



C0065699A
A standard linear barcode representing the document identifier C0065699A.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 485-B, DE 2016

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 207/2016

Aviso nº 248/2016 - C. Civil

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. JOSE STÉDILE); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. DELEGADO ÉDER MAURO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

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 3 de agosto de 2016.

Deputado **PEDRO VILELA**
Presidente

MENSAGEM N.º 207, DE 2016 **(Do Poder Executivo)**

Aviso nº 248/2016 - C. Civil

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.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
RELACIONES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)

APRECIAÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, interino, e do Senhor Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, 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.

Brasília, 6 de maio de 2016.

EMI nº 00367/2015 MRE SAC

Brasília, 21 de Julho de 2015.

Excelentíssima Senhora Presidenta da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo texto do Acordo sobre 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, pelo Ministro das Relações Exteriores, Antonio de Aguiar Patriota, e pelo Presidente do Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, Martín Ramón Echevarría.

2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o objetivo de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Cuba, que certamente contribuirá para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação, entre outras.

3. À luz do exposto, e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o art. 84, inciso VIII, combinado com o art. 49, inciso I, da Constituição Federal, submetemos a Vossa Excelência o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autenticadas do Acordo.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Mauro Luiz Iecker Vieira, Eliseu Lemos Padilha

ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS

ENTRE

O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

E

O GOVERNO DA REPÚBLICA DE CUBA

O Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba, doravante denominados “Partes”;

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944;

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

Desejando concluir um acordo com o propósito de estabelecer e explorar serviços aéreos entre e além seus respectivos territórios;

Acordam o que se segue:

ARTIGO 1

Definições

Para aplicação do presente Acordo, salvo disposições em contrário, o termo:

- a) “Autoridade Aeronáutica” significa, no caso da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da República de Cuba, o Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC), ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;
- 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 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” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 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 entrado em vigor para ambas as Partes;
- e) “empresa aérea designada” significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;
- f) “preço” significa quaisquer preços e encargos que deverão ser pagos para o transporte aéreo de passageiros, bagagem e/ou carga e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, incluindo preços e condições para agentes e outros serviços auxiliares, porém excluindo a remuneração e as condições para o transporte de mala postal;
- g) “território”, com relação ao Governo da República Federativa do Brasil, tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção; e para a Parte cubana significa a Ilha de Cuba, a Ilha da Juventude e demais ilhas e ilhotas adjacentes, as águas interiores e o mar territorial na extensão fixada por lei, assim como o espaço aéreo que se estende sobre esses, sobre os quais Cuba exerce sua soberania;
- h) “tarifa aeronáutica” significa os preços ou encargos impostos às empresas aéreas pelas autoridades competentes, ou por essas autorizados, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea ou de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados para suas aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e
- i) “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais” têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção.

ARTIGO 2

Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.
2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes gozarão dos seguintes direitos:

- a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;
 - b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;
 - c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal separadamente ou em combinação; e
 - d) os demais direitos especificados no presente Acordo.
3. As empresas aéreas de cada Parte, outras que não as designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo também gozarão dos direitos especificados nas alíneas a) e b) do parágrafo 2 deste Artigo.
4. Nenhum dispositivo deste Acordo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte.

ARTIGO 3

Designação e Autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados conforme o presente Acordo e de revogar ou alterar tal designação, por via diplomática.
2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:
 - a) a empresa aérea 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 8 (Segurança da Aviação); e
 - d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer 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.
3. Ao receber a autorização de operação constante do parágrafo 2, uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços acordados para os quais tenha sido designada, desde que ela cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

ARTIGO 4

Negação, Revogação e Limitação de Autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo à empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente nos casos em que:
 - a) elas não estejam convencidas de que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designou; ou
 - b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa; ou
 - c) a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou
 - d) 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.
2. A menos que sejam indispensáveis medidas imediatas para impedir a violação das leis e dos regulamentos mencionados anteriormente ou a menos que a segurança operacional ou a segurança da aviação requeiram medidas em conformidade com as disposições do Artigo 7 (Segurança operacional) ou do Artigo 8 (Segurança da aviação), os direitos enumerados no parágrafo 1 deste Artigo serão exercidos unicamente depois que as autoridades aeronáuticas realizarem consultas conforme o Artigo 20 deste Acordo.

ARTIGO 5

Aplicação de Leis

1. 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 aéreas da outra Parte, enquanto em seu território.
2. As leis e os regulamentos de uma Parte, relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, tripulantes e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados aos passageiros, tripulantes, carga e mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte enquanto permanecerem no referido território.
3. Na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares, nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra

empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar.

4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto não estarão sujeitos a mais do que uma inspeção simplificada, exceto os casos relativos a medidas de segurança contra atos de interferência ilícita, transporte de drogas e outros delitos internacionais. Bagagem e carga em trânsito direto deverão ser isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

ARTIGO 6

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. 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 os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.
2. Caso os privilégios ou as condições das licenças ou dos certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.
3. Não obstante, cada Parte reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

ARTIGO 7

Segurança Operacional

1. 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 as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.
2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas em vigor em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias

para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado 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 uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que isso não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão conformes com as normas em vigor estabelecidas à época em conformidade com a Convenção.
4. Quando seja indispensável adotar medidas urgentes para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte.
5. Qualquer medida tomada por uma Parte de acordo com o parágrafo 4 acima será suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.
6. Com referência ao parágrafo 2 acima, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI será disso notificado. O mesmo também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

ARTIGO 8

Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, 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. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, 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.

2. As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção 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.
3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte notificará a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte sobre tais diferenças.
4. Cada Parte concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte, também, considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.
5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações e serviços de navegação aérea, as Partes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.
6. Cada Parte terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, de que suas autoridades aeronáuticas efetuam uma 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 o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita. Todas as avaliações serão cobertas por um acordo específico sobre a proteção de informações.
7. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do começo das consultas, isso constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas

pela outra Parte. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas provisórias a qualquer momento.

ARTIGO 9

Tarifas Aeronáuticas

1. Nenhuma das Partes cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas e demais encargos superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.
2. Cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizam as instalações e os serviços proporcionados, quando for factível, por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas. Propostas de modificação das tarifas aeronáuticas deverão ser comunicadas a tais usuários com razoável antecedência, a fim de permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas. Adicionalmente, cada Parte encorajará suas autoridades competentes e tais usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas cobradas aos usuários.

ARTÍCULO 10

Direitos Alfandegários

1. 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, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo (incluindo bebidas alcoólicas, tabaco e outros produtos destinados para a venda aos passageiros em quantidades limitadas durante o voo) e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea, assim como bilhetes, conhecimentos aéreos, material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada.
2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1:
 - a) introduzidos no território de uma Parte por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte;
 - b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte;

- c) embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte no território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados; ou
 - d) que sejam ou não utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.
3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

ARTIGO 11

Impostos

Os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, bem como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte, devendo as duas Partes procurar concluir um acordo especial para evitar a dupla tributação.

ARTIGO 12

Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.
2. Cada Parte concederá oportunidade justa e igual às empresas aéreas designadas da outra Parte para operar os serviços de transporte aéreo internacional a que se refere este Acordo.
3. Se uma Parte entender que suas empresas aéreas estão sendo discriminadas ou objeto de práticas anti-competitivas de forma a afetar a oportunidade de oferta dos serviços acordados entre as duas Partes, ela poderá solicitar a realização de consultas entre as Partes conforme disposto no Artigo 20 deste Acordo.
- 4.

ARTIGO 13

Tarifas

1. Cada Parte permitirá que as tarifas por serviços aéreos sejam fixadas por cada empresa aérea designada baseando-se em considerações comerciais do mercado.

2. Sem prejuízo do previsto no parágrafo 1, as Partes poderão solicitar a notificação ou apresentação das tarifas cobradas pela empresa ou empresas aéreas designadas da outra Parte.

3. Nenhuma das Partes tomará medida unilateral para evitar o lançamento ou continuação de um preço cobrado ou proposto a ser cobrado por:
 - a) uma empresa aérea de qualquer das Partes para o transporte aéreo internacional entre os territórios das Partes; ou
 - b) uma empresa aérea de uma das Partes para o transporte aéreo internacional entre o território da outra Parte e qualquer outro país.

4. Se qualquer das Partes considerar que, com respeito ao parágrafo (1) deste Artigo, existirem práticas discriminatórias; tarifas injustificadamente altas ou restritivas; ou tarifas artificialmente baixas devido a subsídio ou apoio governamental direto ou indireto, tal Parte poderá notificar a outra Parte e solicitar consultas sobre os motivos de sua insatisfação no menor tempo possível. Essas consultas deverão realizar-se no mais tardar em 30 (trinta) dias após o recebimento da solicitação. As Partes cooperarão para garantir a informação necessária para deliberar sobre a solução do caso.

ARTIGO 14

Concorrência

1. As Partes deverão 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 de transporte aéreo cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.

2. As Partes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo.

3. Não obstante quaisquer outras disposições em contrário, nada do disposto neste Acordo deverá
 - (i) requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas ou práticas combinadas que impeçam ou distorçam a concorrência; (ii) reforçar os

efeitos de tais acordos, decisões ou práticas combinadas; ou (iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

ARTIGO 15

Transferência de Receitas

1. Cada Parte concederá às empresas aéreas designadas da outra Parte o direito de transferir o excedente das receitas sobre as somas desembolsadas por essas empresas aéreas, provenientes da venda de serviços aéreos.
2. A transferência se realizará em moeda livremente conversível de acordo com a taxa de câmbio oficial vigente no dia da transferência, em conformidade com a legislação financeira do Estado da Parte onde se realiza a transferência.
3. O disposto neste Artigo não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

ARTIGO 16

Atividades Comerciais

1. As empresas aéreas designadas de uma Parte terão o direito de abrir escritórios de representação com pessoal administrativo, comercial, técnico e qualquer outro membro do pessoal especializado que estimem necessário para a prestação de serviços aéreos, conforme as leis e os regulamentos relacionados com a entrada, a residência e o emprego da outra Parte.
2. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas com pessoal próprio ou utilizando os serviços de qualquer outra organização, segundo as leis e os regulamentos nacionais da outra Parte.
3. Cada empresa aérea terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território, conforme as leis e os regulamentos nacionais.

ARTIGO 17

Compartilhamento de Código

1. Ao explorar ou oferecer (isto é, vender o transporte com seu próprio código em voos operados por outra empresa aérea) os serviços acordados nas rotas especificadas, ou em qualquer trecho das rotas, as empresas aéreas designadas de cada Parte, seja como empresa aérea operadora, seja como não-operadora (doravante denominada empresa aérea “comercializadora”), poderão realizar acordos comerciais de cooperação, tais como bloqueio de espaço ou código compartilhado com:

- a) uma empresa ou empresas aéreas da mesma Parte;
 - b) uma empresa ou empresas aéreas da outra Parte; e
 - c) uma empresa ou empresas aéreas de terceiros países.
2. Todas as empresas aéreas que realizem acordos de código compartilhado deverão possuir os direitos de rota correspondentes.
3. As empresas aéreas designadas que atuem como comercializadoras não exercerão direitos de tráfego de 5^a liberdade nos serviços em código compartilhado.
4. Os serviços em código compartilhado deverão cumprir com os requisitos regulatórios normalmente aplicados a essas operações pelas Partes, tais como proteção ou informação aos passageiros, segurança, responsabilidade e outros que se apliquem de maneira geral a outras empresas aéreas que prestem serviços internacionais.
5. Quando a prestação de serviços em regime de código compartilhado implique numa troca de aeronave (quebra de bitola), a empresa aérea designada que comercializa o serviço poderá transferir seu tráfego de uma aeronave a outra com destino ao território da outra Parte, independentemente do tipo da aeronave, desde que o serviço se configure como uma conexão direta.
6. Ao oferecer a venda de serviços, a empresa aérea comercializadora informará de forma clara ao comprador no ponto de venda e nos sistemas de reserva de tais serviços sobre qual empresa aérea será a operadora de cada trecho do serviço.
7. As empresas aéreas designadas por cada Parte deverão submeter à consideração e à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte os planejamentos e horários correspondentes a esses serviços pelo menos 30 (trinta) dias antes da data proposta para sua realização.

ARTIGO 18

Estatísticas

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 de outro tipo que possam ser razoavelmente requeridas.

ARTIGO 19

Aprovação de Horários

1. 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.
2. Para os voos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro de horário aprovado, essa empresa aérea solicitará autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações serão submetidas pelo menos 5 (cinco) dias úteis antes da operação de tais voos.

ARTIGO 20

Consultas

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo.
2. Tais consultas, que podem ser feitas mediante reuniões ou por correspondência, serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação por escrito pela outra Parte, a menos que de outra forma acordado por ambas as Partes.

ARTIGO 21

Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, as autoridades aeronáuticas buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.

2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociações, a controvérsia será solucionada pela via diplomática.

ARTIGO 22

Emendas

Qualquer emenda a este Acordo, acordada entre as Partes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de Notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

ARTIGO 23

Acordos Multilaterais

Se um 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.

ARTIGO 24

Vigência e Denúncia

1. O presente Acordo terá vigência indefinida.
2. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar à outra Parte sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional. Nesse caso, o Acordo expirará 12 (doze) meses após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação mediante acordo, antes de concluído tal prazo.
3. Se a outra Parte não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 25

Registro na OACI

Este Acordo e suas emendas serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 26**Entrada em Vigor**

1. Este Acordo entrará em vigor na data da última notificação, por escrito, por via diplomática, em que uma Parte informa a outra sobre o cumprimento de seus procedimentos internos para esse efeito.
2. Ao entrar em vigor, este Acordo revogará e substituirá o Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre a República Federativa do Brasil e a República de Cuba, assinado em Havana, Cuba, em 27 de maio de 1998.

Em testemunho do que, os abaixo assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Havana, no dia 31 de janeiro de 2012, nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos autênticos.

Pelo Governo da

República Federativa do Brasil

Pelo Governo da

República de Cuba

Antonio de Aguiar Patriota
Ministro das Relações Exteriores

Martín Ramón Echevarría
Presidente do Instituto de Aeronáutica Civil
de Cuba

ANEXO**Quadro de rotas**

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas pelo Brasil:			
Origem	Pontos intermediários	Destino	Pontos além
Pontos no Brasil	Qualquer ponto	Pontos em Cuba	Qualquer ponto

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas por Cuba:			
Origem	Pontos intermediários	Destino	Pontos além
Pontos em Cuba	Qualquer ponto	Pontos no Brasil	Qualquer ponto

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL**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 casa 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

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° , DE 2016
(MENSAGEM N° 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

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 207/16, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer da Relatora, Deputada Jô Moraes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Pedro Vilela - Presidente; Luiz Carlos Hauly e Takayama - Vice-Presidentes; Arlindo Chinaglia, Bruna Furlan, Capitão Augusto, Carlos Zarattini, Ezequiel Fonseca, Heráclito Fortes, Jarbas Vasconcelos, Jean Wyllys, Jô Moraes, Márcio Marinho, Marco Maia, Miguel Haddad, Pastor Eurico, Ricardo Teobaldo , Rubens Bueno, Tadeu Alencar, Bruno Covas, Cristiane Brasil, Dilceu Sperafico, João Gualberto, Luiz Nishimori, Luiz Sérgio, Major Olímpio, Nelson Pellegrino, Subtenente Gonzaga e Vicente Cândido.

Sala da Comissão, em 2 de agosto de 2016.

Deputado PEDRO VILELA
Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Secção de Legislação Citada - SELEC

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos

direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

TÍTULO IV DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

CAPÍTULO I DO PODER LEGISLATIVO

Seção II Das Atribuições do Congresso Nacional

Art. 48. Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, não exigida esta para o especificado nos arts. 49, 51 e 52, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre:

- I - sistema tributário, arrecadação e distribuição de rendas;
- II - plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, operações de crédito, dívida pública e emissões de curso forçado;
- III - fixação e modificação do efetivo das Forças Armadas;
- IV - planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento;
- V - limites do território nacional, espaço aéreo e marítimo e bens do domínio da União;
- VI - incorporação, subdivisão ou desmembramento de áreas de Territórios ou Estados, ouvidas as respectivas Assembleias Legislativas;
- VII - transferência temporária da sede do Governo Federal;
- VIII - concessão de anistia;
- IX - organização administrativa, judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública da União e dos Territórios e organização judiciária e do Ministério Público do Distrito Federal; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação*)
- X – criação, transformação e extinção de cargos, empregos e funções públicas, observado o que estabelece o art. 84, VI, b; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001*)
- XI – criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001*)
- XII - telecomunicações e radiodifusão;
- XIII - matéria financeira, cambial e monetária, instituições financeiras e suas operações;
- XIV - moeda, seus limites de emissão, e montante da dívida mobiliária federal.
- XV - fixação do subsídio dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, observado o que dispõem os arts. 39, § 4º; 150, II; 153, III; e 153, § 2º, I. (*Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998 e com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003*)

Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

I - resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional;

II - autorizar o Presidente da República a declarar guerra, a celebrar a paz, a permitir que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente, ressalvados os casos previstos em lei complementar;

III - autorizar o Presidente e o Vice-Presidente da República a se ausentarem do País, quando a ausência exceder a quinze dias;

IV - aprovar o estado de defesa e a intervenção federal, autorizar o estado de sítio, ou suspender qualquer uma dessas medidas;

V - sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa;

VI - mudar temporariamente sua sede;

VII - fixar idêntico subsídio para os Deputados Federais e os Senadores, observado o que dispõem os arts. 37, XI, 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; ([Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998](#))

VIII – fixar os subsídios do Presidente e do Vice-Presidente da República e dos Ministros de Estado, observado o que dispõem os arts. 37, XI, 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; ([Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998](#))

IX - julgar anualmente as contas prestadas pelo Presidente da República e apreciar os relatórios sobre a execução dos planos de governo;

X - fiscalizar e controlar, diretamente, ou por qualquer de suas Casas, os atos do Poder Executivo, incluídos os da administração indireta;

XI - zelar pela preservação de sua competência legislativa em face da atribuição normativa dos outros Poderes;

XII - apreciar os atos de concessão e renovação de concessão de emissoras de rádio e televisão;

XIII - escolher dois terços dos membros do Tribunal de Contas da União;

XIV - aprovar iniciativas do Poder Executivo referentes a atividades nucleares;

XV - autorizar referendo e convocar plebiscito;

XVI - autorizar, em terras indígenas, a exploração e o aproveitamento de recursos hídricos e a pesquisa e lavra de riquezas minerais;

XVII - aprovar, previamente, a alienação ou concessão de terras públicas com área superior a dois mil e quinhentos hectares.

Art. 50. A Câmara dos Deputados e o Senado Federal, ou qualquer de suas Comissões, poderão convocar Ministro de Estado ou quaisquer titulares de órgãos diretamente subordinados à Presidência da República para prestarem, pessoalmente, informações sobre assunto previamente determinado, importando crime de responsabilidade a ausência sem justificação adequada. ([“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994](#))

§ 1º Os Ministros de Estado poderão comparecer ao Senado Federal, à Câmara dos Deputados ou a qualquer de suas comissões, por sua iniciativa e mediante entendimentos com a Mesa respectiva, para expor assunto de relevância de seu Ministério.

§ 2º As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal poderão encaminhar pedidos escritos de informação a Ministros de Estado ou a qualquer das pessoas referidas no *caput* deste artigo, importando em crime de responsabilidade a recusa, ou o não atendimento, no prazo de trinta dias, bem como a prestação de informações falsas. ([Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994](#))

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 485, de 2016, que “*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*”. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 207, de 2016, oriunda do Poder Executivo.

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

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

Na Mensagem nº 207/16, diz-se que o Acordo “*tem o objetivo de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências esperadas do estabelecimento de um marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Cuba, que certamente contribuirá para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação”.*

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de decreto legislativo sob análise tem por objetivo aprovar 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*”.

Referido Acordo foi conduzido, do lado brasileiro, conjuntamente pelo Ministério das Relações Exteriores e pela Secretaria de Aviação Civil. 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 de Cuba, 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 2012, 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 Cuba 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.

Cuba é um dos principais parceiros comerciais do Brasil na região do Caribe. Nosso País está entre os três principais exportadores para a ilha e mantém intensa cooperação com os cubanos em áreas como as de saúde e pesquisa. Em que pesem divergências no campo político entre os dois países, é salutar que a aproximação econômica e cultural seja estimulada. 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 485, de 2016.**

Sala da Comissão, em 15 de agosto de 2017.

Deputado José Stédile
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 485/2016, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Jose Stédile.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Diego Andrade e Marcelo Squassoni - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Christiane de Souza Yared, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hugo Leal, João Derly, João Rodrigues, Julio Lopes, Laudívio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Milton Monti, Paulo Feijó, Remídio Monai, Renzo Braz, Ricardo Teobaldo , Roberto Britto, Ronaldo Carletto, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Dejorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Irajá Abreu, Juscelino Filho, Lázaro Botelho, Marcelo Álvaro Antônio, Marcelo Matos, Mário Negromonte Jr., Miguel Lombardi, Nilto Tatto, Raquel Muniz, Simão Sessim e Zé Augusto Nalin.

Sala da Comissão, em 23 de agosto de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTES
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I – RELATÓRIO

A matéria que ensejou o Projeto de Decreto Legislativo nº 485, de 2016, da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, foi enviada ao Congresso Nacional pelo Poder Executivo por meio da Mensagem nº 207 de 6 de maio de 2016, que trata 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 propósito do Acordo é estabelecer e explorar serviços aéreos entre e além dos territórios das Partes signatárias.

O Artigo 1º do Acordo traz as definições de termos cujo grau de precisão semântica é altamente relevante para o documento em exame, como autoridade aeronáutica, acordo, capacidade, convenção, empresa aérea designada, tarifas aeronáutica, serviço aéreo, serviço aéreo internacional, empresa aérea, escala para fins não comerciais.

Pelo Artigo 2 do Acordo, “Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes”.

Ainda, pelo Artigo 2, e em seu item 2, as empresas designadas por cada uma das Partes gozarão dos seguintes direitos:

“a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal separadamente ou em combinação; e d) os demais direitos especificados no presente Acordo.”

Outras empresas que não as designadas, gozarão dos direitos especificados nas alíneas a) e b).

Segundo o Artigo 4 do Acordo, as autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo à empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente nos casos previstos pelo Acordo, como – esta relatoria cita a título de exemplo – quando elas não estejam convencidas de que a empresa seja estabelecida no território da Parte que a designou.

Uma aeronave de uma empresa de uma das Partes estando em na outra, sujeitar-se-á à legislação dessa. A mesma sistemática aplica-se a passageiros, tripulantes, carga e mala postal.

As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção 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.

O Acordo prevê consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emendas, como, a título de exemplo, comunicações para verificar a aplicação de medidas destinadas a garantir a segurança dos voos e aeronaves.

As controvérsias serão solucionadas por meio de consultas e negociações entre as autoridades aeronáuticas das Partes. Não sendo possível resolvê-las por uma dessas duas vias, recorrer-se-á à via diplomática.

O Acordo terá vigência indefinida e prevê a possibilidade de modificações por meio de emendas.

Para denunciar o Acordo, qualquer uma das Partes deverá notificar a outra de sua intenção. Transcorridos doze meses da notificação, a denúncia entrará em vigor.

A matéria havia sido distribuída à Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, onde foi aprovada na forma do projeto de decreto legislativo ora examinado.

Em seguida, foi distribuída, em regime de tramitação urgente, à Comissão de Viação e Transportes e a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

A proposição está sujeita à apreciação do Plenário.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão examinar as proposições quanto à constitucionalidade, à juridicidade e à técnica legislativa, consoante a alínea a do inciso IV do art. 32 do Regimento Interno desta Casa.

A competência do Congresso Nacional está posta no art. 49, I, da Constituição da República:

“Art. 49 É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

I - resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional”.

Nada há no texto do Acordo que fira os princípios gerais do direito com que se opera no direito pátrio, nem se vislumbra qualquer arranhão à ordem constitucional vigente, não se atropelando qualquer preceito de nossa Constituição.

Por sua vez, se o Acordo vier a passar por ajustes, esses deverão, conforme a ressalva do projeto de decreto legislativo, ser avaliados pelo Congresso Nacional.

A matéria é, desse modo, constitucional e jurídica. No que toca à técnica legislativa referente à proposição ora analisada, não há reparos a fazer.

Eis por que voto pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 485, de 2016.

Sala da Comissão, em 11 de outubro de 2016.

Deputado Delegado Éder Mauro
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 485/2016, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Delegado Éder Mauro.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Pacheco, Cristiane Brasil e Covatti Filho - Vice-Presidentes, Alceu Moreira, André Amaral, Antonio Bulhões, Betinho Gomes, Capitão Augusto, Carlos Bezerra, Delegado Edson Moreira, Domingos Neto, Esperidião Amin, Evandro Gussi, Fausto Pinato, Félix Mendonça Júnior, João Campos, João Fernando Coutinho, Jorginho Mello, Júlio Delgado, Jutahy Junior, Lincoln Portela, Luiz Couto, Maia Filho, Marcos Rogério, Max Filho, Patrus Ananias, Paulo Abi-Ackel, Paulo Freire, Paulo Magalhães, Rocha, Ronaldo Fonseca, Rubens Bueno, Rubens Otoni, Rubens Pereira Júnior, Tadeu Alencar, Thiago Peixoto, Valmir Prascidelli, Valtenir Pereira, Vitor Valim, Afonso Motta, Arnaldo Faria de Sá, Cabo Sabino, Francisco Floriano, Gorete Pereira, Hugo Leal, Hugo Motta, Jhc, Juscelino Filho, Laercio Oliveira, Laerte Bessa, Lucas Vergilio, Mário Negromonte Jr., Odelmo Leão, Pastor Eurico, Pompeo de Mattos, Pr. Marco Feliciano, Reginaldo Lopes, Renata Abreu, Sandro Alex e Sergio Souza.

Sala da Comissão, em 22 de novembro de 2016.

Deputado RODRIGO PACHECO
1º Vice-Presidente no exercício da Presidência

FIM DO DOCUMENTO