



MENSAGEM Nº 557, DE 2019

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Estado de Israel, assinado em Jerusalém, em 31 de março de 2019.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado EDUARDO BOLSONARO

I - RELATÓRIO

Em conformidade com o art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição da Federal, o Excelentíssimo Senhor Presidente da República submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Estado de Israel, assinado em Jerusalém, em 31 de março de 2019.

O Acordo de Serviços Aéreos entre Brasil e Israel em apreço conta com um breve Preâmbulo, uma Seção Dispositiva com vinte e sete artigos e um Anexo contendo o usual Quadro de Rotas.

No Preâmbulo, as Partes destacam o desejo contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional e de concluir um acordo com o propósito de estabelecer e explorar serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além.

Da parte dispositiva do instrumento, destacamos inicialmente o **Artigo 1**, que arrola as definições dos principais termos utilizados no instrumento, ao passo que o **Artigo 2** dispõe que cada Parte concede à outra Parte os direitos





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

Apresentação: 12/12/2022 14:31:49.410 - CREDN
PRL 1 CREDN => MSC 557/2019

PRL n.1

especificados neste instrumento, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas, sendo que as empresas aéreas designadas pelas Partes terão os 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 Anexo para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e
- d) os demais direitos especificados no Acordo.” (Artigo 2.2)

Nos termos 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 e de revogar ou alterar tal designação, sendo que essa outra Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

- “a) a empresa aérea designada esteja estabelecida no território da Parte que 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 8 (Segurança Operacional) e no Artigo 9 (Segurança da Aviação); e
- d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.” (Artigo 3.2)

O **Artigo 4** dispõe sobre as hipóteses de negação, revogação e limitação das autorizações previstas no dispositivo anterior; ao passo que o **Artigo 6**



ExEdit



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

Apresentação: 12/12/2022 14:31:49.410 - CREDN
PRL 1 CREDN => MSC 557/2019
PRL n.1

trata do trânsito direto, segundo o qual passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado.

Os relevantes e usuais **Artigos 8 e 9** cuidam respectivamente, do aspecto da segurança operacional e da segurança da aviação.

Nos termos do **Artigo 10**, cada Parte não cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores às cobradas de suas empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará, nos termos dispostos no **Artigo 11**, 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.

O **Artigo 12** estabelece que 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, sendo que 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.

Já o **Artigo 13** dispõe que os preços cobrados pelos serviços operados com base nesse Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas e não estarão sujeitos a aprovação.

No tocante à concorrência, as Partes deverão, nos termos do **Artigo 14**, informar uma a outra 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 aéreos cobertos pelo Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua implementação. Além disso, as Partes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

Apresentação: 12/12/2022 14:31:49.410 - CREDN
PRL 1 CREDN => MSC 557/2019

PRL n.1

incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e as matérias relacionadas à aplicação desse Acordo.

Nos termos do **Artigo 15**, 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 que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa.

Quanto às atividades comerciais, cada Parte concederá às empresas aéreas da outra Parte, conforme o **Artigo 16**, 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.

O Acordo permite às empresas aéreas designadas se valerem da sistemática de código compartilhado nos termos do **Artigo 17**, ao passo que o **Artigo 18** concede a tais empresas flexibilidades operacionais, permitindo-lhes que utilizem aeronaves próprias ou aeronaves arrendadas, subarrendadas, arrendadas por hora ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção, por meio de um contrato entre as empresas aéreas de qualquer das Partes ou de terceiros países.

As autoridades aeronáuticas das Partes poderão, conforme o **Artigo 21**, solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda desse Acordo.

O **Artigo 22** dispõe que, em caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação desse Acordo, as Partes envidarão esforços para resolvê-la por meio de consultas e negociações.

O presente Acordo poderá ser emendado nos termos prescritos no **Artigo 23**, poderá ser denunciado a qualquer tempo por qualquer das Partes (**Artigo 25**), será registrado na Organização da Aviação Civil Internacional – OACI (**Artigo 26**) e entrará em vigor na data de recebimento da segunda Nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes, substituindo então o “Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado de Israel”, assinado em Brasília no dia 22 de julho de 2009 (**Artigo 27**).





Além do instrumento principal, o Acordo em comento conta com um **Anexo**, do qual consta o usual “Quadro de Rotas”, especificando as rotas que as empresas aéreas designadas das Partes poderão operar serviços aéreos internacionais entre pontos de seus territórios.

É o Relatório

II - VOTO DO RELATOR

O Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Estado de Israel, ora examinado, é um ato internacional alinhado com a diretriz governamental de expandir a rede brasileira de acordos de serviços aéreos (ASAs), nos termos constantes da Política Nacional da Aviação Civil, aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 2009.

Esse processo de expansão e revisão da rede brasileira dos chamados ASAs tem sido responsável pelo grande número de acordos da espécie submetidos à apreciação do Congresso Nacional nos últimos anos.

Tais instrumentos internacionais buscam viabilizar o transporte internacional de passageiros, bagagens, cargas e malas postais por meio da designação, pelas partes signatárias, de empresas aéreas para prestar tais serviços entre os territórios dos países afetos.

Os ASAs são comumente elaborados a partir de modelos sugeridos pela Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, agência especializada das Nações Unidas, na qual eles são registrados, contemplam, caso a caso, as chamadas “liberdades do ar” e são complementados pelos chamados “Memorandos de Entendimento”, observando-se os dispositivos da Convenção de Chicago, de 1944.

Quanto ao Acordo em exame, conforme relatamos, ele atualiza o vigente Acordo de Serviços Aéreos entre Brasil e Israel, assinado 2009, e irá oportunamente substituí-lo.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

Apresentação: 12/12/2022 14:31:49.410 - CREDN
PRL 1 CREDN => MSC 557/2019

PRL n.1

A seção dispositiva do Acordo de 2019 conta com cláusulas usuais em instrumentos da espécie, contemplando algumas típicas de acordos do tipo “céus abertos” (*open skies*), como se depreende da leitura dos Artigos 12 e 13, que consagram a liberdade de as empresas aéreas designadas pelas Partes determinarem: a frequência, o volume de tráfego aéreo, o tipo de aeronave e o preço pelos serviços ofertados.

Cumprir notar que o instrumento em tela prevê o uso do código compartilhado (*codeshare*) e concede às empresas designadas certa flexibilidade operacional ao permitir o uso de aeronaves arrendadas, subarrendadas, arrendadas por hora ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção.

Igualmente digno de nota é o registro, no Quadro de Rotas, de que as empresas aéreas designadas poderão exercer direitos de tráfego de quinta liberdade em quaisquer pontos intermediários e/ou além.

Desde o estabelecimento das relações diplomáticas entre Brasil e Israel no início da década de 50, poucos anos após a criação do Estado de Israel, o intercâmbio entre os dois países tem se dado em um clima de cooperação e de amizade.

As áreas de cooperação abrangem precipuamente ciência e tecnologia, segurança pública e cultura. As modestas trocas comerciais encontram-se na casa dos US\$ 1,5 bilhão, comumente com significativo *superávit* para o lado israelense. A propósito, cumpre lembrar que, desde 28/04/2010, acha-se vigente o Acordo de Livre-Comércio Mercosul-Israel, que foi o primeiro instrumento desta modalidade celebrado pelo bloco sul-americano com um Estado localizado fora do nosso continente¹.

Interessante observar que o presente Acordo sobre Serviços Aéreos, entre Brasil e Israel, foi celebrado por ocasião da visita do Presidente Jair Bolsonaro a Israel em 2019. Na oportunidade foram assinados também um acordo de cooperação na área de ciência e tecnologia (aprovado pelo Decreto Legislativo nº

¹ Fonte: <http://200.198.192.20/index.php/comercio-externo/negociacoes-internacionais/132-acordos-dos-quais-o-brasil-e-parte/1832-acordos-merc-sul-israel>. Acesso em 06/12/2022.



ExEdit



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

Apresentação: 12/12/2022 14:31:49.410 - CREDN
PRL 1 CREDN => MSC 557/2019


PRL n.1

139/22), um acordo de cooperação na área de defesa (aprovado pelo Decreto Legislativo nº 12/22) e um outro acordo de cooperação na área de segurança pública e combate ao crime organizado, sendo que este último instrumento foi aprovado pela Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional e pela Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, aguardando ser apreciado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Em suma, a celebração do Acordo sobre serviços aéreos em comento revela-se oportuna ao adequar e aprimorar o vigente Acordo de 2009 e certamente favorecerá as relações comerciais, o ambiente de negócios empresariais e o setor de turismo, intensificando e aprofundando o intercâmbio entre Brasil e Israel.

Ante o exposto, considerando que o presente instrumento se coaduna com os princípios que regem as nossas relações internacionais, particularmente com o princípio constitucional de cooperação entre os povos para o progresso da humanidade, prescrito no inciso IX do artigo art. 4º da Lei Maior, VOTO pela aprovação do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Estado de Israel, assinado em Jerusalém, em 31 de março de 2019, nos termos do projeto de decreto legislativo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2022.


Deputado EDUARDO BOLSONARO
Relator





PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2022

(Mensagem nº 557, de 2019)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Estado de Israel, assinado em Jerusalém, em 31 de março de 2019.

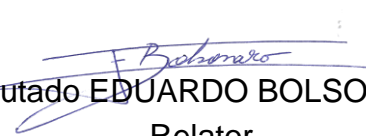
O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Estado de Israel, assinado em Jerusalém, em 31 de março de 2019.

Parágrafo único. Nos termos do art. 49, inciso I, da Constituição Federal, ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar 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 2022.


Deputado **EDUARDO BOLSONARO**
Relator

