



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 1.027, DE 2025

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 867/2025

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.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES (MÉRITO) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54, RICD).

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , **DE 2025**
(MENSAGEM Nº 867/2025)

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 26 de novembro de 2025.

Deputado **Filipe Barros**
Presidente



MENSAGEM N.º 867, DE 2025

(Do Poder Executivo)

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.

DESPACHO:

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

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

MENSAGEM Nº 867

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição Federal, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministro de Estado das Relações Exteriores e do Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, 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.

Brasília, 3 de julho de 2025.



EMI nº 00096/2025 MRE MPOR

Brasília, 12 de Maio de 2025

Senhor Presidente da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e Antígua e Barbuda, assinado à margem da VIII Cúpula da CELAC, em Kingstown, São Vicente e Granadinas, no dia 1º de março de 2024, pelo Ministro de Estado das Relações Exteriores, Embaixador Mauro Vieira, e Primeiro-ministro de Antígua e Barbuda, Senhor Vere Bird.

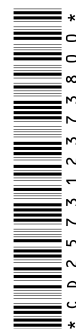
2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério de Portos e Aeroportos e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências da consolidação de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e de Antígua e Barbuda, e para além desses. O Acordo está em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil, estabelecida pelo Decreto nº 6780, de 18 de fevereiro de 2009.

3. À luz do exposto, e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, 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, Silvio Serafim Costa Filho

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E ANTÍGUA E BARBUDA

A República Federativa do Brasil ("Brasil")

e

Antígua e Barbuda (doravante denominadas "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 seus respectivos territórios e além;

Acordaram o seguinte:

ARTIGO 1º **Definições**

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

- a) "autoridade aeronáutica" significa, no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); e, no caso de Antígua e Barbuda, o Ministério da Aviação Civil, ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa habilitada a exercer as funções agora exercidas pelas referidas autoridades;
- 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 (par de cidades ou país a país) 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 os Anexos adotados 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 qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos;
- g) "território", em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;
- h) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado das empresas aéreas pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso das instalações e serviços dos aeroportos, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações e serviços de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, para 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 2º

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 neste Acordo.
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 deste Acordo, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação; e
 - d) os demais direitos especificados no presente Acordo.
3. As demais empresas aéreas de cada Parte, que não tenham sido 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, carga e mala postal, mediante remuneração e com destino a outro ponto no território desta outra Parte.



ARTIGO 3º **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 e de revogar ou alterar tal designação.
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 designada seja estabelecida e tenha o seu principal local de negócios 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 prescritas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.
3. Ao receber a autorização de operação prevista no parágrafo 2, uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços acordados para os quais tenha sido designada, desde que cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

ARTIGO 4º **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 com relação a uma empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, nos casos em que:
 - a) a empresa aérea designada não seja estabelecida ou não tenha o seu principal local de negócios no território da Parte que a designa; ou
 - b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa;
 - 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 estabelecidas conforme as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais pela Parte que recebe a designação.
2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no parágrafo 1 do presente Artigo seja essencial para impedir novas infrações a



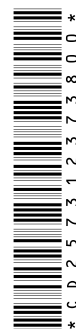
leis e regulamentos, ou às disposições deste Acordo, esse direito somente será exercido após a realização de consultas com a outra Parte. Tal consulta deverá ocorrer antes de expirar o prazo de trinta (30) dias a partir da data da solicitação por uma Parte, salvo entendimento diverso entre as Partes.

ARTIGO 5º **Aplicação de Leis**

1. As leis e regulamentos de uma Parte que regem a entrada e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte.
2. As leis e 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. 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, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.
4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito pelo território de qualquer das Partes e que não deixem a área do aeroporto reservada a este propósito estarão sujeitos apenas a um controle simplificado, exceto quanto a exigências de segurança da aviação e à fiscalização de contrabando, de narcóticos e de imigração ilegal.

ARTIGO 6º **Reconhecimento de Certificados e Licenças**

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para a finalidade de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados ou licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.
2. Se as prerrogativas ou as condições das licenças ou 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 que 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. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para a finalidade de sobrevoos ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos aos seus próprios nacionais pela outra Parte.



ARTIGO 7º

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 de 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.
2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva padrões de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que consideradas necessárias para adequação aos padrões 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 isto 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 estabelecidas à época em conformidade com a Convenção.
4. Quando uma ação urgente for essencial 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 descontinuada assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.
6. Com referência ao parágrafo 2, 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 disto notificado. Este também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

ARTIGO 8º

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 de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

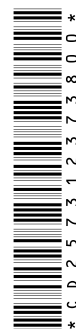
3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território e os operadores de aeroportos 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 práticas 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 quaisquer diferenças.

4. Cada Parte concorda que aos operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação referidas no Parágrafo 3 acima pela outra Parte para a entrada, saída e permanência no território da outra Parte. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves 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 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 sua intenção nesse sentido, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo ou a serem aplicadas, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos 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.

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 início das consultas, isto 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 9º **Tarifas Aeronáuticas**

1. Nenhuma das Partes cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores às cobradas de suas próprias empresas aéreas que operem serviços internacionais semelhantes.
2. Cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizem 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.

ARTIGO 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 indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea designada e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.
2. As isenções previstas neste artigo serão aplicadas aos itens referidos no parágrafo 1, sejam ou não tais itens 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, se os itens forem:
 - 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; ou



- c) levados a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte ao território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados.

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 poderá ser descarregado 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 autoridades mencionadas até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

ARTIGO 11

Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade do transporte aéreo internacional que oferece com base em considerações comerciais de mercado.
2. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção de Chicago.

ARTIGO 12

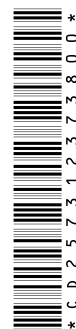
Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços aéreos operados com base neste Acordo poderão ser livremente estabelecidos pelas empresas aéreas e não estarão sujeitos a aprovação.
2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte originado em seu território.

ARTIGO 13

Concorrência

1. As Partes deverão informar-se mutuamente, mediante solicitação, sobre suas leis, políticas e práticas concorrenciais ou suas modificações e de quaisquer objetivos concretos a elas relacionados que possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo abrangidos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua implementação.
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. Cada parte tomará todas as ações apropriadas em sua jurisdição para eliminar todas as formas de discriminação e práticas anticompetitivas ou predatórias no exercício dos direitos e privilégios definidos neste Acordo.

ARTIGO 14

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.
2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução de tais conversão e remessa.
3. O disposto neste Artigo não isenta as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.
4. Caso exista um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação, ou um acordo especial que regule a transferência de fundos entre as Partes, tais acordos prevalecerão.

ARTIGO 15

Atividades Comerciais

1. Cada Parte concederá às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora.
2. Cada empresa aérea terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território ou, sujeito às leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa poderá adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.
3. As empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, com base em reciprocidade, trazer e manter no território da outra Parte seus representantes e o pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.
4. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas com pessoal próprio ou usando os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.



5. Os representantes e os auxiliares estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte e de acordo com tais leis e regulamentos:

- a) Cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações necessárias de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares para os representantes e os funcionários mencionados no parágrafo 3 deste Artigo; e
- b) ambas as Partes facilitarão e acelerarão as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

ARTIGO 16

Código Compartilhado

1. Na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá celebrar acordos comerciais de código compartilhado com uma empresa ou empresas aéreas de qualquer das Partes ou com uma empresa ou empresas aéreas de uma terceira Parte, desde que todas as empresas aéreas em tais acordos:

- a) tenham os direitos apropriados; e
- b) cumpram os requisitos normalmente aplicados a esses acordos, como a proteção e informação ao passageiro referente à responsabilidade.

2. Todas as empresas aéreas em tais acordos deverão, com relação a seus bilhetes vendidos, deixar claro para o comprador no ponto de venda com qual ou quais empresas aéreas ele está estabelecendo uma relação contratual.

3. As partes poderão exigir que os acordos de código compartilhado sejam submetidos a autorização prévia das autoridades competentes antes de serem implementados.

ARTIGO 17

Flexibilidade Operacional

1. Cada empresa aérea poderá, nas operações de serviços autorizados por este instrumento, utilizar aeronaves próprias ou aeronaves arrendadas ("dry lease"), subarrendadas, arrendadas por hora ("interchange" ou "lease for hours"), ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção ("wet lease"), por meio de um contrato entre as empresas aéreas de qualquer das Partes ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção (artigo 83 bis). As autoridades aeronáuticas das Partes deverão avaliar a necessidade de celebrar um acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme previsto pela Organização de Aviação Civil Internacional.

2. Em qualquer trecho ou trechos das rotas especificadas neste Acordo, qualquer empresa aérea terá o direito de operar transporte aéreo internacional, inclusive em regime de código compartilhado com outras empresas aéreas, sem qualquer limitação quanto à mudança, em qualquer ponto ou pontos na rota, do tipo, tamanho ou quantidade de



aeronaves operadas, desde que o transporte além desse ponto seja continuação do transporte a partir do território da Parte que tenha designado a empresa aérea, e que o transporte ingressando no território da Parte que designou a empresa aérea seja continuação do transporte originado além de tal ponto.

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, estatísticas periódicas ou outras estatísticas que possam ser razoavelmente requeridas.

ARTIGO 19

Registro de Horários

A empresa aérea designada de cada Parte deve atender os regulamentos para o registro de sua previsão de horários de voos junto às autoridades aeronáuticas da outra Parte, bem como para qualquer modificação subsequente.

ARTIGO 20

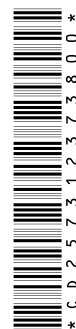
Consultas

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento.
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 entre 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 das Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-la por meio de consultas e negociações.
2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia deverá ser solucionada pela via diplomática.



ARTIGO 22

Emendas

1. 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.
2. Qualquer emenda ao Anexo pode ser acordada por escrito pelas autoridades aeronáuticas das Partes, e entrará em vigor quando confirmada por troca de notas diplomáticas.

ARTIGO 23

Acordos Multilaterais

Se ambas as Partes aderirem a um acordo multilateral que trate de assuntos cobertos pelo presente Acordo, as Partes realizarão consultas para determinar se o presente Acordo deverá ser emendado para conformar-se ao acordo multilateral.

ARTIGO 24

Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, pelos canais diplomáticos, da sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será simultaneamente comunicada à OACI. Este Acordo expirará à meia noite, hora local da Parte notificada, imediatamente antes do primeiro aniversário da data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Na ausência de aviso de recebimento pela outra Parte, a notificação será considerada como tendo sido recebida 14 (quatorze) dias após seu recebimento pela OACI.

ARTIGO 25

Registro na OACI

Este Acordo e quaisquer emendas a ele deverão ser registrados na OACI, após a sua assinatura, pela Parte em cujo território este Acordo foi assinado, ou conforme acordado pelas Partes.

ARTIGO 26

Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda Nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.



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

Assinado em Kingstown, no dia _____ de março de 2024, em duas vias, em português e em inglês, sendo todos os textos autênticos.

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

POR ANTÍGUA E BARBUDA



ANEXO QUADRO DE ROTAS

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas pelo Brasil:

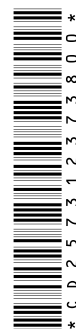
Pontos Aquém	Pontos na Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos em Antígua e Barbuda	Quaisquer pontos

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas por Antígua e Barbuda:

Pontos Aquém	Pontos na Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos em Antígua e Barbuda	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos

NOTAS:

1. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção:
 - a) operar voos em uma ou ambas as direções;
 - b) combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;
 - c) servir, nas rotas, pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem;
 - d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;
 - e) transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas; e
 sem limitação direcional ou geográfica e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que, com exceção dos serviços exclusivamente cargueiros, o transporte seja parte de um serviço que sirva pelo menos um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea.
2. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos, exercer direitos de tráfego de quinta liberdade em quaisquer pontos intermediários e/ou além e direitos de tráfego de sétima liberdade em serviços exclusivamente cargueiros.



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, exibe 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





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 867, DE 2025

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 867, de 2025, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do Relator, Deputado Marcelo Crivella.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Filipe Barros - Presidente; André Fernandes e Luiz Nishimori - Vice-Presidentes; Arlindo Chinaglia, Átila Lins, Augusto Coutinho, Carlos Zarattini, Claudio Cajado, Damião Feliciano, Dilceu Sperafico, Dr. Fernando Máximo, Flávio Nogueira, General Girão, Gustavo Gayer, Jefferson Campos, Jonas Donizette, José Rocha, Lucas Redecker, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcel van Hattem, Marcelo Crivella, Márcio Marinho, Mario Frias, Professora Luciene Cavalcante, Rui Falcão, Sâmia Bomfim, Stefano Aguiar, Zucco, Albuquerque, Alencar Santana, David Soares, Delegado Fabio Costa, Dr. Frederico, Eros Biondini, Evair Vieira de Melo, General Pazuello, Marcos Pollon, Pastor Eurico, Paulo Magalhães, Pedro Lupion, Pr. Marco Feliciano, Reinhold Stephanes, Rosangela Moro e Sargento Fahur.

Plenário da Comissão, em 26 de novembro de 2025.

Deputado FILIPE BARROS
Presidente

