



Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA	Divisão de Apoio às Comissões
CNECP	
N.º Único	411643
Entidade/Secção	n.º 33 Data: 3/1/2011

A SUA EXCELENCIA A
PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA DA
REPÚBLICA

Of. n.º 33 - 19/COM/2011

03-11-2011

Assunto: Envio de Parecer sobre a Proposta de Resolução nº 5/XII/1ª - Aprova o Acordo de Transporte Aéreo entre o Canadá e a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, assinado em Bruxelas, a 17 de Dezembro de 2009, Deputada Relatora Rosa Maria Albernaz (PS)

Junto se envia a Vossa Excelência, para os devidos efeitos, o Parecer sobre a Proposta de Resolução nº 5/XII/1ª, que, Aprova o Acordo de Transporte Aéreo entre o Canadá e a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, assinado em Bruxelas, a 17 de Dezembro de 2009, aprovado na reunião da Comissão, de 2 de Novembro de 2011, por maioria, com os votos favoráveis dos Deputados dos Grupos Parlamentares do PSD, do PS, do CDS/PP, e a abstenção do PCP.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente da Comissão


(Alberto Martins)



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE NEGÓCIOS ESTRANGEIROS E COMUNIDADES PORTUGUESAS

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO N.º 5/XII

Aprova o Acordo de Transporte Aéreo entre o Canadá e a Comunidade Europeia e os seus Estados Membros, assinado em Bruxelas a 17 de Dezembro de 2009

PARECER

Nota Introdutória

Ao abrigo do disposto na alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição da República Portuguesa e nos termos do n.º 1 do artigo 198.º do Regimento da Assembleia da República, o Governo apresentou a Proposta de Resolução n.º 5/XII, que “Aprova o Acordo de Transporte Aéreo entre o Canadá e a Comunidade Europeia e os seus Estados Membros, incluindo os Anexos 1 a 3 e respectivas Declarações, assinado em Bruxelas, a 17 Dezembro de 2009.”

O conteúdo da Proposta de Resolução n.º 5/XII está de acordo com o previsto na alínea i) do artigo 161.º da Constituição da República Portuguesa e preenche os requisitos formais aplicáveis.

Por determinação da Senhora Presidente da Assembleia da República, de 14 Setembro de 2011, a referida Proposta de Resolução n.º 5/XII baixou à Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas bem como à Comissão de Assuntos Europeus.

I – Considerandos

a) Gerais

A promoção de um sistema de transporte aéreo internacional com base na concorrência leal entre transportadoras aéreas num mercado com a mínima intervenção e regulamentação por parte dos governos;



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

A necessidade de se proceder a uma abertura gradual dos mercados com vista à liberalização dos transportes aéreos e os Estados-membros da União Europeia;

A realização de um mercado integrado de aviação transatlântica vantajosa para os consumidores;

A importância da defesa do consumidor, incluída e reconhecida pela Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, assinada em Montreal em 28 de Maio de 1999;

A garantia de um mais elevado nível de segurança intrínseca e extrínseca no transporte aéreo internacional;

A preocupação com actos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que põem em causa a segurança de pessoas e bens e afectam negativamente as operações de transporte aéreo e minam a confiança do público na segurança da aviação civil;

b) Convencionais

A Convenção relativa às Infracções Cometidas a Bordo de Aeronaves, concluída em Tóquio em 14 de Setembro de 1963;

A Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, concluída em Haia a 16 de Dezembro de 1970;

A Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança Civil, assinado em Montreal em 23 de Setembro de 1971;

O Protocolo para a Repressão de Actos Ilícitos de violência nos Aeroportos destinados à Aviação Civil Internacional, concluído em Montreal em 24 de Fevereiro de 1988;



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

A Convenção sobre a Marcação de Explosivos Plásticos para efeitos de Detecção, concluída em 1 de Março de 1991;

A Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago em 7 de Dezembro de 1944;

O Acordo entre o Canadá e a Comunidade Europeia em matéria de segurança da aviação civil, assinado em 6 de Maio de 2009, em Praga.

c) Acordos entre Portugal e o Canadá

Acordo entre o Governo do Canadá e o Governo de Portugal sobre serviços aéreos entre os territórios canadiano e português, assinado em 25 de Abril de 1947;

Troca de notas assinadas em 24 e 30 de Abril de 1957 entre o Governo do Canadá e o Governo de Portugal que altera os n.ºs 3 e 4 do Anexo do Acordo sobre serviços aéreos entre os dois países, assinado em Lisboa, em 25 de Abril de 1947;

Troca de notas assinado em 5 e 31 de Março entre o Canadá e Portugal que altera o n.º7 do Acordo sobre serviços aéreos entre os dois países.

d) O Objecto do presente Acordo

Na parte substantiva do Acordo verifica-se que este se desdobra em 26 artigos a que se juntam três anexos e duas declarações.

Da análise do articulado do Acordo, há que sublinhar a importância do Artigo 2.º relativo à concessão de direitos. Estatuí o citado preceito que, no que se refere à realização de transportes aéreos internacionais pela companhias da outra Parte, cada Parte concede à outra o direito de sobrevoar o seu território sem aterrar, realizar escalas para fins não comerciais, realizar escalas no seu território nas rotas especificadas no presente Acordo para embarque e desembarque de



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

passageiros e carga, incluindo correio, separadamente ou em combinação, além dos demais direitos previstos no mesmo.

Sob a epígrafe “Designação, autorização e revogação”, o Artigo 3.º vem consagrar as modalidades prescritas para as autorizações de exploração e licenças técnicas, bem como os prazos a que estão sujeitas, assim como o regime aplicável em caso da revogação da autorização.

Para evitar eventuais conflitos sobre a legislação e regulamentação aplicável, esta matéria encontra-se prevista no Artigo 5.º, aí se estabelecendo o princípio de que cada Parte deve fazer respeitar no seu território a sua legislação e regulamentos.

Os dois artigos subsequentes tratam, respectivamente, da segurança intrínseca e extrínseca, nos quais se encontra vertida em forma convencional a importância da cooperação e da troca de informação respeitante às operações aéreas, bem como a realização de actividades conjuntas de supervisão, incluindo com países terceiros.

De notar, porém, que ambas as partes, nos termos do n.º4 do Artigo 6.º se comprometem a proceder à aceitação recíproca dos certificados e das licenças. Já no n.º 5 do mesmo preceito se estabelece que no caso, após a realização de consultas entre as Partes ou as respectivas autoridades aeronáuticas, se verificar que não estão a ser administradas as normas e prescrições de segurança e após notificação desse facto à outra Parte, é fixado um prazo de quinze dias, ou outro que possa ser acordado, para serem adoptadas as medidas correctivas adequadas, findo o qual podem ser revogadas, suspensas ou restringidas as autorizações de exploração ou licenças técnicas. No que tange à segurança extrínseca da aviação civil, segundo o estabelecido no n.º3 do Artigo 7.º, as Partes prestar-se-ão, sempre que solicitado, a assistência mútua necessária, com vista a impedir actos ilícitos de captura de aeronaves civis e outros actos de interferência ilícita contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações e dos aeroportos e infra-estruturas de navegação aérea, bem como de qualquer ameaça contra a segurança da aviação civil. De salientar também que de acordo com o n.º6 do mesmo Artigo, as Partes concordam em envidar todos os esforços no sentido do reconhecimento mútuo dos seus padrões de segurança.

O regime a que ficam sujeitos os direitos aduaneiros, impostos e taxas encontra-se consignado no Artigo 8.º, estando aí previsto, numa base de reciprocidade, o princípio da isenção, à excepção das taxas sobre os custos de serviços prestados.

A protecção dos interesses dos consumidores é reconhecida no Artigo 10.º do presente Acordo, reconhecendo as Partes a faculdade de adoptar ou exigir que as companhias aéreas adoptem,



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

numa base não discriminatória, medida razoáveis e proporcionais sobre: requisitos de protecção dos fundos adiantados às companhias aéreas; medidas compensatórias em caso de recusa de embarque; reembolso de passageiros; divulgação da identidade da transportadora aérea que efectivamente explora a aeronave; capacidade financeira das companhias aéreas das partes em causa; seguro de responsabilidade civil em caso de danos físicos dos passageiros; e definição de medidas em matéria de acessibilidade.

A disponibilidade de aeroportos e de infra-estruturas e serviços aeronáuticos é também objecto de regulação, estando reflectida no Artigo 11.º do presente Acordo, o qual prevê sua a colocação à disposição das companhias aéreas das Partes, numa base não discriminatória, logo que sejam adoptadas as modalidades de utilização. As taxas a aplicar às companhias aéreas pelos serviços de navegação aérea e controlo de tráfego aéreo vem estatuída no Artigo 12.º, as quais devem ser adequadas, razoáveis, relacionadas com os custos, não injustamente discriminatórias e equitativamente repartidas entre as categorias de utilizadores. No que concerne ao quadro comercial, dispõe o Artigo 13.º que cada Parte concede às companhias aéreas da outra Parte oportunidades justas e equitativas de prestação de serviços aéreos abrangidos pelo presente Acordo, matéria esta que depois é densificada ao longo de dezassete números, desdobrados estes ainda em várias alíneas, e que abordam os seguintes pontos: capacidade, partilha de códigos, assistência em escala, representantes da companhia aérea, vendas, despesas realizadas localmente e transferência de fundos, serviços intermodais, tarifas, contratos de franquia e de utilização de marca, locação de aeronave com tripulação, e ainda voos charter não regulares.

A adopção leal de práticas concorrenciais é a regra prevista no Artigo 14.º, que considera essencial para esse desiderato o conhecimento das condições de privatização das companhias aéreas, a eliminação das subvenções que distorcem a concorrência, o acesso equitativo e não discriminatório às infra-estruturas e serviços aeronáuticos e aos sistemas informatizados de reservas. Porém, se uma das Partes considerar que as condições existentes no território da outra Parte podem afectar negativamente o ambiente equitativo e concorrencial, pode, nos termos do n.º 2 do mesmo artigo, solicitar reuniões ao Comité Misto (Artigo 17.º) e fazer observações. As condições negativas vêm depois referidas no n.º 3, e são as seguintes: injeções de capital, subvenções cruzadas, auxílios, garantias e propriedade, desagravamentos ou isenções fiscais, protecção contra as falências ou os seguros por parte de quaisquer entidades governamentais. Por outro lado,



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

nos termos do Artigo 21.º, o Comité Misto desempenha um verdadeiro papel de tribunal de primeira instância no que respeita à resolução de litígios, cuja forma de os dirimir se encontra regulado ao longo dos sete números deste preceito em que também é prevista a arbitragem de um tribunal composto por três árbitros, dois designados pelas partes, os quais cooptarão depois um terceiro árbitro. A criação do Comité Misto resulta do Artigo 17.º e destina-se a analisar a aplicação do presente Acordo. Composto por representantes das Partes, reunir-se-á no mínimo uma vez por ano, funcionando na base da cooperação, cujo regime de funcionamento e consultas obedece ao previsto, sendo que as suas decisões serão, nos termos do n.º9 deste preceito, adoptadas por consenso.

A gestão do tráfego aéreo e a manutenção de designação e autorizações são questões reguladas pelos Artigos 15.º e 16.º do presente Acordo, dispondo-se as Partes, mais uma vez, a cooperarem e a colaborarem entre si de modo a optimizarem a exploração de serviços e a navegação aérea.

Sendo um adquirido que a aviação internacional tem grandes impactos ao nível do ambiente, a norma do Artigo 18.º é-lhe precisamente dedicada, enformando o regime jurídico que neste âmbito é aplicado à protecção ambiental.

Alterações ao presente Acordo, sua entrada em vigor e aplicação provisória, denúncia e registo do mesmo são questões de forma que se encontram previstas nos artigos 22.º a 25.º, respectivamente, assim como a relação com outros acordos que está previsto precisamente no Artigo 26.º com que este se conclui e que remete directamente para os Anexos que são os seguintes: 1 – quadro de rotas; 2 – disposições sobre disponibilidade de direitos; e 3 – acordos bilaterais entre o Canadá e os Estados-Membros da Comunidade Europeia, no qual se menciona que, ao abrigo do Artigo 26.º do Acordo, ficam suspensos ou serão substituídos os Acordos bilaterais de transporte aéreo existentes.

e) 1. Da Base Jurídica Comunitária

O enquadramento legal da presente proposta decorre do artigo 216.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

2. Do Princípio da Subsidiariedade



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Não sendo a matéria em causa da competência exclusiva da UE, a proposta observa o princípio da subsidiariedade, no sentido de que a União Europeia pode realizar melhor os objectivos propostos do que individualmente pelos Estados-Membros. De facto, o presente Acordo visa proporcionar a todas as transportadoras aéreas na União Europeia condições de acesso equitativas ao mercado canadiano, não reduzindo, contudo o nível de acesso já alcançado com acordos bilaterais actualmente em vigor. Promove, por outro lado, um sistema de aviação baseado na concorrência com um mínimo de intervenção e de regulamentação governamentais. A par disto, o Acordo de Transporte Aéreo entre o Canadá e a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros contribui para a abertura gradual dos mercados através da eliminação de restrições da capacidade de oferta das transportadoras aéreas, e estabelece uma cooperação nas áreas da segurança, das questões sociais, da defesa do consumidor, ambiente, gestão de tráfego, auxílios estatais e concorrência, introduzindo um melhor enquadramento no que respeita às transportadoras aéreas em matéria de direitos aduaneiros e taxas, acesso a sistema informatizado de reservas, supressão de restrições de capacidade e requisitos de registo, liberdade de assistência em escala e plena liberdade tarifária.

Neste sentido, considera-se que a proposta respeita o princípio da subsidiariedade.

Parte II – Opinião da Relatora

A relatora considera que o presente Acordo constitui um importante passo no sentido do aprofundamento e da reciprocidade de direitos nas relações entre a União Europeia e o Canadá no que concerne ao transporte aéreo transatlântico, designadamente em matérias como o acesso ao mercado, ao investimento bem como campo ambiental

Parte III – Conclusões

Ao aprovar o presente Acordo, a Assembleia da República coloca Portugal no grupo de Estados-Membros da União Europeia que conclui o processo necessário à sua entrada em vigor.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

O Acordo de Transporte Aéreo entre a Comunidade Europeia e os seus Estados Membros, por um lado, e o Canadá, por outro, revela-se importante para a reciprocidade de direitos, a sã concorrência, a preservação do ambiente, o reforço do sistema de transportes aéreos transatlânticos e o estabelecimento de um quadro que encoraje outros países a abrir os respectivos mercados de serviços aéreos.

A entrada em vigor do presente Acordo é também relevante em aspectos relacionados com questões da segurança e por dispensar a celebração de novos acordos bilaterais entre Estados-Membros da União Europeia e o Canadá.

Parte IV - Parecer

A Proposta de Resolução n.º 5/XII, que aprova o “Acordo de Transporte Aéreo entre o Canadá e a Comunidade Europeia e os seus Estados Membros, incluindo os Anexos 1 a 3 e respectivas Declarações, assinado em Bruxelas, a 17 Dezembro de 2009”, reúne os requisitos constitucionais e regimentais para ser apreciada e votada em Plenário, reservando os Grupos Parlamentares as suas posições para o debate nessa sede.

Parte V – Anexos

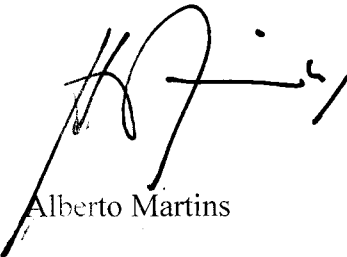
Parecer da Comissão de Assuntos Europeus sobre esta mesma matéria.

Palácio de São Bento, 2 de Novembro de 2011

A Deputado Relatora

O Presidente da Comissão

Rosa Maria Albernaz



Alberto Martins