III - propor diretrizes, metas, ações, estrutura de governança e estimativa de impacto orçamentário do Programa Rotas Negras.

Art. 4º O Grupo de Trabalho Interinstitucional é composto por representantes dos seguintes órgãos e entidades:

I - dois do Ministério da Igualdade Racial, um dos quais o coordenará;

II - dois do Ministério da Cultura;

III - dois do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços;

IV - dois do Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania;

V - dois do Ministério do Trabalho e Emprego;

VI - dois do Ministério do Turismo;

VII - dois da Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo;

VIII - dois da Fundação Cultural Palmares; e

IX - dois do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

§ 1º Cada membro do Grupo de Trabalho Interinstitucional terá um suplente, que o substituirá em suas ausências e seus impedimentos.

§ 2º A Secretaria-Executiva do Grupo de Trabalho Interinstitucional será exercida pelo Ministério da Igualdade Racial.

§ 3º Os membros do Grupo de Trabalho Interinstitucional e os respectivos suplentes serão indicados pelos titulares dos órgãos e das entidades que representam e designados em ato da autoridade máxima do Ministério da Igualdade Racial.

Art. 5º As indicações dos membros do Grupo de Trabalho Interinstitucional garantirão a participação de, no mínimo:

I - uma mulher, titular ou suplente, por órgão ou entidade participante; e

II - uma pessoa autodeclarada preta ou parda, titular ou suplente, por órgão ou entidade participante.

Parágrafo único. Em caso de impossibilidade de observância ao disposto no **caput**, o órgão ou a entidade competente pela indicação encaminhará justificativa à autoridade máxima do Ministério da Igualdade Racial.

Art. 6º O Grupo de Trabalho Interinstitucional se reunirá, em caráter ordinário, mensalmente e, em caráter extraordinário, mediante convocação de seu Coordenador.

§ 1º O quórum de reunião do Grupo de Trabalho Interinstitucional é de um terço dos membros e o quórum de aprovação é de maioria simples.

§ 2º Na hipótese de empate, além do voto ordinário, o Coordenador do Grupo de Trabalho Interinstitucional terá o voto de qualidade.

Art. 7º Os membros do Grupo de Trabalho Interinstitucional que se encontrarem no Distrito Federal se reunirão presencialmente ou por videoconferência, e os membros que se encontrarem em outros entes federativos participarão da reunião por meio de videoconferência.

Art. 8º O Grupo de Trabalho Interinstitucional poderá convidar especialistas e representantes de outros órgãos e entidades, públicas e privadas, e da sociedade civil para participar de suas reuniões, com a finalidade de prestar informações, emitir pareceres e realizar audiências públicas, sem direito a voto.

Art. 9º O Grupo de Trabalho Interinstitucional estabelecerá cronograma de trabalho.

Art. 10. O relatório final do Grupo de Trabalho Interinstitucional será apresentado às autoridades máximas do Ministério da Igualdade Racial, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e do Ministério do Turismo no prazo de cinco meses, contado da data da primeira reunião, prorrogável por igual período por meio de ato conjunto das referidas autoridades.

Parágrafo único. A proposta do Programa Rotas Negras conterá objetivos, metas e ações, estrutura de governança, indicação do órgão responsável e estimativa de impacto orçamentário.

Art. 11. A participação no Grupo de Trabalho Interinstitucional será considerada prestação de serviço público relevante, não remunerada.

Art. 12. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 7 de fevereiro de 2024; 203º da Independência e 136º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Anielle Francisco da Silva
Geraldo José Rodrigues Alckmin Filho
Celso Sabino de Oliveira

DECRETO Nº 11.915, DE 7 DE FEVEREIRO DE 2024

Promulga o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba, firmado em Havana, em 31 de janeiro de 2012, e revoga o Decreto nº 3.465, de 17 de maio de 2000.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, **caput**, inciso IV, da Constituição, e

Considerando que o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba foi firmado em Havana, em 31 de janeiro de 2012;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o Acordo por meio do Decreto Legislativo nº 179, de 11 de dezembro de 2017; e

Considerando que o Acordo entrou em vigor para a República Federativa do Brasil, no plano jurídico externo, em 18 de janeiro de 2018, nos termos de seu Artigo 26, parágrafo 1;

D E C R E T A :

Art. 1º Fica promulgado o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cuba, firmado em Havana, em 31 de janeiro de 2012, anexo a este Decreto.

Art. 2º São sujeitos à aprovação do Congresso Nacional atos que possam resultar em revisão do Acordo e ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional, nos termos do inciso I do **caput** do art. 49 da Constituição.

Art. 3º Fica revogado o Decreto nº 3.465, de 17 de maio de 2000.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 7 de fevereiro de 2024; 203º da Independência e 136º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Mauro Luiz Iecker Vieira

ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DE CUBA

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

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

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

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

Acordam o que se segue:

ARTIGO 1
Definições

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

a. "Autoridade Aeronáutica" significa, no caso da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da República de Cuba, o Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC), ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

b. "Acordo" significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;

c. "capacidade" significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;

d. "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

e. "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;

f. "preço" significa quaisquer preços e encargos que deverão ser pagos para o transporte aéreo de passageiros, bagagem e/ou carga e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, incluindo preços e condições para agentes e outros serviços auxiliares, porém excluindo a remuneração e as condições para o transporte de mala postal;

g. "território", com relação ao Governo da República Federativa do Brasil, tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção; e para a Parte cubana significa a Ilha de Cuba, a Ilha da Juventude e demais ilhas e ilhotas adjacentes, as águas interiores e o mar territorial na extensão fixada por lei, assim como o espaço aéreo que se estende sobre esses, sobre os quais Cuba exerce sua soberania;

h. "tarifa aeronáutica" significa os preços ou encargos impostos às empresas aéreas pelas autoridades competentes, ou por essas autorizados, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea ou de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados para suas aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e

i. "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção.

ARTIGO 2
Concessão de Direitos

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

2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes gozarão dos seguintes direitos:

a. sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

b. fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;

c. fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal separadamente ou em combinação; e

d. os demais direitos especificados no presente Acordo.

3. As empresas aéreas de cada Parte, outras que não as designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo também gozarão dos direitos especificados nas alíneas a) e b) do parágrafo 2 deste Artigo.

4. Nenhum dispositivo deste Acordo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte.

ARTIGO 3
Designação e Autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados conforme o presente Acordo e de revogar ou alterar tal designação, por via diplomática.

2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

a. a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa;

b. o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa;

c. a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e

d. a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundo as leis e os regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

3. Ao receber a autorização de operação constante do parágrafo 2, uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços acordados para os quais tenha sido designada, desde que ela cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

ARTIGO 4
Negação, Revogação e Limitação de Autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo à empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente nos casos em que:

a. elas não estejam convencidas de que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designou; ou

b. o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa; ou

c. a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou

d. a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e os regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

2. A menos que sejam indispensáveis medidas imediatas para impedir a violação das leis e dos regulamentos mencionados anteriormente ou a menos que a segurança operacional ou a segurança da aviação requeiram medidas em conformidade com as disposições do Artigo 7 (Segurança operacional) ou do Artigo 8 (Segurança da aviação), os direitos enumerados no parágrafo 1 deste Artigo serão exercidos unicamente depois que as autoridades aeronáuticas realizarem consultas conforme o Artigo 20 deste Acordo.

ARTIGO 5
Aplicação de Leis

1. As leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou à operação e navegação de tais aeronaves serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte, enquanto em seu território.

2. As leis e os regulamentos de uma Parte, relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, tripulantes e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados aos passageiros, tripulantes, carga e mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte enquanto permanecerem no referido território.

3. Na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares, nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar.

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

ARTIGO 6
Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

2. Caso os privilégios ou as condições das licenças ou dos certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.

3. Não obstante, cada Parte reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

ARTIGO 7
Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas em vigor em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviço para ou do território da outra Parte, poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que isso não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão conformes com as normas em vigor estabelecidas à época em conformidade com a Convenção.

4. Quando seja indispensável adotar medidas urgentes para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte.

5. Qualquer medida tomada por uma Parte de acordo com o parágrafo 4 acima será suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

6. Com referência ao parágrafo 2 acima, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI será disso notificado. O mesmo também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

ARTIGO 8
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

2. As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações e serviços de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte notificará a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte sobre tais diferenças.

4. Cada Parte concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte, também, considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações e serviços de navegação aérea, as Partes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Cada Parte terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo aplicadas ou que planejam aplicar, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita. Todas as avaliações serão cobertas por um acordo específico sobre a proteção de informações.

7. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do começo das consultas, isso constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas provisórias a qualquer momento.

ARTIGO 9
Tarifas Aeronáuticas

1. Nenhuma das Partes cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas e demais encargos superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizam as instalações e os serviços proporcionados, quando for factível, por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas. Propostas de modificação das tarifas aeronáuticas deverão ser comunicadas a tais usuários com razoável antecedência, a fim de permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas. Adicionalmente, cada Parte encorajará suas autoridades competentes e tais usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas cobradas aos usuários.

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, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo (incluindo bebidas alcoólicas, tabaco e outros produtos destinados para a venda aos passageiros em quantidades limitadas durante o voo) e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea, assim como bilhetes, conhecimentos aéreos, material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1:

a. introduzidos no território de uma Parte por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte;

b. mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte;

c. embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte no território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados; ou

d. que sejam ou não utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

ARTIGO 11
Impostos

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

ARTIGO 12
Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

2. Cada Parte concederá oportunidade justa e igual às empresas aéreas designadas da outra Parte para operar os serviços de transporte aéreo internacional a que se refere este Acordo.

3. Se uma Parte entender que suas empresas aéreas estão sendo discriminadas ou objeto de práticas anticompetitivas de forma a afetar a oportunidade de oferta dos serviços acordados entre as duas Partes, ela poderá solicitar a realização de consultas entre as Partes conforme disposto no Artigo 20 deste Acordo.

ARTIGO 13
Tarifas

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

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

3. Nenhuma das Partes tomará medida unilateral para evitar o lançamento ou continuação de um preço cobrado ou proposto a ser cobrado por:

a. uma empresa aérea de qualquer das Partes para o transporte aéreo internacional entre os territórios das Partes; ou

b. uma empresa aérea de uma das Partes para o transporte aéreo internacional entre o território da outra Parte e qualquer outro país.

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

ARTIGO 14
Concorrência

1. As Partes deverão informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência ou modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que poderiam afetar a operação de serviços de transporte aéreo cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.

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

3. Não obstante quaisquer outras disposições em contrário, nada do disposto neste Acordo deverá (i) requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas ou práticas combinadas que impeçam ou distorçam a concorrência; (ii) reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas combinadas; ou (iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

ARTIGO 15
Transferência de Receitas

1. Cada Parte concederá às empresas aéreas designadas da outra Parte o direito de transferir o excedente das receitas sobre as somas desembolsadas por essas empresas aéreas, provenientes da venda de serviços aéreos.

2. A transferência se realizará em moeda livremente conversível de acordo com a taxa de câmbio oficial vigente no dia da transferência, em conformidade com a legislação financeira do Estado da Parte onde se realiza a transferência.

3. O disposto neste Artigo não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

ARTIGO 16
Atividades Comerciais

1. As empresas aéreas designadas de uma Parte terão o direito de abrir escritórios de representação com pessoal administrativo, comercial, técnico e qualquer outro membro do pessoal especializado que estimem necessário para a prestação de serviços aéreos, conforme as leis e os regulamentos relacionados com a entrada, a residência e o emprego da outra Parte.

2. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas com pessoal próprio ou utilizando os serviços de qualquer outra organização, segundo as leis e os regulamentos nacionais da outra Parte.

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

ARTIGO 17
Compartilhamento de Código

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

a. uma empresa ou empresas aéreas da mesma Parte;

b. uma empresa ou empresas aéreas da outra Parte; e

c. uma empresa ou empresas aéreas de terceiros países.

2. Todas as empresas aéreas que realizem acordos de código compartilhado deverão possuir os direitos de rota correspondentes.

3. As empresas aéreas designadas que atuem como comercializadoras não exercerão direitos de tráfego de 5ª liberdade nos serviços em código compartilhado.

4. Os serviços em código compartilhado deverão cumprir com os requisitos regulatórios normalmente aplicados a essas operações pelas Partes, tais como proteção ou informação aos passageiros, segurança, responsabilidade e outros que se apliquem de maneira geral a outras empresas aéreas que prestem serviços internacionais.

5. Quando a prestação de serviços em regime de código compartilhado implique numa troca de aeronave (quebra de bitola), a empresa aérea designada que comercializa o serviço poderá transferir seu tráfego de uma aeronave a outra com destino ao território da outra Parte, independentemente do tipo da aeronave, desde que o serviço se configure como uma conexão direta.

6. Ao oferecer a venda de serviços, a empresa aérea comercializadora informará de forma clara ao comprador no ponto de venda e nos sistemas de reserva de tais serviços sobre qual empresa aérea será a operadora de cada trecho do serviço.

7. As empresas aéreas designadas por cada Parte deverão submeter à consideração e à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte os planejamentos e horários correspondentes a esses serviços pelo menos 30 (trinta) dias antes da data proposta para sua realização.

ARTIGO 18
Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou de outro tipo que possam ser razoavelmente requeridas.

ARTIGO 19
Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 30 (trinta) dias antes do início de operação dos serviços acordados.

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

ARTIGO 20
Consultas

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo.

2. Tais consultas, que podem ser feitas mediante reuniões ou por correspondência, serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação por escrito pela outra Parte, a menos que de outra forma acordado por ambas as Partes.

ARTIGO 21
Solução de Controvérsias

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

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

ARTIGO 22
Emendas

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

ARTIGO 23
Acordos Multilaterais

Se um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo será emendado para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral.

ARTIGO 24
Vigência e Denúncia

1. O presente Acordo terá vigência indefinida.

2. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar à outra Parte sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional. Nesse caso, o Acordo expirará 12 (doze) meses após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação mediante acordo, antes de concluído tal prazo.

3. Se a outra Parte não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 25
Registro na OACI

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

ARTIGO 26
Entrada em Vigor

1. Este Acordo entrará em vigor na data da última notificação, por escrito, por via diplomática, em que uma Parte informa a outra sobre o cumprimento de seus procedimentos internos para esse efeito.

2. Ao entrar em vigor, este Acordo revogará e substituirá o Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre a República Federativa do Brasil e a República de Cuba, assinado em Havana, Cuba, em 27 de maio de 1998.

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

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

Pelo Governo da República Federativa do Brasil

Antonio de Aguiar Patriota
Ministro das Relações Exteriores

Pelo Governo da República de Cuba

Martín Ramón Echevarría
Presidente do Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba

Quadro de rotas

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

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

Presidência da República

CASA CIVIL

IMPRENSA NACIONAL

PORTARIA IN/CC/PR Nº 13, DE 5 DE FEVEREIRO DE 2024

O DIRETOR-GERAL DA IMPRENSA NACIONAL, no uso das atribuições que lhe conferem a Portaria nº 147, de 9 de março de 2006, e Portaria nº 446, de 26 de junho de 2008, ambas da Ministra de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República, e Portaria nº 2934, de 28 de setembro de 2023 do Ministro de Estado da Casa Civil da Presidência da República, resolve:

Art. 1º Subdelegar, com base no inciso XXI do artigo 5º da Portaria nº 147, de 9 de março de 2006, que institui o Regimento Interno da Imprensa Nacional, ao Diretor-Geral Adjunto a competência para instaurar sindicância e processo administrativo disciplinar, para apuração de responsabilidades por ato irregular praticado por servidores no desempenho de suas funções, bem como aplicar as sanções disciplinares de advertência e suspensão de até trinta dias.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

AFONSO OLIVEIRA DE ALMEIDA

GABINETE DE SEGURANÇA INSTITUCIONAL

ATOS DE 7 DE FEVEREIRO DE 2024

O MINISTRO DE ESTADO CHEFE DO GABINETE DE SEGURANÇA INSTITUCIONAL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, com base no art. 91, §1º, da Constituição de 1988; no art. 16, parágrafo único, da Lei nº 14.600, de 19 de junho de 2023; no art. 4º da Lei nº 8.183, de 11 de abril de 1991; e na Resolução CDN nº 1, de 12 de maio de 1999 (DOU nº 90, Seção 1, p. 8, de 13 de maio de 1999), resolve:

Nº 13 - Dar anuência prévia, limitando-se à estrita observância do que compete exclusivamente à Secretaria-Executiva do Conselho de Defesa Nacional analisar, e atendendo ao disposto no art. 4º, inciso I, do Decreto nº 98.830, de 1990, ao CONSELHO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO CIENTÍFICO E TECNOLÓGICO - CNPq para que, observando suas competências específicas como órgão controlador da atividade, no que se refere às fiscalizações acerca de possíveis implicações à viabilidade do pleito, prossiga com as análises relativas ao requerimento da Universidade Federal do Pará (UFPA) para autorizar a coleta de dados e materiais científicos no Brasil, com participação de pesquisadores estrangeiros, no município de Boca do Acre, parcialmente localizado na faixa de fronteira do estado do Amazonas, referente ao projeto "Língua e paisagens culturais como futuro sustentável na Amazônia", em parceria com a instituição estrangeira Universidade de Helsinque, da Finlândia; de acordo com a instrução do Processo CNPq nº 01300.014108/2022-81, objeto do NUP PR nº 00181.001853/2023-82; com o Parecer *Ad hoc* favorável, expedido pelo CNPq; com o Ofício nº 28.263/2023/PRE; e com a Nota - AP nº 016/2024-MF.

Nº 14 - Dar anuência prévia, limitando-se à estrita observância do que compete exclusivamente à Secretaria-Executiva do Conselho de Defesa Nacional analisar, e atendendo ao disposto no Decreto nº 96.000, de 2 de agosto de 1988, ao COMANDO DA MARINHA DO BRASIL para que, observando suas competências específicas como órgão controlador da atividade, no que se refere às fiscalizações acerca de possíveis implicações à viabilidade do pleito, prossiga com as análises relativas ao requerimento de autorização de pesquisa e investigação científica em Águas sob Jurisdição do Brasil (AJB) pelo Núcleo de Pesquisas Aquáticas do Instituto de Pesquisas Científicas e Tecnológicas do Estado do Amapá (NuPAq/IEPA), em parceria com a instituição Greenpeace Brasil, empregando o Veleiro "WITNESS", de bandeira holandesa, atinente ao projeto "Costa amazônica no Amapá", no período de 4 a 9 de março de 2024; de acordo com a instrução do Processo nº 00001.010886/2023-94; com o Parecer nº 50-21/2023, expedido pelo EMA-MB; com o Ofício nº 50-713/EMA-MB; e com a Nota - AP nº 017/2024-MF.

Nº 15 - Dar assentimento prévio, limitando-se à estrita observância do que compete exclusivamente à Secretaria-Executiva do Conselho de Defesa Nacional analisar, e atendendo ao disposto no art. 2º, inciso IV, alínea "a" da Lei nº 6.634, de 1979, e seu regulamento, o Decreto nº 85.064, de 1980, à AGÊNCIA NACIONAL DE MINERAÇÃO - ANM para que, observando suas competências específicas como órgão controlador da atividade, no que se refere às fiscalizações acerca de possíveis implicações à viabilidade do pleito, prossiga com as análises relativas ao requerimento da empresa Calcário Andreazza Ltda.,