



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES.

### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 1.100, DE 2021.

Aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Canadá sobre Transporte Aéreo, assinado em Brasília, em 8 de agosto de 2011.

**Autor:** Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

**Relator:** Deputado HILDO ROCHA

## I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 1.100, de 2021, que “*Aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Canadá sobre Transporte Aéreo, assinado em Brasília, em 8 de agosto de 2011*”. A proposta é oriunda da Comissão de Relações Exteriores, que aprovou a Mensagem nº 758, de 2018, encaminhada pelo Poder Executivo.

O Acordo entre Brasil e Canadá tem vinte e seis artigos e um anexo, no qual se apresenta o quadro de rotas. Os artigos dispõem sobre: (1) Títulos e Definições; (2) Concessão de Direitos; (3) Designação e Autorização; (4) Negação, Revogação, Suspensão e Limitação de Autorização; (5) Aplicação de Leis e Regulamentos; (6) Segurança Operacional, Certificados e Licenças;





(7) Segurança da Aviação; (8) Direitos Alfandegários e Outras Taxas; (9) Estatísticas; (10) Preços; (11) Concorrência; (12) Disponibilidade de Aeroportos e Instalações e Serviços Aeronáuticos; (13) Tarifas Aeroportuárias e de Instalações e Serviços Aeronáuticos; (14) Capacidade; (15) Representantes das empresas; (16) Serviços de Apoio em Solo; (17) Vendas e Remessa de Divisas; (18) Impostos; (19) Aplicabilidade a Voos Charter/Não regulares; (20) Consultas; (21) Emendas; (22) Solução de Controvérsias; (23) Denúncia; (24) Registro na OACI; (25) Acordos Multilaterais; (26) Entrada em Vigor.

No quadro de rotas, permitem-se voos desde pontos aquém, passando por pontos de origem, pontos intermediários e pontos de destino, até pontos além, tanto para as empresas do Brasil como para as do Canadá.

Segundo a já citada Exposição de Motivos nº 758/2018, firmou-se o Acordo *“Desejando assegurar o mais alto grau de segurança operacional e da aviação civil no transporte aéreo internacional; Reconhecendo a importância do transporte aéreo internacional no estímulo ao comércio, ao turismo e aos investimentos; Desejando promover seus interesses no que diz respeito ao transporte aéreo internacional; e Desejando concluir um acordo sobre transporte aéreo suplementar à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, feita em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944”*.

A matéria foi também distribuída à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC, estando sujeita à deliberação do Plenário. Seu regime de tramitação é de prioridade. É o relatório.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Decreto Legislativo nº 1.100, de 2021, aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Canadá sobre Transporte Aéreo, assinado em Brasília, em 8 de agosto de 2011.





Referido Acordo substitui o que foi assinado entre as Partes em 1986, tempo no qual as regras praticadas no transporte aéreo internacional ainda tinham por base o estrito controle da concorrência e das condições de oferta, o que se tornou uma premissa obsoleta com a adoção gradual, na década de 1990, de políticas mais liberais no que concerne à atuação dos agentes no mercado de aviação civil. No ano de 2011, além do Acordo com o Canadá, o Brasil firmou também acordo aéreo com os Estados Unidos da América, em termos bastante semelhantes ao que agora se analisa. O Acordo com os Estados Unidos seguiu rito menos demorado, tendo sido promulgado em junho de 2018.

Nessas duas avenças, além de se atualizarem regras em virtude de alterações havidas no âmbito do quadro institucional e econômico de cada um dos países, garante-se o exercício de direitos de tráfego de até 6ª liberdade – ponto aquém (de um terceiro Estado), ponto intermediário (do Estado de nacionalidade da aeronave) e ponto além (do território da outra Parte) – e, ainda, abrigam-se políticas de multidesignação de empresas e de código compartilhado (*codeshare*), prescrições importantes para a promoção tanto da produtividade das transportadoras como da competitividade no transporte internacional. Vale a pena registrar aqui que a hipótese de embarcar e desembarcar passageiro no território do outro país (cabotagem) não está contemplada no Acordo.

Quanto às tarifas de transporte, adota-se a saudável e moderna prática de conceder autonomia aos operadores para estabelecê-las livremente, sem a necessidade de sujeitá-las à aprovação das autoridades governamentais. Essa autonomia também se verifica na definição de frequência e de capacidade dos serviços acordados, cabendo às empresas assumirem o risco do negócio.

Estudos que analisam as condições de oferta a partir da adoção de regras mais flexíveis na prestação do serviço de transporte aéreo entre dois ou mais países, sistematicamente, indicam haver ganho para o usuário, que pode se beneficiar de condições concorrenciais mais intensas.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete do Deputado Hildo Rocha - MDB/MA**

Não por acaso, a IATA (International Air Transport Association) e a OACI (Organização de Aviação Civil Internacional, entidade vinculada à ONU) defendem o mesmo ponto de vista.

Em vista de tudo isso e considerando a importância das relações bilaterais com o Canadá – décimo segundo país que mais importa do Brasil e décimo oitavo que mais exporta para o Brasil (dados de 2021) –, meu voto é pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.100, de 2021.

Sala da Comissão, em 11 de outubro de 2022.

**Deputado HILDO ROCHA**  
**Relator**

Apresentação: 13/10/2022 10:38 - CVT  
PRL 1 CVT => PDL 1100/2021

**PRL n.1**

