



CAMARA DOS DEPUTADOS

**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA
NACIONAL**

Apresentação: 20/03/2023 18:07:42.370 - CREDN
PRL 1/0

PRL n.1

MENSAGEM Nº 392, DE 2022

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado PAULO ALEXANDRE BARBOSA

I – RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, no dia 19 de julho de 2022, a Mensagem nº 392, de 2022, acompanhada de Exposição de Motivos Conjunta do Ministro das Relações Exteriores e do Ministro da Infraestrutura, EMI nº 00203/2021 MRE MINFRA, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o art. 49, I, combinado com o art. 84, VIII da Constituição Federal, do texto Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.

Autuada pelo Departamento de Comissões da Câmara dos Deputados, a Mensagem foi distribuída inicialmente a esta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, sendo igualmente prevista a apreciação da matéria pela Comissão de Viação e Transportes, pela Comissão de Finanças e Tributação (mérito e art. 54, RICD) e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54, RICD), para posterior deliberação do Plenário desta Casa.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD232902310700>



* C D 2 3 2 9 0 2 3 1 0 7 0 0 *

O instrumento internacional em escopo é composto por 26 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas e liberdades do ar contempladas na avença.

O **Artigo 1º** discrimina uma série de conceitos jurídicos fundamentais para a aplicação do Acordo. Destacamos, entre outras, as definições adotadas de “Autoridade Aeronáutica”, que, no caso do Brasil, é representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso de Portugal, por entidade homônima; de “empresa de transporte aéreo designada”, que significa uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3º do Acordo; de “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa de transporte aéreo” e “escala para fins não comerciais”, que têm os significados atribuídos no Artigo 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, bem como nos seus Anexos e Emendas, na medida em que tenham entrado em vigor para ambas as Partes; de “nacionais da República Portuguesa”, que devem ser entendidos como nacionais dos Estados-Membros da União Europeia; e de “Tratados da UE”, que englobam o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

O **Artigo 2º** define o conjunto básico de direitos e obrigações constituídos por este Acordo de Serviços Aéreos. Cada Parte concede à Outra, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas constante no Anexo, os seguintes direitos, a serem usufruídos pelas empresas de transporte aéreo designadas por cada uma delas:

- a) sobrevoar o território da outra Parte, sem pousar;
- b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; e
- c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas do Acordo, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou correio, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território da outra Parte.

O dispositivo estende a empresas aéreas não designadas os direitos de sobrevoo sem escalas e de paradas técnicas e exclui expressamente a



* C D 2 3 2 9 0 2 3 1 0 7 0 0

concessão a empresas aéreas designadas do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, carga e correio, mediante remuneração ou em regime de fretamento, destinados a outro ponto no território dessa outra Parte (direito de cabotagem).

O **Artigo 3º** delimita o regime de designação e autorização de empresas de transporte aéreo entre as Partes. Cada Parte tem o direito de designar, por escrito e mediante a comunicação entre as respectivas autoridades aeronáuticas, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo. A Parte requerida deve conceder, na forma e no modo prescritos pelo Acordo e com a máxima celeridade, a autorização de operação e as permissões técnicas apropriadas para as requisições expedidas, desde que preenchidos os seguintes critérios:

- a) a empresa aérea deve estar estabelecida no território da Parte que a designa, e possuir uma licença de exploração válida, nos termos da legislação aplicável;
- b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada deve ser exercido e mantido pelo Brasil, no caso de uma empresa aérea designada pelo Brasil, ou pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do Certificado de Operador Aéreo, no caso de uma empresa designada por Portugal;
- c) a Parte que designa a empresa aérea deve cumprir as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e
- d) a empresa aérea designada deve estar qualificada para satisfazer as condições prescritas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

O **Artigo 4º** trata do direito da Parte requerida, por meio de sua autoridade aeronáutica, de negar as autorizações de empresas aéreas designadas pela outra Parte, ou de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, quando não satisfeitos os critérios



* C D 2 3 2 9 0 2 3 1 0 7 0 0 *

do artigo 3º do Acordo, ou ainda quando a empresa aérea designada não cumprir a legislação da Parte que concede a autorização ou quando não explorar os serviços acordados em consonância com as condições previstas no Acordo.

Contudo, a menos que a aplicação imediata de tais medidas restritivas seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou às disposições do Acordo, ela será exercida somente após a realização de consultas com a outra Parte, em um prazo de até 30 dias da solicitação, salvo entendimento diverso entre as Partes.

O **Artigo 5** estipula o cumprimento não discriminatório de leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída de seu território de aeronaves em serviços aéreos internacionais, bem como à operação e navegação dessas aeronaves em seu território, imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares aplicáveis a passageiros, tripulação e carga, incluindo mala postal. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de taxas alfandegárias e de outros impostos similares.

O **Artigo 6º** dispõe sobre regime de reconhecimento de certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, quando forem emitidos conforme requisitos iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção de Chicago. As condições previstas no dispositivo também se aplicam a uma empresa designada por Portugal cujo controle regulatório efetivo seja exercido e mantido por outro Estado-Membro.

O **Artigo 7º** disciplina os procedimentos de consulta e avaliação sobre segurança operacional. Cada Parte pode realizar consultas, dentro de 30 dias da solicitação, a respeito das normas e requisitos adotados pela outra Parte sobre segurança operacional em aspectos relacionados com as tripulações de voo, aeronaves ou operações de aeronaves, notificando-a e apontando as medidas saneadoras no caso de se concluir que a outra Parte não mantém nem administra de maneira efetiva padrões de segurança conformes às normas estabelecidas pela Convenção de Chicago. Perdurando a inobservância às normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), o Secretário desta organização será disso notificado. Também é definido um regime de inspeção de



* C D 2 3 2 9 0 2 3 1 0 7 0 0



rampa (ou “plataforma de estacionamento”) de aeronaves operadas por empresas designadas por uma Parte enquanto no território da outra Parte, com o intuito de verificar a validade dos documentos da aeronave e da tripulação e a conformidade das condições da aeronave e de seus equipamentos com o padrão da Convenção de Chicago. Se as autoridades de uma Parte concluírem que medidas imediatas sejam essenciais para a segurança operacional da empresa aérea designada pela outra Parte, podem suspender ou modificar imediatamente as autorizações dessa empresa aérea.

O **Artigo 8º** cuida da segurança da aviação, reafirmando a obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, em consonância com o regime jurídico internacional sobre a matéria, em especial 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 na 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 de qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil aos quais ambas as Partes venham a aderir e das disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

As Partes Contratantes se comprometem a fornecer toda a assistência mútua necessária e adotar as medidas adequadas para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações de voo, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil, podendo entrar em consultas entre si no caso de divergências entre os regulamentos e métodos nacionais e o padrão da OACI, ou quando houver motivos razoáveis para acreditar que a contraparte não cumpre as disposições de segurança da aviação deste artigo.



□

O **Artigo 9º** preserva o princípio do tratamento nacional, pelo qual nenhuma Parte permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas conforme o Acordo tarifas aeronáuticas superiores àquelas cobradas de suas próprias empresas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes. Além disso, estabelece-se a necessidade de transparência tarifária, uma vez que cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre as autoridades competentes e as empresas aéreas, sendo oferecida oportunidade para manifestação prévia das entidades afetas no caso de alguma alteração tarifária.

O **Artigo 10** estabelece as condições em que as Partes devem isentar as empresas aéreas designadas de restrições sobre importações, direitos alfandegários, taxas de inspeção e outros encargos semelhantes, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados. Cumpre notar que o § 6º do dispositivo prescreve que: “Nada neste Acordo impede Portugal de aplicar, numa base não discriminatória, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos sobre o combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma empresa de transporte aéreo designada do Brasil e que opere entre um ponto situado no território de Portugal e outro ponto situado no território de Portugal ou no território de outro Estado-Membro da UE.”

O **Artigo 11** facilita às empresas aéreas designadas a liberdade para determinar a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a serem ofertadas, conforme considerações de mercado, sendo vedada a limitação unilateral por qualquer das Partes ao volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, bem como aos tipos de aeronaves operadas, exceto por necessidades alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes, consoante o artigo 15 da Convenção de Chicago (Taxes Aeroportuárias e Similares).

O **Artigo 12** garante liberdade às empresas aéreas designadas para determinar livremente os preços dos serviços, sem a necessidade de



aprovação, mas sujeitas à eventual exigência de notificação ou registro de preços junto às autoridades aeronáuticas. Deve-se observar que as tarifas praticadas por empresas aéreas designadas pelo Brasil para o transporte efetuado inteiramente dentro da União Europeia ficam sujeitas ao Direito da União Europeia.

O **Artigo 13** confere às empresas aéreas designadas por cada Parte o direito à oportunidade justa e equitativa para explorar os serviços acordados. As Partes devem informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência que possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo relativos ao Acordo, notificando a existência de eventuais incompatibilidades entre tais normas e a aplicação do Acordo e tomando todas as ações apropriadas em sua jurisdição para eliminar as formas de discriminação e práticas anticompetitivas ou predatórias no exercício dos direitos e privilégios definidos na avença. Ademais, as Partes estão proibidas de conceder ou permitir a concessão de subvenções ou auxílios estatais às suas empresas aéreas designadas quando possam afetar adversamente as oportunidades justas e equitativas da concorrência oferecidas às empresas aéreas da outra Parte na operação de serviços aéreos internacionais pertinentes ao Acordo. Em particular, as subvenções ou auxílios estatais são definidos como:

“os apoios concedidos, direta ou indiretamente, pelo Estado ou por um organismo público ou privado designado ou controlado pelo Estado, numa base discriminatória, a uma empresa de transporte aéreo designada. Tais apoios podem incluir, mas não estão limitados a, compensação de perdas de exploração; entradas de capital, apoios a fundo perdido ou empréstimos em condições privilegiadas; concessão de vantagens financeiras sob a forma de não percepção de benefícios ou de não cobrança de créditos; renúncia a uma remuneração normal dos fundos públicos utilizados; isenções fiscais; compensação por encargos financeiros impostos pelas autoridades públicas; ou acesso discriminatório a instalações aeroportuárias, combustíveis ou outras instalações adequadas necessárias à exploração normal de serviços aéreos.”

O dispositivo prescreve, ainda, a possibilidade de consultas entre as Partes quando uma considerar que suas empresas aéreas sejam alvo de discriminação ou práticas desleais, ou que as subvenções ou auxílios concedidos pela outra Parte possam afetar adversamente as oportunidades justas e



* C D 2 3 2 9 0 2 3 1 0 7 0 0 *

equitativas de concorrência oferecidas às suas empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais no escopo do Acordo, permitindo, no caso de resultarem infrutíferas as consultas, a suspensão dos direitos previstos no art. 2º do Acordo às empresas aéreas da outra Parte, ou a revogação ou a imposição de condições à autorização de operação das empresas da outra Parte.

O **Artigo 14** prevê a possibilidade de conversão de divisas e remessa ao exterior de receitas locais provenientes da venda de serviços aéreos e atividades conexas, de maneira expedita, à taxa de câmbio aplicável de acordo com as leis e regulamentos de cada Parte e sujeita apenas aos encargos administrativos e cambiais normalmente cobrados pelos bancos para essas operações.

O **Artigo 15** confere o direito às empresas aéreas designadas de vender e de comercializar no território da outra Parte serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, à escolha da empresa. Cada empresa aérea designada de cada Parte terá o direito de vender serviços de transporte aéreo, sendo qualquer pessoa livre para adquirir tais serviços, na moeda desse território ou, em conformidade com os regulamentos vigentes em matéria cambial, em moedas livremente conversível de outros países. As empresas aéreas designadas de cada Parte podem pagar as despesas realizadas localmente, incluindo as despesas incorridas com a aquisição de combustível, no território da outra Parte, em moeda local. As empresas de transporte aéreo podem, segundo o seu próprio critério, pagar essas despesas no território da outra Parte, em moedas livremente conversíveis, em conformidade com a regulamentação aplicável à moeda local.

O **Artigo 16** permite às empresas aéreas designadas de cada Parte, com base na reciprocidade, estabelecer no território da outra Parte representações comerciais e instalações necessárias à prestação de serviços de transporte aéreo, bem como trazer e manter seus representantes, pessoal executivo, comercial, operacional, técnico e proceder diretamente à venda de transporte aéreo na outra Parte, inclusive por meio de agentes, se assim acordado pelas empresas envolvidas. As necessidades de pessoal podem ser satisfeitas com pessoal próprio de qualquer nacionalidade ou por meio de serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa de transporte



aéreo que opere no território da outra Parte autorizadas para tanto.

O **Artigo 17** estipula que as empresas envolvidas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, estatísticas relacionadas com a exploração dos serviços aéreos previstos no Acordo.

O **Artigo 18** dispõe que as empresas aéreas designadas devem, quando necessário, notificar às autoridades aeronáuticas da outra Parte o programa de horários dos serviços aéreos e as condições da sua exploração com pelo menos 30 dias antes do início da operação dos serviços acordados, aplicando-se o mesmo procedimento para qualquer modificação significativa nos horários, ou com 5 dias úteis de antecedência, no caso de voos de reforço fora do quadro de horários aprovado ou alterações menores.

O **Artigo 19** permite às Partes realizarem consultas entre si, por meio de suas autoridades aeronáuticas, sobre a interpretação, aplicação ou cumprimento satisfatório do Acordo, mediante reuniões ou por correspondência, realizadas no período de 45 dias da data de recebimento da solicitação por escrito da Parte interessada, a menos que outra forma seja mutuamente acordada.

O **Artigo 20** discrimina o mecanismo de solução de controvérsias que surjam sobre a interpretação ou aplicação do Acordo, caso em que, em um primeiro momento, as autoridades aeronáuticas devem procurar resolvê-la por meio de negociações, por via diplomática. Se insuficientes, as Partes podem submeter o diferendo à decisão de um órgão independente ou, a pedido de qualquer uma delas, à decisão vinculante de um tribunal arbitral composto por três árbitros, conforme parâmetros estabelecidos no dispositivo. O descumprimento de uma decisão final do tribunal arbitral por uma Parte ou por sua empresa aérea designada enseja a possibilidade de limitação, suspensão ou revogação de qualquer direito ou privilégio pela outra Parte concedido em razão do Acordo enquanto perdurar a situação de inadimplemento. Cada Parte deverá custear as despesas do árbitro por ela nomeado. As restantes despesas do tribunal arbitral deverão ser repartidas em montantes iguais entre as Partes.

Os **Artigos 22 a 26** abrangem as cláusulas procedimentais do Acordo, estabelecendo critérios para: emendas, permitidas de maneira geral, e, particularmente, no caso de adaptação do Acordo a tratados multilaterais supervenientes que envolvam ambas as Partes; denúncia, que pode ser feita por



* C D 2 3 2 9 0 2 3 1 0 7 0 0

comunicação de qualquer Parte à Outra e à OACI, com vigência diferida em um ano; entrada em vigor, que ocorre na data de recebimento da última Nota Diplomática que informe a satisfação de todos os procedimentos internos de incorporação do instrumento, produzindo efeito revocatório sobre o hoje vigente Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 11 de novembro de 2002; e o registro na OACI do Acordo e de emendas, após sua assinatura.

O **Anexo** compreende o Quadro de Rotas, pelo qual as empresas aéreas designadas podem utilizar quaisquer pontos de origem no território da Parte que designa, quaisquer pontos intermediários, quaisquer pontos de destino na outra Parte e quaisquer pontos além. Além desses direitos, as empresas poderão, sem limitação de direção ou geográfica, e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que o transporte seja parte de um serviço que comece ou termine no território da Parte que designa a empresa aérea:

- a) efetuar voos em uma ou ambas as direções;
- b) combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;
- c) servir, nas rotas, pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem;
- d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos intermediários e/ou além;
- e) transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas.

Deve-se notar que, conforme o art. 21, § 3º do Acordo, o Anexo poderá ser revisado por escrito, por entendimento entre as autoridades aeronáuticas das Partes, mediante confirmação por via diplomática, sem que isso seja considerado uma emenda ao Acordo.

O Acordo foi celebrado em Lisboa, em 2 de julho de 2021, em dois exemplares originais, em língua portuguesa, sendo ambos os textos autênticos.



* C D 2 3 2 9 0 2 3 1 0 7 0 0 *

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.

O Acordo em apreço conforma-se, em termos gerais, aos acordos-modelo de serviços aéreos da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e a diversos outros instrumentos de mesma natureza que o Brasil tem celebrado nos últimos anos. No Brasil, estão em vigor entendimentos bilaterais (acordos e memorandos de entendimento) sobre serviços aéreos com pelo menos 107 países. No âmbito regional, o Brasil é signatário do Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais e do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC).

Orientados pela modernização e a busca por eficiência, economicidade e segurança operacional no setor, os acordos de serviços aéreos dos últimos anos têm conferido, em regime de reciprocidade e conforme o princípio do tratamento nacional (não discriminação), maior abertura às empresas aéreas no estabelecimento de rotas e frequências de voos, dentro de um quadro de rotas e liberdades de tráfego predefinidos pelas autoridades aeronáuticas dos Estados contratantes, bem como na liberdade tarifária e na definição de códigos compartilhados, ao mesmo tempo em que incorporam maiores exigências no campo da segurança operacional e segurança da aviação. Essa orientação segue os princípios norteadores da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), estabelecida por meio do Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, marco na modernização do setor.

Nesse panorama, o Acordo de 2021 entre Brasil e Portugal pertence à modalidade de Acordo de Serviços Aéreos do tipo “céus abertos”, que confere às empresas aéreas designadas pelas Partes direitos de liberdade tarifária e flexibilidade operacional para utilizar aeronaves próprias ou arrendadas, bem como de liberdade na definição do número e do trajeto de voos semanais,



dentro do quadro de rotas do Acordo.

Em perspectiva, o Acordo sob análise tem por propósito substituir o vigente Acordo de Serviços Aéreos (ASA) entre Brasil e Portugal, assinado em 2002, o qual possui uma série de restrições operacionais, entre elas o regime de dupla designação e a predeterminação da capacidade, limitada a 87 frequências mistas semanais e inúmeras restrições regionais.

Cumpre destacarmos que este ASA de 2022 já incorpora em seus termos as mudanças trazidas pelo Acordo sobre Certos Aspectos dos Serviços Aéreos firmado entre o Brasil e a União Europeia, em 2010, no qual o Brasil reconheceu a possibilidade de um Estado-Membro da UE designar uma empresa aérea oriunda de outro país do bloco para operar serviços de transporte aéreo internacional entre o Brasil e a Europa.

Em função do marco regulatório da União Europeia para o transporte aéreo, o Acordo acaba trazendo algumas cláusulas de aplicação unilateral, como a que permite que Portugal aplique, em base não discriminatória, impostos, taxas, direitos e outros encargos sobre combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma empresa de transporte aéreo designada do Brasil e que opere entre um ponto situado no território de Portugal e outro ponto situado no território de Portugal ou de outro Estado-Membro da União Europeia (art. 10, § 6º), e o dispositivo que excepciona a aplicação da liberdade tarifária prevista no art. 12 para tarifas praticadas por empresas de transporte aéreo designadas pelo Brasil para o transporte inteiramente efetuado dentro da União Europeia, que ficam sujeitas ao Direito da União Europeia (art. 12, § 4º). Nada obstante, tem-se um avanço relativo ao Acordo de 2002 no campo dos direitos de tráfego acessório, uma vez que empresas aéreas designadas podem operar entre pontos no território da outra Parte, mas sem direito de cabotagem, em rotas que partam do ou terminem no território da Parte que designa a empresa.

Como apresentado em nosso Relatório, o Acordo em epígrafe traz ainda outras particularidades, como um dispositivo mais intrusivo de defesa da concorrência, com regras de tratamento justo e equitativo para as empresas aéreas designadas pelas Partes e de proibição de subvenções ou auxílios



* C D 2 3 2 9 0 2 3 1 0 7 0 0

estatais discriminatórios e com efeito distorsivo sobre o serviço aéreo internacional entre as Partes, estipulando mecanismo de consultas e de contramedidas, que incluem a revogação da autorização de operação de empresas da Parte demandada (art. 13).

Em perspectiva histórica, a importância do transporte aéreo entre Brasil e Portugal está em trajetória de franca ascensão. O número de voos entre os dois países mais do que dobrou no comparativo de 2019 com 2018, para se utilizar o último dado antes da pandemia, potencializado pelo aumento da frequência de voos da Latam e Azul.

Em 2022, Portugal subiu para a 6ª posição no ranking de maiores mercados de turismo internacional com destino ao Brasil, saindo da 9º posição em 2019. Naquele ano, registrou-se a chegada de mais de 176 mil turistas portugueses, quase todos por meio do modal aéreo. Em 2021, o Brasil foi o quarto maior destino internacional de turistas portugueses.

Já Portugal recebeu quase 300 mil brasileiros só nos meses de junho e julho de 2022, o que é mais do que o período de retomada de voos, entre setembro de 2021 e fevereiro de 2022, quando chegaram 259 mil brasileiros. A título exemplificativo, a empresa aérea portuguesa TAP pretende oferecer 6 novos voos semanais para o Brasil no verão europeu de 2023 em relação a igual período de 2022.

Considerando-se os profundos e históricos laços de amizade e vínculos culturais e socioeconômicos que unem as duas nações, a importância inegável do transporte aéreo na maior integração entre as duas sociedades e economias e a necessidade da adoção de políticas para o setor aéreo que aliem economicidade, abertura e promoção da concorrência em condições não discriminatórias, o presente Acordo é uma atualização que vai na direção certa.

Feitas essas observações, reputamos não haver óbice quanto à forma ou conteúdo jurídico do Acordo, que atende o interesse nacional e consagra o princípio constitucional da “cooperação entre os povos para o progresso da humanidade” (art. 4º, IX, CF/88), sendo instrumento que irá regular os serviços aéreos entre o Brasil e Portugal de maneira mais eficaz, eficiente e segura, contribuindo para o incremento das relações bilaterais no campo comercial, turístico, cultural e de investimentos.



* C D 9 0 2 3 2 9 0 2 3 1 0 7 0 0

Diante dessas razões, voto pela **APROVAÇÃO** do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021, nos termos do projeto de decreto legislativo anexo.

Sala da Comissão, em de 2023.

Deputado PAULO ALEXANDRE BARBOSA
Relator



* 60232902310700*

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2023 (Mensagem nº 392, de 2022)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 2 de julho de 2021.

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

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

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado Paulo Alexandre Barbosa
Relator

