

# COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

## MENSAGEM Nº 207, DE 2016

Submete à consideração do Congresso o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba, assinado em Havana, em 31 de janeiro de 2012.

**Autor:** PODER EXECUTIVO

**Relatora:** Deputada JÔ MORAES

### I – RELATÓRIO

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição Federal, a Exma. Senhora Presidente da República submete ao Congresso o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba, assinado em Havana, em 31 de janeiro de 2012.

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

No preâmbulo, os Governos de Brasil e de Cuba, 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, a seguir faça 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, em Cuba, o Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC).
- b) “Capacidade” significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida pelo número de voos, ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;
- c) “Convenção” refere-se à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.
- d) “Empresa Aérea designada”, significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada de acordo com os termos do Acordo.
- e) “Preço” significa quaisquer preços e encargos que deverão ser pagos para o transporte aéreo de passageiros, bagagem ou carga e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, incluindo preços e condições para agentes e outros serviços auxiliares, excluindo a remuneração e as condições para o transporte de mala postal.
- f) “Território” significa o território brasileiro, para o Brasil e para Cuba significa a Ilha de Cuba, a Ilha da Juventude e demais ilhas e ilhotas adjacentes.
- g) “Tarifa aeronáutica” significa os preços ou encargos impostos a empresas aéreas pelas autoridades competentes, ou por essas autoridades, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea ou de segurança da aviação.
- 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, enquanto em seu território.

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, exceto os casos relativos a medidas de segurança contra atos de interferência ilícita, transporte de drogas e outros delitos internacionais.

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, onde 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 Cuba 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. Elas 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 quando descrevi o 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 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 de suas próprias empresas aéreas.

O Artigo 10 explicita os 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 informe a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada. Elas também concederão oportunidade justa e igual às empresas aéreas designadas da outra Parte para operar os serviços de transporte aéreo referidas no presente Acordo.

Quanto às tarifas aéreas, das quais trata o Artigo 13, elas serão fixadas pelas empresas aéreas designadas, com base no mercado.

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, a transferência de receitas será concedida às empresas aéreas de cada Parte. A transferência será efetuada em moeda livremente conversível, em conformidade com a legislação financeira do Estado da Parte onde se realiza a transferência.

De acordo com o Artigo 16, as empresas aéreas de cada Parte terão o direito de abrir escritórios de representação com pessoal administrativo, comercial, técnico e membros de pessoal especializado considerados necessários para a prestação de serviços aéreos, de acordo com as leis e os regulamentos relacionados com a entrada, a residência e o emprego da outra Parte.

Cada empresa aérea terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território, conforme as leis e os regulamentos nacionais.

Caso seja oferecido compartilhamento de código – ou seja, vender o transporte em voos operados por outra empresa aérea – as normas do artigo 17 devem ser observadas: os serviços acordados nas rotas especificadas, ou em qualquer trecho das rotas, as empresas aéreas designadas poderão realizar acordos comerciais de cooperação, tais como bloqueio de espaço ou código compartilhado com: uma empresa ou empresas aéreas da mesma Parte; uma empresa ou empresas aéreas da outra Parte; e uma empresa ou empresas aéreas de terceiros países.

O Artigo 18 estipula que as autoridades aeronáuticas de cada Parte deverão proporcionar ou fazer com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou outro tipo que sejam requeridas.

As empresas aéreas designadas devem submeter sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas de outra Parte, conforme determinado pelo Artigo 19.

O Artigo 20 estipula que qualquer Parte pode solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda do presente Acordo.

O Artigo 21 trata da solução de controvérsias, que deverão, a princípio ser resolvidas por meio de consultas e negociações. Caso não se chegue a um acordo por meio de negociações, a controvérsia será solucionada por via diplomática.

O Artigo 22 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 23, 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 24.

O presente Acordo, bem como suas possíveis emendas, serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional e entrará em vigor por troca de notas. Ele revoga e substitui o Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre a República Federativa do Brasil e o a República de Cuba, assinado em Havana, em 27 de maio de 1998, conforme estipulado nos artigos 25 e 26.

Finalmente, o Anexo estabelece o Quadro de Rotas a serem designadas pelas empresas aéreas. O Brasil pode operar de qualquer ponto a um ponto intermediário, com destino a um ponto em Cuba e além.



Cuba, por sua vez, pode operar de qualquer ponto a um ponto intermediário até um ponto de destino no Brasil e além.

É o relatório.

## **II – VOTO DA RELATORA**

De acordo com a Exposição de Motivos do Ministério das Relações Exteriores, a qual acompanha e instrui a Mensagem Presidencial, o texto foi escrito, no Brasil, pelo Ministério das Relações Exteriores em conjunto com a Agência Nacional de Aviação (ANAC), com o objetivo de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre Brasil e Cuba, consequências esperadas do estabelecimento de um novo marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de ambos os países. Tal marco deverá contribuir para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação.

Em comparação ao Acordo anterior, assinado em 1998 e por este substituído, o presente Acordo simplifica e ao mesmo tempo moderniza os serviços prestados, tornando-os mais expeditos e, ao mesmo tempo, obedecendo a novas regras de segurança.

O instrumento em apreço libera a fixação de rotas, não limita quantidade nem frequência de voos, buscando reduzir restrições à operação das linhas aéreas entre Brasil e Cuba. Ao mesmo tempo em que maiores liberdades são concedidas, as regras de segurança estabelecidas referem-se claramente às principais Convenções e Acordos Internacionais sobre segurança aérea, estreitando-as.

O sistema de inspeções e consultas estabelecido pelo Acordo, a serem efetuados pelas autoridades aéreas de cada país, estimulam a rapidez e a desburocratização do deslocamento entre Brasil e Cuba. Além disso, o Acordo prevê a isenção de tributações de serviços, na conformidade dos acordos mais modernos, sem descuidar da proteção dos passageiros e da segurança dos aeroportos.

Consideramos, também, a aproximação entre Brasil e Cuba, intensificada nos últimos anos na área comercial e de investimentos, e que será beneficiada pelo presente instrumento internacional.

Assim, somos pela aprovação do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba, assinado em Havana, em 31 de janeiro de 2012, nos termos do projeto de decreto legislativo que apresentamos a seguir.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2016.

Deputada JÔ MORAES  
Relatora

**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL****PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº     , DE 2016  
(MENSAGEM Nº 207, DE 2016)**

*Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba, assinado em Havana, em 31 de janeiro de 2012.*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba, assinado em Havana, em 31 de janeiro de 2012.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, 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 2016

Deputada JÔ MORAES  
Relatora