

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 730, DE 2017

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia, celebrado em Brasília, em 11 de março de 2013.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado MAURO MARIANI

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 730, de 2017, que “Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia, celebrado em Brasília, em 11 de março de 2013”. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 579, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

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

*“O **Artigo 1** arrola as definições dos principais termos utilizados no instrumento, ao passo que o **Artigo 2** dispõe que cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste instrumento, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Anexo, sendo que as empresas aéreas designadas pelas Partes terão os seguintes direitos:*

a) de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

b) de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;

c) de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e

d) demais direitos especificados neste Acordo.

*Nos termos do **Artigo 3**, cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação, sendo que a essa outra Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:*

a) a empresa aérea designada seja estabelecida no território da Parte que a designa;

b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa;

c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança operacional) e no Artigo 9 (Segurança da Aviação) deste Acordo; e

d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacionais pela Parte que recebe a designação.

*O **Artigo 4** dispõe sobre a negação, revogação, suspensão e limitação das autorizações previstas no dispositivo anterior, relacionadas precipuamente ao descumprimento das condições especificadas em suas alíneas supracitadas; conquanto o **Artigo 5** prescreve que as leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, deverão ser aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte.*

*O **Artigo 6** prescreve que certificados de aeronavegabilidade, 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 os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 1944 (Convenção de Chicago).*

No tocante à segurança operacional, o **Artigo 7** dispõe que cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves adotadas pela outra Parte, sendo que tais consultas serão realizadas dentro dos trinta dias após a apresentação da referida solicitação.

Nos termos do **Artigo 8**, as Partes promoverão a cooperação entre suas autoridades reguladoras com o propósito de estabelecer acordos técnicos ou operacionais que facilitem a troca de informações em matéria de segurança operacional da aviação civil e de meio ambiente; o reconhecimento mútuo de certificação e/ou processos regulatórios de segurança operacional e o comércio de bens e serviços relacionados à aviação civil.

Quanto aos aspectos de segurança da aviação, o **Artigo 9** estabelece que as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo, atuando, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, de 1970, da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

Nos termos do **Artigo 10**, as tarifas aeronáuticas que possam ser impostas pelas autoridades ou órgãos competentes de cada Parte sobre as empresas aéreas da outra Parte serão justas, razoáveis, não injustamente discriminatórias, e repartidas equitativamente entre categorias de usuários, sendo, ainda, estabelecidas em condições não menos favoráveis do que as condições mais favoráveis disponíveis a qualquer outra empresa aérea no momento em que as tarifas sejam estabelecidas.

O **Artigo 11** versa sobre direitos alfandegários e dispõe que cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre

importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes e conhecimentos aéreos, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte que esteja operando os serviços acordados.

O **Artigo 12** estabelece que cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços aéreos internacionais a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado, sendo que nenhuma Parte 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.

Já o **Artigo 13** dispõe que os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitos a aprovação.

No tocante à concorrência, as Partes deverão, nos termos do **Artigo 14**, a pedido, informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência ou modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que poderiam afetar a operação de serviços aéreos cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.

Nos termos do **Artigo 15**, cada Parte deverá permitir às empresas aéreas designadas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, ao Estado que escolherem, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços aéreos 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.

O **Artigo 16** cuida das atividades comerciais, segundo o qual cada Parte deverá conceder às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território,

serviços de transporte aéreo internacional, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora.

*O **Artigo 17** dispõe 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, ao passo que o **Artigo 18** prescreve que as empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 30 (trinta) dias antes do início de operação dos serviços acordados.*

*As autoridades aeronáuticas das Partes poderão, conforme o **Artigo 19**, a qualquer momento solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento, conquanto, no tocante à solução de controvérsias, o **Artigo 20** dispõe no sentido de que, em caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção dos Artigos 7 (Segurança Operacional), e 9 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas das Partes deverão buscar resolvê-las por meio de consultas e negociações, e caso não cheguem a um acordo, a controvérsia deverá ser solucionada por vis diplomática.*

*O presente Acordo poderá ser emendado nos termos do **Artigo 21**, sendo que, segundo o **Artigo 22**, uma emenda será necessária para a adequação desse instrumento a um eventual acordo multilateral da espécie com o qual ambas as Partes venham a se comprometer.*

*O instrumento em apreço poderá ser objeto de denúncia por qualquer das Partes conforme o **Artigo 23**, será registrado na Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, nos termos de seu **Artigo 24**, e entrará em vigor, de acordo com o **Artigo 25**, sessenta (60) dias após o recebimento da segunda nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados por ambas as Partes, substituindo então o “Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia”, de 1996.*

*Ressalte-se, ainda, que 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 entre pontos de seus territórios.

*O **Fecho** registra que o presente Acordo foi feito em Brasília, em 11 de março de 2013, em português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.*

Assinaram o instrumento: o então Ministro Chefe da Secretária de Aviação Civil Wagner Bittencourt, pelo Governo da República Federativa do Brasil, e, pelo Governo da Nova Zelândia, seu Embaixador Jeffrey Hugh McAllister”.

II - VOTO DO RELATOR

O Acordo sobre Serviços Aéreos que, em 2013, firmaram entre si o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia substitui a avença existente entre as Partes, datada de 1996.

Em termos gerais, o Acordo segue a linha adotada pelo Brasil e pela maior parte dos países no campo do transporte aéreo internacional: permitir que, no aspecto puramente econômico, as empresas prestadoras de serviços aéreos possam determinar livremente os padrões de sua operação, de forma a alcançar maior produtividade a menores preços. É isso o que preconizam a IATA – Associação Internacional de Transporte Aéreo (entidade que congrega as empresas áreas) e a própria OACI – Organização de Aviação Civil Internacional, órgão da estrutura das Nações Unidas.

Saliente-se, porém, que no campo da segurança da aviação não se prescinde da atuação enérgica dos governos, de sorte a manter as operações dentro dos mais estritos padrões.

Importa observar que “o comércio bilateral Brasil-Nova Zelândia apresenta potencial de crescimento. Em 2015, exportamos um total de US\$ 64,2 milhões e importamos US\$ 56 milhões. Predominam, em nossa pauta de exportação para a Nova Zelândia, produtos manufaturados (cerca de 49% do total), seguidos dos produtos básicos (43%) e dos semimanufaturados (8%).

Em 2014, quase 90% de nossas importações foram de produtos manufaturados, seguidos de básicos e semimanufaturados”¹.

A par das relações com a Nova Zelândia propriamente dita, esse belo país é uma importante porta de entrada na Ásia, via hemisfério sul. É para tal continente que o eixo das atividades econômicas começa a se mover. Vale muito para o Brasil, portanto, manter conectividade com nações daquela região.

Sendo o que tinha a considerar, voto pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 730, de 2017.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado MAURO MARIANI

Relator

2017-17724

¹ <http://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=3514629&disposition=inline>