De: Comissão 2ª - CNECP XII Enviada: ter 18-12-2012 17:47
Para: Iniciativa legislativa; DRAA 2ª Série Publicação
Cc: DAPLEN Correio; DAC Correio; Luís Soares
Assunto: PPR nº 49/XII/2ª - Aprova o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República de Singapura, assinado em Singapura, en

Mensagem | Parecer PPR 49-XII-2ª.docx (125 KB) | Parecer PPR 49-XII-2ª.PDF (234 KB)

Colegas

Encarrega-me o Senhor Presidente da Comissão de enviar o parecer em epígrafe, aprovado na reunião de 18 de dezembro de 2012, por unanimidade, com os votos favoráveis dos Deputados dos Grupos Parlamentares do PSD, do PS, e do BE, e que teve como autora do parecer a Senhora Deputada Ana Paula Vitorino (PS).

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
José Manuel C. Jesus
Secretariado da Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas
Palácio de S. Bento
1249 - 068 Lisboa
Tel. 21 391 96 91
E-mail: **jjesus@ar.parlamento.pt**

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE NEGÓCIOS ESTRANGEIROS E COMUNIDADES PORTUGUESAS

PARECER

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO N.º 49/XII/2.ª

Aprova o Acordo de Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República de Singapura

Relatora do Parecer: Deputada Ana Paula Vitorino

Parte I - Nota Introdutória

Ao abrigo do disposto na alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição da República Portuguesa e do n.º 1 do artigo 198.º do Regimento da Assembleia da República, o Governo apresentou a Proposta de Resolução n.º 49/XII/2ª, que "Aprova o Acordo de Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República de Singapura, assinado em Singapura, em 28 de Maio de 2012", o qual se insere num quadro geral de facilitação e agilização de transporte aéreo envolvendo Portugal.

O conteúdo da Proposta de Resolução n.º 49/XII/2.ª 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 25 de outubro de 2012, a referida Proposta de Resolução n.º 49/XII/2.ª baixou à Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas.

Parte II – Considerandos:

1 – O Acordo entre a Comunidade Europeia e Singapura sobre certos aspetos dos serviços aéreos, assinado a 9 de junho de 2006;

3 - A importância da promoção de um sistema de transporte aéreo internacional com base na concorrência leal entre transportadoras aéreas nos mercados de Portugal e de Singapura;

3 - A realização de um mercado de aviação seguro, regular e vantajoso para os consumidores de ambas as regiões;

4 - A necessidade de garantir um mais elevado nível de segurança intrínseca e extrínseca no transporte aéreo internacional;

5 - A preocupação com atos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que põem em causa a segurança de pessoas e bens e afetam negativamente as operações de transporte aéreo;

6 - O estabelecimento de instrumentos jurídicos necessários à prossecução dos serviços aéreos internacionais pelas transportadoras aéreas designadas por ambos os Estados;

7 - A Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago a 7 de Dezembro de 1994;

8 - A Convenção referente às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio a 14 de Setembro de 1963;

9 - A Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia, a 6 de Dezembro de 1970;

10 - A Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, a 23 de Setembro de 1971, e no seu Protocolo Suplementar para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência nos Aeroportos servindo a Aviação Civil Internacional, assinada em Montreal, em 24 de Fevereiro de 1988; e

11 - A Convenção relativa à Marcação dos Explosivos Plásticos para Fins de Deteção, assinada em Montreal, a 1 de Março de 1991.

12 - As disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Parte III – O Objecto do Acordo

Do ponto de vista formal o documento encontra-se sistematizado em 26 artigos a que se junta o protocolo em anexo.

Como acontece habitualmente neste tipo de instrumento jurídico de direito internacional público, o primeiro dos seus artigos é dedicado à definição de conceitos.

Entrando nos terrenos mais substantivos, o artigo 2.º estabelece que cada Parte concede às empresas de aviação designadas pela outra Parte o direito de sobrevoar o seu território sem aterrar e de o fazer escalas nos respetivos territórios para fins não comercias. Em circunstâncias especiais e extraordinárias, nas quais se inclui a eventualidade de conflito armado ou perturbações da ordem pública, as empresas designadas por uma das partes que não puderem operar serviços nas suas rotas

normais, a outra Parte deverá esforçar-se por facilitar a continuidade desse serviço através de adequados reajustamentos das rotas, incluindo a concessão de direitos pelo período de tempo que for necessário, por forma a propiciar a viabilidade das operações.

No que respeita à designação e autorização de exploração de empresas, dispõe o artigo 3.º que cada Parte terá o direito para explorar os serviços acordados e retirar ou alterar tais designações que deverão ser feitas por escritos e transmitidas à outra Parte através dos canais diplomáticos.

Na matéria relativa à revogação, suspensão e limitação de autorizações, as Partes estatuem ao longo do artigo 4.º as condições em que tais ocorrências podem verificar-se, sendo que o exercício destes direitos só podem realizar-se após consultas entre as Partes, consultas essas que deverão ocorrer no prazo de 30 dias a contar da data da proposta para a sua realização.

A norma seguinte do presente Acordo, no seu n.º1, define qual a legislação aplicável em vigor e os procedimentos relativos à entrada, permanência ou saída de aviões de navegação aérea internacional, bem como à exploração, enquanto a ínsita no n.º 2 trata dos procedimentos relativos aos passageiros, tripulações, carga e correio transportados a bordo de uma aeronave, tais como as formalidades de entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas e controle sanitário, estabelecendo-se neste artigo 5.º que é aplicável a lei do território da parte onde a aeronave, os passageiros, a bagagem, as tripulações, a carga ou o correio se encontrem.

O disposto no artigo 6.º regula os direitos aduaneiros e outros encargos, estabelecendo genericamente os princípios da isenção e da não discriminação, e o artigo 7.º disciplina a matéria relativa às taxas de utilização. O tráfego em trânsito direto, de acordo com o artigo 8.º, será sujeito a um controlo simplificado e a

bagagem bem como a carga em trânsito ficarão isentos de direitos aduaneiros, taxas e de outros impostos similares.

Nos termos do artigo 9.º, como regra geral, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte os certificados de aeronavegabilidade e de competência assim como as licenças emitidas ou validadas por uma das Partes. No caso português aplica-se também esta regra ao controlo efetivo de regulação exercido e mantido por outro Estado da União Europeia.

Em matéria de representação comercial, as empresas designadas de cada Parte poderão estabelecer no território da outra Parte representações destinadas à promoção de transporte aéreo e venda de bilhetes assim como outras facilidades, manter pessoal executivo, comercial, técnico e operacional e outro pessoal especializado, e proceder à venda de bilhetes de transporte aéreo, conforme o disposto no artigo 10.º.

Já o artigo 11.º regula as atividades comerciais estabelecendo que qualquer pessoa é livre de comprar transporte aéreo no território da outra Parte na moeda desse território ou em moedas convertíveis de outros países.

Os lucros obtidos pelas empresas designadas pelas Partes serão livremente transferidos para o território das respetivas sedes legais em conformidade com o disposto no artigo 12.º.

Sob a epígrafe "Capacidade", o artigo 13.º determina que haverá justa e igual oportunidade na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas entre os territórios das Partes, e que estas se comprometem a eliminar práticas discriminatórias ou de concorrência desleal.

As condições de exploração dos programas, designadamente os horários dos serviços acordados e as condições da sua exploração, deverão ser notificadas trinta dias antes da data prevista para a sua aplicação, nos termos do n.º 1 artigo 14.º,

sendo que o estatuído no n.º 2 considera o prazo de quatro dias úteis em caso de alterações menores ou de voos suplementares.

Por sua vez, enquanto o artigo 15.º dispõe densificadamente sobre o regime de segurança aérea a observar pelas partes, o artigo 17.º, estabelece os termos de segurança de aviação civil remetendo-os para as Convenções Internacionais que regulam o sector e que foram assinaladas nos primeiros considerandos do presente parecer.

De realçar, devido sobretudo à proteção dos direitos dos consumidores, o artigo 19.º respeitante ao regime de tarifas que deve em primeira linha ser estabelecido pelo mercado e depois as Partes, nos termos do n.º 2 deste mesmo preceito podem dar inicio a consultas para prevenir tarifas excessivamente discriminatórias, para proteger os consumidores de abuso de posição dominante ou ainda para proteger empresas relativamente a tarifas artificialmente baixas devido a subsídios ou ajudas governamentais diretos ou indiretos ou ainda quando se prove que há intenção de eliminar concorrência.

A matéria da resolução de litígios encontra-se prevista e regulada no artigo 23.º cuja disciplina manda que estes sejam resolvidos, em primeira mão, através de negociações por via diplomática, e caso não se consiga esse intento, o diferendo pode ser submetido à decisão de um organismo terceiro acordado ou de um tribunal arbitral composto por três árbitros, sendo nomeado cada um por cada Parte e o terceiro designado pelos dois assim nomeados. De destacar que Partes se comprometem a cumprir qualquer decisão tomada ao abrigo deste Artigo, de acordo com o estatuído no n.º 7, e enquanto o não fizer sujeita-se às penalizações previstas no n.º 8 que compreendem a limitação, retirada, suspensão ou revogação de quaisquer direitos e privilégios.

O presente Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado (artigo 24.º), poderá ser revisto a todo o tempo (artigo 20.º) e será registado junto da Organização da Aviação Civil Internacional (artigo 25.º). A sua entrada em vigor, nos termos do artigo 26.º, ocorrerá nos trinta dias após a data em que ambas as Partes se tiverem mutuamente notificado, por via diplomática, de que foram cumpridos os respetivos requisitos de Direito Interno necessários para o efeito.
O anexo que faz parte integrante do presente Acordo respeita às rotas, pontos intermédios e escalas.

Parte IV – Opinião da Relatora

A entrada em vigor do presente Acordo reveste-se de grande importância para a intensificação das relações entre Portugal e Singapura, mormente no que concerne ao desenvolvimento de serviços aéreos regulares e seguros, oferecendo ao mesmo tempo a base jurídica necessária à sua prossecução pelas transportadoras aéreas designadas por ambos os Estados, contudo a autora do parecer reserva a sua posição mais concreta para a discussão da presente iniciativa em plenário.

Parte V - Conclusões

A Comissão Parlamentar de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas, em reunião realizada no dia 30 de Junho de 2010, aprova a seguinte conclusão:

A Proposta de Resolução n.º 49/XII/2ª, que aprova o " Acordo de Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República de Singapura", apresentado

pelo Governo e assinado em Singapura, em 28 de maio de 2012, reúne os requisitos constitucionais e regimentais para ser apreciada e votada em Plenário.

Palácio de São Bento, 18 de Dezembro de 2012

A Deputada Relatora

Ana Paula Vitorino

O Presidente da Comissão

Alberto Martins