do aspecto da segurança operacional e da segurança da aviação.

Nos termos do **Artigo 16**, as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes poderão se consultar a qualquer tempo com vistas a assegurar a interpretação, aplicação, implementação e cumprimento satisfatórios das disposições desse Acordo, sendo que as Partes poderão igualmente solicitar consultas acerca da alteração do Acordo por meio de emendas, que, caso aprovadas, serão formalizadas por meio de Notas diplomáticas.

O **Artigo 17** dispõe no sentido de que, em caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação desse Acordo, as Partes envidarão esforços primeiramente para resolvê-la por meio de negociação bilateral. O dispositivo prevê ainda que, caso as Partes Contratantes não consigam chegar a uma solução por meio dessa negociação, a controvérsia, por solicitação de qualquer delas, poderá ser submetida a decisão de um tribunal arbitral nos termos que especifica.

No tocante à questão ambiental, o **Artigo 18** prescreve que as Partes Contratantes apoiarão a necessidade de proteção do meio ambiente por meio da promoção do desenvolvimento sustentável da aviação.

O presente Acordo poderá ser objeto de denúncia a qualquer tempo e por qualquer das Partes nos termos prescritos no **Artigo 20**, será registrado na Organização da Aviação Civil Internacional – OACI conforme dispõe o seu **Artigo 21**, aplicar-se-á, no tocante ao Reino dos Países Baixos, à parte europeia de seu território, bem como a sua parte caribenha e entrará em vigor, de acordo com o **Artigo 24**, no primeiro dia do segundo mês seguinte à data do recebimento da última notificação entre as Partes, por escrito e pela via diplomática, dando conta de que as formalidades e os requisitos constitucionais necessários para tanto em seus respectivos países foram cumpridos.

Ainda segundo esse **Artigo 24**, as disposições do Acordo sobre Transporte Aéreo entre os governos da República Federativa do Brasil e do Reino dos Países Baixos assinado em Brasília em 6 de julho de 1976



deixarão de produzir efeitos nas relações entre a República Federativa do Brasil e a parte europeia do Reino dos Países Baixos na data da entrada em vigor do presente instrumento.

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 em comento.

Por fim, o **Fecho** registra que o presente Acordo foi feito em Brasília, em 8 de julho de 2019, em duplicata, em português, neerlandês e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos e, em caso de qualquer divergência de interpretação, o texto em inglês prevalecerá.

Assinaram o instrumento: pelo Governo da República Federativa do Brasil, o Ministro das Relações Exteriores, Embaixador Ernesto Araújo, e, pelo Governo do Reino dos Países Baixos, o Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário Cornelis Van Rij.

É o Relatório

## II . VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar o “Acordo Sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos”, assinado em Brasília, em 8 de julho de 2019. Como cidadão brasileiro, deputado federal e vice-presidente da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional desta Casa bem como também vice da Frente Parlamentar de Amizade Brasil-Países Baixos e, ainda, como cidadão holandês que residiu, estudou, trabalhou e empreendeu no país dos tamancos, dos moinhos e das tulipas, além de ser descendente direto de pai nascido no Reino dos Países Baixos, mais especificamente na cidade de Scheemda, é para mim uma honra muito particular e enorme relatar neste Plenário esta importantíssima matéria para as relações bilaterais entre os dois países. Aliás, Brasil e Holanda, como o país é mais popularmente conhecido por esta terras, têm relações históricas, econômicas e culturais muito antigas, como veremos adiante, e terão muito a ganhar com mais este instrumento de cooperação internacional.

Os acordos sobre serviços aéreos (ASAs) são modelares e buscam viabilizar o transporte internacional de passageiros, bagagens, cargas e malas postais por meio da designação, pelas partes signatárias, de empresas aéreas para prestar tais serviços entre os territórios dos países

Os ASAs são comumente elaborados a partir de modelos sugeridos pela Organização da Aviação Civil Internacional - OACI, agência especializada na qual são comumente registrados, e são complementados pelos chamados “Memorandos de Entendimento”, contemplando, caso a caso, as chamadas “liberdades do ar”, guardando estreita correlação com os dispositivos da Convenção de Chicago, de 1944.

Cumprir destacar que o Governo brasileiro deu início a um processo de liberalização da aviação civil internacional em 1993, impulsionado pela criação, em 2005, da Agência Nacional da Aviação Civil – Anac e, posteriormente, pela implantação da Política Nacional da Aviação Civil, aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 2009.

Nosso país possui uma extensa rede de acordos de serviços aéreos no âmbito multilateral e, sobretudo no âmbito bilateral, contemplando já alguns acordos de “céus abertos” - avenças que contemplam a abertura dos mercados de serviços aéreos das partes contratantes. Recentemente tem sido intensificada a expansão desta rede de acordos por meio de novos entendimentos e também por meio da renegociação de muitos ASAs bilaterais, como é o caso do Acordo em comento. Há, de fato, um grande número de acordos da espécie submetidos à apreciação do Congresso Nacional nos últimos anos.

Quanto ao instrumento em apreço, conforme relatamos, o presente acordo conta com os dispositivos usuais em instrumentos da espécie, contemplando inclusive dispositivos usuais dos acordos de “céus abertos”, notadamente quanto a preços e capacidade, ao permitir que as empresas aéreas designadas fixem livremente as tarifas para os serviços aéreos prestados, bem como que estabeleçam a capacidade a ser oferecida para serviços de passageiros e/ou mistos. Como representante de um partido liberal nesta casa, o Partido Novo, celebro ainda mais a abertura dos céus dos dois



países à liberdade de mercado e à competição, tão necessárias para garantir mais rotas aéreas a preços mais baixos para os cidadãos brasileiros.

Segundo informações disponibilizadas pelo Ministério das Relações Exteriores, as relações diplomáticas entre o Brasil e o Reino dos Países Baixos foram estabelecidas em 1828. Contudo, muito antes desta data, as relações entre Brasil e Holanda remontam à época do Brasil Colônia. Ainda que nem sempre inteiramente tranquilas no passado, porém com legados importantes e gerando positivas repercussões culturais, sociais e econômicas até os dias atuais, em especial no Nordeste do país, as interações entre brasileiros e holandeses são históricas e muito relevantes.

As relações entre os dois países têm sido marcadas recentemente pela amizade, cooperação e defesa de valores e interesses comuns. Aliás, quero aqui registrar o importante trabalho diplomático que os Países Baixos desenvolve no Brasil saudando seu atual embaixador em Brasília, Kees van Rij. Inúmeras foram as vezes em que fui recebido na Embaixada e na Residência Oficial, acompanhado do presidente da nossa Frente de Amizade Brasil-Países Baixos, deputado Júlio Cesar Ribeiro e de outros parlamentares e autoridades ou mesmo sozinho: nunca faltou-me a hospitalidade do sr. Embaixador que tão bem simboliza o atual momento nas relações internacionais entre ambos os países.

O Brasil constitui tradicional e importante parceiro comercial dos Países Baixos e é também destino de substantiva parte de seus investimentos. O país é porta de entrada na Europa aos nossos produtos e chegou a ser em 2020 o 3º maior destino das exportações feitas pelo Brasil, tão logo os holandeses dobraram as suas importações de soja e aumentaram significativamente as compras de petróleo e combustíveis. A competitividade da logística holandesa faz com que o país seja escolhido como porta de entrada da União Europeia, um ponto vital de distribuição de produtos para todo o Continente Europeu. Atualmente, a troca comercial entre Brasil e Países Baixos chega a 7 bilhões de euros, ao passo que cerca de 10% da carga do principal porto da União Europeia, o de Rotterdam, vem do Brasil. Além disso, os Países Baixos são o maior mercado brasileiro na Europa, recebendo quase



5% das vendas brasileiras para o exterior, fato que responde por uma tradicional balança comercial superavitária em favor do Brasil.

O estoque acumulado de investimentos neerlandeses no Brasil atingiu cerca de US\$ 120 bilhões. Somente em 2017 foram cerca de US\$ 11 bilhões. Grandes empresas neerlandesas, além de instituições financeiras, têm fortes interesses em nosso país. O número de empresas neerlandesas em território brasileiro passou de 50, em 1995, para mais de 150, em 2013. Dentre as empresas holandesas mais conhecidas dos brasileiros, posso citar a Shell, Unilever, C&A, Phillips, Heineken, AkzoNobel e Elsevier.

O presente Acordo de Serviços Aéreos em apreço, portanto, ao renovar o vigente Acordo sobre Transporte Aéreo, de 1976, certamente propiciará não só a manutenção, como também o aprofundamento do relevante intercâmbio já existente entre o Brasil e o Reino dos Países Baixos.

Entre os termos acordados nesta relevante atualização, destacam-se: a liberdade para a definição dos pontos de origem, intermediário e destino, além de quadro de rotas totalmente aberto, e o direito de fazer escalas para embarque e desembarque internacional de passageiros e carga; a liberdade para a quantidade ofertada de voos mistos (passageiros e carga); liberdade tarifária - tarifas estabelecidas em condições de mercado; a livre designação de empresas pelos dois países; liberdade mútua para o estabelecimento de prepostos comerciais e serviço de apoio em solo; a vedação a práticas anticoncorrenciais, inclusive à concessão de subsídios ou auxílios públicos desarrazoados; tarifas aeronáuticas não discriminatórias; aceitação mútua de certificados emitidos pelas autoridades aeronáuticas de ambos os países; restrição a horários de vôos apenas para atender a requisitos operacionais; e a prevalência deste acordo sobre outros sempre que os termos deste forem mais flexíveis.

O novo acordo aéreo negociado com o Reino dos Países Baixos, em cuja confecção atuaram em conjunto representando o Governo Brasileiro a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), o Ministério da Infra-estrutura e o Ministério das Relações Exteriores, representa a consolidação da política de





Céus Abertos e visa a liberdade de atuação para as regras de serviços aéreos entre os dois países.

O acordo garante a livre determinação de capacidade, liberdade tarifária, múltipla designação de empresas, quadro de rotas aberto, direitos acessórios de tráfego e codeshare (compartilhamento de códigos) bilateral e com empresas de terceiros países. O novo acordo permitirá ainda às empresas de ambos os países servir pontos no seu território com ou sem mudança de aeronave; efetuar paradas intermediárias ("stopovers"); transportar tráfego em trânsito no território do outro país e combinar tráfegos na mesma aeronave, independentemente da origem, desde que o voo se inicie ou termine no Território do país que tenha designado a Empresa Aérea. Além disso, haverá aceitação mútua dos certificados emitidos pelas autoridades de aviação dos signatários. O ASA também garante reciprocidade nas regras de tratamento entre as empresas dos dois países, além de prever controles no caso de abuso de poder de mercado pelas empresas ou tratamentos desiguais por parte dos signatários.

O acordo permite a exploração do mercado brasileiro e holandês de serviços aéreos em condições aderentes ao princípio dos Céus Abertos: haverá liberdade quanto às definições de capacidade e quantidade de voos, pontos e origem e destino, política tarifária e a consolidação da garantia da 5ª Liberdade do Ar, que vem a ser o direito de transporte de passageiros e carga entre o território de outro Estado contratante e o território de um terceiro Estado, no âmbito de um serviço aéreo destinado a ou proveniente do Estado de nacionalidade da aeronave. Além disso, o acordo propicia ainda a manutenção da concorrência entre as empresas participantes do mercado.

Feitas essas considerações, no âmbito da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, considerando que o presente instrumento atende aos interesses nacionais e se coaduna com os princípios que regem as nossas relações internacionais, particularmente com o princípio constitucional de cooperação entre os povos para o progresso da humanidade, VOTO pela aprovação do texto do Acordo Sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, assinado em

Brasília, em 8 de julho de 2019, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo em anexo.

Pela Comissão de Viação e Transportes, VOTO, no mérito, pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo proposto pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional.

Pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, VOTO pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo em apreço.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputado **MARCEL VAN HATTEM**

Relator

multipartFile2file3853731406796950524.tmp



**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL****PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2020  
(Mensagem nº 36, de 2020)**

Aprova o texto do Acordo Sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, assinado em Brasília, em 8 de julho de 2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo Sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, assinado em Brasília, em 8 de julho de 2019.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em                    de                    de 2020.

Deputado **MARCEL VAN HATTEM**  
Relator

