

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 867, DE 2025

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e Antígua e Barbuda, assinado em Kingstown, São Vicente e Granadinas, em 1º de março de 2024.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado MARCELO CRIVELLA

I – RELATÓRIO

Submete-se à apreciação desta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, para os fins do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição Federal, a Mensagem nº 867, de 3 de julho de 2025, acompanhada de Exposição de Motivos Conjunta do Ministro das Relações Exteriores e do Ministro de Portos e Aeroportos, EMI nº 00096/2025 MRE MPOR, de 12 de maio de 2025, por meio da qual a Presidência da República encaminha o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e Antígua e Barbuda, assinado em Kingstown, São Vicente e Granadinas, em 1º de março de 2024.

A Mensagem foi distribuída inicialmente a esta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, sendo igualmente prevista a apreciação da matéria pela Comissão de Viação e Transportes e pela



Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54, RICD), para posterior deliberação do Plenário desta Casa.

O Acordo visa estabelecer um marco jurídico moderno e liberal para a operação de serviços aéreos entre os dois países, alinhado às melhores práticas internacionais e à Política Nacional de Aviação Civil, com o objetivo de fortalecer a conectividade, fomentar o turismo e aprofundar os laços comerciais e culturais, sendo composto por 26 artigos e um Anexo (Quadro de Rotas), os quais passamos a sintetizar a seguir.

O **Artigo 1 (Definições)** define uma série de conceitos jurídicos fundamentais para a aplicação do Acordo. Destacamos, entre outras, as definições adotadas de “Autoridade Aeronáutica”, que, no caso do Brasil, é representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); de “empresa aérea designada”, que significa uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada em conformidade com o Artigo 3º do Acordo; e de “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais”, que têm os significados atribuídos pelo Artigo 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, bem como pelos seus Anexos e Emendas, na medida em que tenham entrado em vigor para ambas as Partes.

O **Artigo 2 (Concessão de direitos)** constitui o núcleo comercial do Acordo. Cada Parte concede à outra direitos de tráfego, também conhecidos como “liberdades do ar”, para que suas empresas aéreas designadas possam: a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; b) fazer escalas para fins não comerciais, como reabastecimento ou manutenção; e c) fazer escalas nos pontos especificados no Anexo para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala posta, separadamente ou em combinação. O dispositivo proíbe expressamente o exercício de direitos de cabotagem (transporte doméstico no território da outra Parte).

O **Artigo 3 (Designação e autorização)** delimita o regime de designação e autorização de empresas aéreas. Cada Parte tem o direito de designar uma ou mais empresas, e a outra Parte, o dever de conceder a



autorização de operação sem demora, desde que a empresa cumpra os seguintes critérios: i) estar estabelecida e ter seu principal local de negócios no território da Parte que a designa; ii) ter seu controle regulatório efetivo mantido por essa Parte; iii) atender às leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação; e iv) que a Parte designante esteja em conformidade com as disposições de segurança operacional e da aviação do Acordo.

O Artigo 4 (Negação, revogação e limitação de autorização) confere às Partes o direito de negar, revogar, suspender ou impor condições, temporária ou permanentemente, à autorização de uma empresa aérea da outra Parte se esta deixar de cumprir os requisitos de designação ou violar as leis e regulamentos aplicáveis. A aplicação dessas medidas, contudo, deve ser precedida de consultas, salvo em casos de urgência para impedir novas infrações.

O Artigo 5 (Aplicação de leis) determina a obrigação de cumprimento, por parte das empresas aéreas, tripulações, passageiros e cargas, das leis e regulamentos da outra Parte relativos à entrada, saída, operação de aeronaves, imigração, alfândega e saúde pública. Garante tratamento não discriminatório e controle simplificado para tráfego em trânsito direto.

O Artigo 6 (Reconhecimento de certificados e licenças) estabelece o princípio do reconhecimento mútuo de certificados de aeronavegabilidade, de competência e licenças de tripulantes, desde que os requisitos para sua emissão ou validação sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

O Artigo 7 (Segurança operacional) foca na segurança de voo (*safety*). Permite a qualquer das Partes solicitar consultas sobre os padrões de segurança da outra e autoriza a realização de inspeções de rampa nos aeroportos para verificar a conformidade das aeronaves e tripulações com os padrões da OACI. Prevê a possibilidade de suspensão imediata da autorização de operação em caso de ameaça urgente à segurança.



O **Artigo 8 (Segurança da aviação)** aborda a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita (*security*). As Partes reafirmam suas obrigações sob o Direito Internacional, em particular sob as convenções internacionais que tratam da matéria (Tóquio de 1963, Haia de 1970, Montreal de 1971 e seu Protocolo de 1988, e a de Marcação de Explosivos Plásticos, de 1991), comprometendo-se a prestar assistência mútua e a aplicar as normas e práticas recomendadas pela OACI.

O **Artigo 9 (Tarifas aeronáuticas)** determina que as taxas cobradas pelo uso de aeroportos e instalações de navegação aérea devem ser não superiores às cobradas de empresas nacionais em serviços similares. Incentiva a consulta prévia com os usuários sobre eventuais modificações, promovendo a transparência.

O **Artigo 10 (Direitos alfandegários)**, com base na reciprocidade, isenta as empresas aéreas de impostos de importação sobre aeronaves, combustíveis, peças sobressalentes, equipamentos e outros itens essenciais à operação dos serviços aéreos internacionais, desde que não sejam alienados no território da outra Parte.

O **Artigo 11 (Capacidade)** estabelece um regime liberal de frequência, permitindo que cada empresa aérea determine livremente a frequência e a capacidade do transporte aéreo com base em suas próprias considerações comerciais, vedando limitações unilaterais, exceto por razões técnicas, operacionais ou ambientais aplicadas de forma não discriminatória.

O **Artigo 12 (Preços)** garante às empresas aéreas a liberdade tarifária, permitindo-lhes estabelecer os preços dos serviços com base nas forças de mercado. Exclui a necessidade de aprovação prévia, podendo ser requerida apenas a notificação ou o registro para fins de monitoramento da concorrência.

O **Artigo 13 (Concorrência)** estabelece o compromisso das Partes em tomar ações apropriadas para eliminar todas as formas de discriminação e práticas anticompetitivas, com a possibilidade de se informarem mutuamente sobre suas políticas e práticas concorrenciais para garantir um ambiente de mercado justo.



○ **Artigo 14 (Conversão de divisas e remessa de receitas)** assegura o direito das empresas aéreas de converterem e remeterem suas receitas locais para o exterior, sem restrições e à taxa de câmbio do dia, ressalvada a obrigação de pagamento dos impostos devidos conforme a legislação local.

○ **Artigo 15 (Atividades comerciais)** faculta às empresas designadas estabelecer escritórios, manter pessoal próprio (comercial, técnico e operacional) e comercializar seus serviços diretamente ou por meio de agentes no território da outra Parte, garantindo a sua presença comercial.

○ **Artigo 16 (Código compartilhado)** permite que as empresas designadas celebrem acordos de compartilhamento de código (*codeshare*) com outras empresas, inclusive de terceiros países, desde que a empresa que opera o voo tenha a devida autorização e que o passageiro seja claramente informado no ponto de venda sobre qual empresa aérea operará de fato o serviço.

○ **Artigo 17 (Flexibilidade operacional)** autoriza as empresas designadas a operar os serviços com aeronaves próprias ou arrendadas (*leasing*), com ou sem tripulação, e permite a mudança do tipo ou número de aeronaves em qualquer ponto da rota, conferindo maior eficiência e flexibilidade à gestão de frotas.

○ **Artigo 18 (Estatísticas)** prevê que as autoridades aeronáuticas fornecerão, mediante solicitação, estatísticas periódicas de tráfego para monitorar a aplicação do Acordo e a evolução do mercado.

○ **Artigo 19 (Registro de horários)** estipula que as empresas aéreas designadas devem cumprir os regulamentos locais para o registro de seus horários de voos junto às autoridades aeronáuticas da outra Parte.

○ **Artigo 20 (Consultas)** estabelece um canal formal para a realização de consultas, a serem iniciadas em até 60 dias da solicitação, sobre a implementação, interpretação ou emenda do Acordo, promovendo o diálogo contínuo entre as Partes.

○ **Artigo 21 (Solução de controvérsias)** define um processo



escalonado para resolver diferenças: em primeiro lugar, a resolução por meio de consultas e negociações diretas entre as autoridades aeronáuticas; caso não haja acordo, a controvérsia deverá ser solucionada pela via diplomática.

Os **Artigos 22 a 26** contêm as cláusulas procedimentais do tratado. O **Artigo 22 (Emendas)** regula o processo de alteração do Acordo. O **Artigo 23 (Acordos multilaterais)** prevê a realização de consultas para adaptar o Acordo a futuros tratados multilaterais dos quais ambas as Partes se tornem signatárias. O **Artigo 24 (Denúncia)** permite a qualquer Parte terminar o Acordo com aviso prévio de 12 meses. O **Artigo 25 (Registro na OACI)** determina o registro do Acordo e de suas emendas junto à Organização da Aviação Civil Internacional. O **Artigo 26 (Entrada em vigor)** estipula que o Acordo entrará em vigor na data da última notificação, por via diplomática, sobre a conclusão dos respectivos procedimentos internos.

O **Anexo (Quadro de rotas)** estabelece um regime de “céus abertos” flexível, permitindo que as empresas aéreas de cada país operem a partir de quaisquer pontos antes, passando por quaisquer pontos no seu território, com escalas em quaisquer pontos intermediários, com destino a quaisquer pontos no território da outra Parte e com continuação para quaisquer pontos além. Concede, ainda, direitos de tráfego de 5ª liberdade (transportar tráfego entre o território da outra Parte e um terceiro país) em quaisquer pontos e direitos de 7ª liberdade (transportar tráfego entre dois países estrangeiros sem continuar o serviço para o seu próprio país) para serviços exclusivamente cargueiros.

O Acordo foi celebrado em Kingstown (São Vicente e Granadinas), em 1º de março de 2024, em dois exemplares originais, em português e inglês, sendo ambos igualmente autênticos.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR



Estamos a apreciar o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e Antígua e Barbuda, assinado em Kingstown, São Vicente e Granadinas, em 1º de março de 2024.

O instrumento em apreço insere-se na categoria dos modernos tratados de transporte aéreo internacional, comumente designados como acordos de “céus abertos”. Tal modalidade reflete a evolução da política brasileira para o setor, que busca, de forma consistente, a liberalização dos mercados como instrumento para o incremento da concorrência, a ampliação da conectividade e a redução de custos para os usuários. Essa orientação está em estrita consonância com os princípios e objetivos da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), instituída pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009.

A PNAC estabelece como propósito fundamental “assegurar à sociedade brasileira o desenvolvimento de sistema de aviação civil amplo, seguro, eficiente, econômico, moderno, concorrencial”, integrado ao contexto global. O presente Acordo materializa diretamente esses objetivos ao substituir a lógica de controle governamental rígido sobre aspectos comerciais por um ambiente em que as decisões sobre frequências, capacidade e preços são pautadas por critérios de mercado. A celebração deste Acordo não constitui um ato isolado, mas sim a continuidade de uma estratégia diplomática e regulatória consolidada, por meio da qual o Brasil vem modernizando sua rede de acordos aéreos bilaterais e multilaterais.

A estrutura do Acordo, composta por 26 artigos e um anexo, segue o padrão recomendado pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), incorporando cláusulas que equilibram a liberalização econômica com rigorosos mecanismos de garantia da segurança operacional e da segurança da aviação civil.

A liberalização operacional, definida sobretudo no Artigo 2º (Concessão de direitos) e no Quadro de Rotas trazido no Anexo do Acordo, permite a utilização de “quaisquer pontos” para definir origem, pontos intermediários, destino e pontos além no serviço aéreo internacional, flexibilidade que permite às empresas aéreas designadas estruturar suas



malhas com base na demanda e na viabilidade comercial, sem as amarras de rotas fixas e pontos de entrada predeterminados por governos, características de acordos mais antigos e restritivos.

O Acordo concede direitos de tráfego de quinta liberdade em quaisquer pontos intermediários e além, e, para serviços exclusivamente cargueiros, direitos de sétima liberdade. A quinta liberdade permite que uma empresa aérea brasileira, em um voo para Antígua e Barbuda, faça uma escala em um terceiro país (eg: Colômbia) e embarque passageiros ou carga nesse país com destino a Antígua e Barbuda, otimizando a ocupação da aeronave e viabilizando rotas que, de outra forma, não seriam sustentáveis. A sétima liberdade para carga autoriza uma empresa aérea brasileira a operar serviços de transporte de carga entre Antígua e Barbuda e um terceiro país, sem que a operação tenha que se originar ou terminar no Brasil. Este dispositivo é um potencial instrumento para a inserção das empresas cargueiras nacionais nas cadeias logísticas regionais do Caribe.

Complementam essa flexibilidade as disposições do Artigo 16 (Código Compartilhado) e do Artigo 17 (Flexibilidade Operacional), que autorizam a celebração de acordos de código compartilhado e o uso de aeronaves arrendadas (*wet lease*, *dry lease*, etc.), ferramentas essenciais para a gestão de frota e a expansão de redes no cenário da aviação moderna.

O núcleo econômico do Acordo reside nos Artigos 11 (Capacidade) e 12 (Preços). O Artigo 11 estabelece que cada empresa designada determinará a frequência e a capacidade “com base em considerações comerciais de mercado”, vedando limitações unilaterais por parte dos governos. O Artigo 12, por sua vez, consagra a liberdade tarifária, estipulando que os preços “poderão ser livremente estabelecidos pelas empresas aéreas e não estarão sujeitos a aprovação”. A combinação desses dois artigos transfere o poder de decisão sobre oferta e preço para os agentes de mercado, promovendo um ambiente concorrencial que tende a resultar em mais opções de voos e tarifas mais competitivas para os consumidores.

Como salvaguarda, o Artigo 13 (Concorrência) obriga as Partes a tomar ações para “eliminar todas as formas de discriminação e práticas



anticompetitivas ou predatórias”, assegurando que a liberalização não resulte em abusos de poder de mercado.

O Acordo dedica especial atenção à segurança, com dois artigos (7º e 8º) que demonstram o compromisso das Partes com os mais elevados padrões de proteção da aviação civil. Ao garantir que ambas as Partes aderem e podem verificar mutuamente o cumprimento dos mais altos padrões internacionais, o Acordo cria a confiança mútua indispensável para a abertura de mercado.

A aprovação do instrumento transcende os aspectos técnicos da aviação civil, inserindo-se em um contexto mais amplo do interesse nacional, que abrange as esferas econômica, turística e diplomática.

O intercâmbio comercial entre Brasil e Antígua e Barbuda, embora ainda modesto em volume, exhibe uma trajetória de crescimento promissora. Em 2024, a corrente de comércio bilateral atingiu US\$ 36,3 milhões, um aumento de 27,6% em relação a 2023. A pauta exportadora brasileira é composta majoritariamente por derivados de petróleo, carnes de aves e automóveis. A existência de um marco legal que viabilize serviços aéreos diretos e eficientes é uma condição necessária para a expansão e diversificação desse fluxo comercial, sobretudo para bens de alto valor, produtos perecíveis e componentes eletrônicos, além de ser um facilitador essencial para o setor de serviços, ao permitir o deslocamento de executivos, técnicos e consultores. As amplas liberdades de operações cargueiras previstas no Acordo, podem transformar a logística entre o Brasil e o Caribe, permitindo que empresas brasileiras explorem novas oportunidades de mercado na região.

No campo do turismo, o Acordo também pode criar oportunidades. Cidadãos brasileiros são isentos de visto para estadas de turismo de até 180 dias em Antígua e Barbuda, país que se posiciona como destino de alto padrão, com praias e resorts de luxo. A ampliação da conectividade aérea direta ou competitiva poderá facilitar o incremento das chegadas de viajantes entre os territórios das partes.

A celebração deste Acordo mostra-se como ação proativa de



potencial estratégico, uma vez que Antígua e Barbuda tem realizado elevados investimentos em sua infraestrutura aeroportuária, com a modernização do Aeroporto Internacional V.C. Bird, na ilha de Antígua, e a inauguração do novo Aeroporto Internacional de Barbuda, com o objetivo claro de se consolidar como um destino de alto padrão e um hub de conectividade para o Caribe Oriental. Ao firmar um acordo de céus abertos neste momento, o Brasil posiciona suas empresas aéreas de forma vantajosa para serem pioneiras na exploração deste hub emergente. Isso permite que estabeleçam presença de mercado e acordos de parceria, garantindo ao Brasil e às suas empresas uma porta de entrada estratégica para toda a sub-região.

Finalmente, a aprovação do Acordo reforça a coerência da política externa brasileira de reaproximação e liderança na América Latina e no Caribe. O ato se soma a uma série de engajamentos diplomáticos de alto nível com a Comunidade do Caribe (CARICOM), sinalizando o compromisso do Brasil com o desenvolvimento e a integração da região. Ademais, ao promover a liberalização em bases recíprocas, o Brasil atua em conformidade com os princípios do Acordo Multilateral de Céus Abertos da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), do qual é parte, contribuindo para a criação de um espaço aéreo regional mais integrado e competitivo.

Em síntese, o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Brasil e Antígua e Barbuda é um instrumento moderno, abrangente e alinhado aos melhores padrões internacionais. Sua estrutura jurídica atende plenamente à Política Nacional de Aviação Civil, ao promover um ambiente de livre concorrência e flexibilidade operacional, com potencial para gerar benefícios diretos aos consumidores brasileiros em termos de oferta de serviços e preços.

A liberalização comercial é acompanhada de cláusulas que asseguram a capacidade do Estado brasileiro de fiscalizar e garantir os mais elevados níveis de segurança operacional e da aviação. Do ponto de vista estratégico, o Acordo representa uma oportunidade valiosa para adensar as relações comerciais, fomentar o turismo e posicionar o Brasil de forma vantajosa em um hub aéreo caribenho em desenvolvimento, em plena consonância com os objetivos da política externa brasileira para a região.



O instrumento em tela, ao criar um ambiente propício para a maior integração entre os dois países, consagra o princípio constitucional da “cooperação entre os povos para o progresso da humanidade”, insculpido no artigo 4º, inciso IX, da Constituição Federal.

Diante do exposto, nosso voto é pela APROVAÇÃO do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e Antígua e Barbuda, assinado em Kingstown, São Vicente e Granadinas, em 1º de março de 2024, nos termos do projeto de decreto legislativo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado MARCELO CRIVELLA



**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA
NACIONAL**

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2025
(Mensagem nº 867, de 2025)

Aprova o texto do Acordo sobre
Serviços Aéreos entre a República
Federativa do Brasil e Antígua e Barbuda,
assinado em Kingstown, São Vicente e
Granadinas, em 1º de março de 2024.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços
Aéreos entre a República Federativa do Brasil e Antígua e Barbuda, assinado
em Kingstown, São Vicente e Granadinas, em 1º de março de 2024.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da
Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional
quaisquer atos que possam resultar em denúncia ou em revisão do referido
Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que 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 2025.

Deputado MARCELO CRIVELLA

