



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

## **PARECER N° , DE 2017**

SF/17512.12022-53

Da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES  
E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de  
Decreto Legislativo nº 228, de 2017 (PDC nº 485,  
de 2016, na origem), da Comissão de Relações  
Exteriores e Defesa Nacional da Câmara dos  
Deputados, 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.*

Relator: Senado **LASIER MARTINS**

### **I – RELATÓRIO**

Com fundamento no disposto no art. 49, inciso I, da Constituição, o Poder Executivo, por meio da Mensagem nº 207, de 2016, submete ao Congresso Nacional 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. Acompanha o referido texto a Exposição de Motivos EMI 00367/2015 MRE SAC, assinada pelo então Ministro de Estado das Relações Exteriores, Mauro Luiz Iecker Vieira e pelo então Ministro-Chefe de Aviação Civil do Brasil, Eliseu Lemos Padilha.

O texto do referido ato internacional foi inicialmente apreciado e aprovado pelas seguintes comissões da Câmara dos Deputados: Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que elaborou o projeto de decreto legislativo decorrente da Mensagem Presidencial; de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa. Aprovado pelo Plenário da Câmara, o



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

projeto veio ao Senado Federal onde foi encaminhado a esse colegiado e a mim distribuído para relatar.

O Acordo em apreço visa, como assinala a Exposição de Motivos, “incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários”. Em sua elaboração atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

O Acordo conta com 26 artigos e um Anexo. O Artigo 1 é dedicado à definição dos termos a serem utilizados na aplicação do ato internacional em questão. Por ele, o termo “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 por aquelas autoridades. O termo “capacidade” diz respeito, segundo estipula o Acordo, à quantidade de serviços oferecidos. É ela medida pelo número de voos (frequências), ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado ou em uma rota, durante determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente.

“Convenção” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago em 1944, incluindo 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. A expressão “empresa aérea designada” significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 do presente Acordo. “Preço” diz respeito aos preços e encargos que deverão ser pagos para o transporte aéreo de passageiros e carga e as condições segundo as quais se aplicam estes preços.

Para o Governo da República Federativa do Brasil, “território” tem o significado a ele atribuído pelo Artigo 2 da Convenção de Chicago; 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

SF/17512.12022-53



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

fixada por lei, assim como o espaço aéreo que se estende sobre esses, sobre os quais Cuba exerce sua soberania.

A expressão “tarifa aeronáutica” significa os preços ou encargos impostos às empresas aéreas pelas autoridades competentes pelo uso do aeroporto, de suas instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea ou de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados para suas aeronaves, tripulações, passageiros e carga. E finalmente as expressões “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais” tem os significados a eles atribuídos pelo Artigo 96 da Convenção de Chicago.

O Artigo 2 elenca os direitos conferidos pelas Partes às empresas aéreas por elas designadas para operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas em Quadro de Rotas constante do Anexo ao presente Acordo, a saber: sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; fazer escalas nos pontos especificados no Quadro de rotas para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal e os demais direitos especificados no presente Acordo.

À luz do Artigo 3, cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados ou alterar tal designação, pela via diplomática. A autorização será dada com o mínimo de demora por cada uma das Partes, desde que a empresa 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; a Parte que a designa cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação) do presente Acordo e desde que a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

O Artigo 4 facilita a cada Parte o direito de negar as autorizações mencionadas, podendo também revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, quando houver dúvidas em relação ao efetivo cumprimento, pelas empresas designadas, das condições estabelecidas pelo dispositivo anterior (Artigo 3).

SF/17512.12022-53



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

Segundo determina o Artigo 5, as leis e 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. Na aplicação de tais regulamentos, entretanto, nenhuma das Partes dará preferência às suas próprias empresas aéreas em relação às empresas aéreas da outra Parte. Ademais, os passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto não estarão sujeitos a mais do que uma inspeção simplificada, exceto nos casos relativos a medidas de segurança contra atos de interferência ilícita, transporte de drogas e outros delitos internacionais. As bagagens e cargas em trânsito direto serão isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

O Artigo 6, ao tratar do reconhecimento de certificados e licenças, estipula que os certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma das Partes e ainda em vigor serão reconhecidos como válidos pela outra Parte, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos à luz da Convenção de Chicago. Não obstante, o Acordo permite a cada Parte reservar-se o direito de reservar-se o direito de recusar-se a reconhecer certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

O Artigo 7 trata da segurança operacional, estabelecendo procedimento de realização de consultas entre as Partes sobre normas de segurança operacional, aplicadas nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Se, depois de realizadas as consultas, uma das Partes estima que a outra Parte não mantém de maneira efetiva os requisitos de segurança, esta deverá tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado. Se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas, o Secretário-Geral da OACI (Organização da Aviação Civil Internacional) será notificado.

Segundo determina o Artigo 8 do presente Acordo, as Partes reafirmam sua obrigação mútua, já consignada em inúmeros instrumentos do Direito Internacional, de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, como o apoderamento ilícito de aeronaves e agirão

SF/17512.12022-53



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, 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, de maneira a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

Os Artigos 9 e 10 tratam das tarifas aeronáuticas e direitos alfandegários, estipulando que nenhuma das Partes cobrará das empresas aéreas designadas pela outra Parte tarifas e demais encargos superiores aos cobrados às suas próprias empresas; e que cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada pela outra Parte, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos, taxas de inspeção, provisões de bordo, combustíveis e outras, observada a legislação nacional. Quanto aos impostos a serem pagos pelas empresas aéreas designadas pelas Partes, estes deverão ser pagos de acordo com a respectiva legislação nacional, devendo os países procurar concluir um acordo destinado a evitar a dupla tributação (Artigo 11).

O Artigo 12 permite que cada Parte signatária determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, com base em considerações próprias do mercado. Se uma Parte considerar que suas empresas aéreas estão sendo discriminadas ou objeto de práticas anti-competitivas, ela poderá solicitar a realização de consultas, conforme disciplinadas pelo Artigo 20.

Também as tarifas serão fixadas por cada empresa aérea baseando-se em considerações do mercado. Se qualquer das Partes considerar existirem práticas discriminatórias, como tarifas artificialmente baixas devido a subsídio ou apoio governamental direto ou indireto, ela poderá notificar a outra Parte e solicitar consultas (Artigo 13).

No que diz respeito à concorrência, o Artigo 14 estipula que as Partes deverão informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência ou modificações das mesmas, identificando as autoridades responsáveis pela sua aplicação. O Acordo proíbe as práticas que distorçam, impeçam ou restrinjam a concorrência.

SF/17512.12022-53



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

Permite a transferência de receitas, uma vez pagos os impostos, taxas e contribuições devidos (Artigo 15) e a abertura de escritórios de representação com pessoal administrativo, comercial e técnico (Artigo 16). Permite também o compartilhamento de códigos, por meio de acordos comerciais de cooperação, com empresas aéreas da mesma Parte; da outra Parte e empresas aéreas de terceiros países, que deverão possuir os direitos de rota correspondentes (Artigo 17).

À luz do que prevê o Artigo 19, a previsão de horários de voos de uma empresa aérea designada deverá ser submetida à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, em um prazo de pelo menos 30 (trinta) dias antes do início da operação dos serviços acordados.

O Artigo 20 prevê a realização de consultas entre as Partes sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda do Acordo em exame, e em caso de surgimento de controvérsia as autoridades aeronáuticas buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las, e se não chegarem a um acordo a controvérsia será solucionada pela via diplomática.

Tratam os dispositivos finais das cláusulas de praxe, como vigência e denúncia. O Artigo 22 prevê a possibilidade de emendas, que estão previstas no Artigo 23 caso um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entre em vigor em relação a ambas as Partes. Nesse caso, o pactuado no presente Acordo será objeto de emenda para conformar-se às disposições do eventual acordo multilateral.

Segue-se Anexo contendo Quadro de rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas por cada uma das Partes.

## II – ANÁLISE

Cuida-se aqui de relevante instrumento internacional, contendo novo marco legal para a operação dos serviços aéreos entre os territórios do Brasil e de Cuba.

Segundo muito bem ressaltou o parecer da Deputada Jô Moraes, aprovado pela Comissão de Relações Exteriores da Câmara dos Deputados, “Em comparação ao Acordo anterior, assinado em 1998 e por este

SF/17512.12022-53



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

substituído, o presente Acordo simplifica e ao mesmo tempo moderniza os serviços prestados, tornando-os mais expeditos”. Com efeito, o instrumento ora em apreciação por esta Comissão libera a fixação de rotas e não limita quantidade e nem frequência de voos.

Já no que diz respeito à segurança aérea, o conjunto de Acordos e Convenções internacionais firmados com o objetivo de proteger a aviação civil é mencionado, comprometendo-se as Partes a atuar segundo as disposições, em particular, da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, de 1970, e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, de 1971 e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos utilizados pela Aviação Civil Internacional de 1988, entre outros instrumentos.

Ademais, o presente Acordo, que tem o objetivo de incrementar os laços de amizade e entendimento entre Brasil e Cuba, haverá de também contribuir para o adensamento das relações entre os dois países nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação.

### **III – VOTO**

Com base no exposto, e por ser constitucional e regimental, voto pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 228, de 2017.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator