

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 609, DE 2017

Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa Rica, assinado em Brasília, em 04 de abril de 2011.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado MAURO LOPES

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 609, de 2017, que *“Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa Rica, assinado em Brasília, em 04 de abril de 2011”*. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 573, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

O Acordo entre o Brasil e Costa Rica tem o seguinte conteúdo, conforme descrição produzida na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional:

“O presente Acordo conta com um preâmbulo, 26 Artigos e 1 Anexo.

No preâmbulo, os Governos do Brasil e da Costa Rica, ambos Partes da Convenção sobre Avião Civil Internacional, afirmam o desejo de contribuir para o desenvolvimento da aviação internacional e concluir um

acordo com o propósito de estabelecer e explorar serviços aéreos entre e além seus respectivos territórios.

O Artigo 1 estabelece as definições do Acordo, das quais faço uma breve listagem:

a) “Autoridade aeronáutica”, se refere, no caso brasileiro, à autoridade de aviação civil representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da Costa Rica, o Conselho Técnico de Aviação Civil (CETAC).

b) Acordo significa este Acordo, qualquer anexo a ele e quaisquer emendas decorrentes.

c) “Capacidade” significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos, (frequências) ou de assentos, ou de toneladas de carga oferecidas em um mercado ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;

d) “Convenção” refere-se à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 07 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrada em vigor para ambas as Partes;

e) “Empresa Aérea designada”, significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada nos termos do presente Acordo.

f) “Preço” significa quaisquer preços e encargos que deverão ser pagos para o transporte aéreo de passageiros, bagagem e carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos.

g) “Tarifa aeronáutica” significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado,

pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e cartas; e

h) “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.

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.

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 pedido de 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 e a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições sobre segurança operacional e de segurança da Aviação, descritos no Acordo.

O Artigo 4 se refere à negação, revogação e limitação de autorização a qual ocorrerá se 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 dispostos 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 a aplicação dos regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares, nenhuma Parte dará preferência as suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar.

Os passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto estarão sujeitos a inspeção simplificada.

Na conformidade do 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, 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 Costa Rica 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, pode isentar 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 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 prevê a conclusão de um acordo especial que evite a dupla tributação.

O Artigo 12 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.

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 Costa Rica 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 do pedido para a conversão e remessa.

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 da flexibilidade operacional, estabelecem que cada empresa aérea designada poderá, nas operações dos serviços autorizados por este Acordo, usar suas próprias aeronaves ou aeronaves que tenham sido arrendadas, fretadas ou intercambiadas por meio de contrato celebrado entre empresas aéreas.

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 abre a possibilidade de solicitação de realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda do Acordo em seu cumprimento.

O Artigo 22 trata da solução de controvérsias, à exceção das que possam surgir decorrentes da Segurança Operacional, da qual trata o Artigo 7 e Artigo 8 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas das Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.

O Artigo 23 abre espaço para emendas ao Acordo, a serem negociadas entre as Partes e que entrarão em vigor por troca de Notas diplomáticas.

Nos termos do artigo 24, se um novo 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 25.

O presente Acordo, bem como suas possíveis emendas, serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional pela Parte em cujo território haja sido assinado, ou conforme acertado entre as Partes. Ele entrará em vigor, nos termos do Artigo 27, na data de recebimento da segunda nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

Finalmente, o Anexo estabelece o Quadro de Rotas a serem designadas pelas empresas aéreas. A Costa Rica pode operar de pontos na Costa Rica via quaisquer pontos para pontos no Brasil e de lá, para pontos além, enquanto o Brasil também pode operar de pontos no Brasil via quaisquer pontos com destino para pontos na Costa Rica e, desde lá, outros pontos”.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de decreto legislativo sob análise tem por objetivo aprovar o texto do *“Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa Rica, assinado em Brasília, em 04 de abril de 2011”*.

Referido Acordo foi conduzido, do lado brasileiro, conjuntamente pelo Ministério das Relações Exteriores e pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. O Acordo tem por objetivo incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os países signatários, mediante o estabelecimento de marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e da Costa Rica, e para além desses. Dessa forma, espera-se alcançar a ampliação das relações bilaterais nas áreas do comércio, do turismo e da cooperação, entre outras, com fundamento na competição entre as empresas transportadoras.

O Acordo que agora analisamos, assinado em 2011, segue, em linhas gerais, os princípios da política denominada de “céus abertos”, adotada pelo Governo brasileiro em algumas das últimas negociações bilaterais no campo do transporte aéreo, como foi o caso do Acordo com os Estados Unidos.

Quanto às normas, o Acordo com a Costa Rica estatui que os preços dos serviços aéreos poderão ser livremente fixados pelas empresas aéreas, sem estarem sujeitos à aprovação. A capacidade e a frequência dos serviços a serem prestados pelas companhias designadas também se submetem a regras de mercado, não necessitando haver acordo formal entre as Partes para a definição dessas variáveis. Esta, sem dúvida, é a tendência do mercado internacional de transporte aéreo.

Segundo a ANAC, a principal razão para a assinatura dos recentes acordos aéreos tem sido conferir maior flexibilidade às empresas transportadoras, em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. Por

óbvio, o que se espera com tal flexibilidade é a melhoria da prestação dos serviços para os usuários e a queda dos preços.

A Costa Rica é um parceiro comercial promissor do Brasil na América Central. Nosso País exporta principalmente automóveis e máquinas para os costarriquenhos. Em 2014, o intercâmbio comercial alcançou cerca de quinhentos e trinta milhões de dólares, tendo atingido quase um bilhão de dólares em 2012. O presente acordo tende a assumir um papel importante na meta de se recuperar o patamar anterior de intercâmbio e, por que não?, de superá-lo. Espera-se, enfim, que as trocas comerciais e o tráfego de passageiros entre as Partes ampliem-se com a entrada em vigor do Acordo bilateral.

Em face de todo o exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão de Viação e Transportes, o voto é pela aprovação **do Projeto de Decreto Legislativo nº 609, de 2017**.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado MAURO LOPES
Relator