



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 465-B, DE 2022

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 557/2019

Ofício nº 343/2019

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. FILIPE MARTINS); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. GERLEN DINIZ).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

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

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão



**CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL**

Apresentação: 15/12/2022 18:27:27.990 - MESA

PDL n.465/2022

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº _____, DE 2022
(MENSAGEM Nº 557/2019)

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 Fica 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 14 de dezembro de 2022.

Deputado **Pedro Vilela**
Presidente



MENSAGEM N.º 557, DE 2019

(Do Poder Executivo)

Ofício nº 343/2019

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

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

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

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

MENSAGEM Nº 557

Senhores Membros do Congresso Nacional,

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

Brasília, 6 de novembro de 2019.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Michel Temer", with a large, stylized flourish on the left side.



EMI nº 00201/2019 MRE MINFRA

Brasília, 16 de Setembro de 2019

Senhor Presidente da República,

Submetemos à sua elevada consideração, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Estado de Israel, assinado em Jerusalém, em 31/03/2019, pelo Ministro de Estado das Relações Exteriores, Ernesto Araújo, e pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros, Yisrael Katz.

2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério da Infraestrutura 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 existência de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e de Israel, 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 ao Senhor o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autenticadas do Acordo.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Ernesto Henrique Fraga Araújo, Tarcísio Gomes de Freitas

É COPIA AUTÊNTICA

Ministério das Relações Exteriores

Brasília, 23 de maio de 2011

ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O ESTADO DE ISRAEL

A República Federativa do Brasil ("Brasil")

e

o Estado de Israel ("Israel"),

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 seus respectivos territórios e além;

Acordaram o seguinte:

ARTIGO 1

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 Israel, o Ministério dos Transportes e da Segurança Rodoviária pela Autoridade de Aviação Civil ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa com poderes para desempenhar as funções exercidas pelas referidas autoridades;
- b) "Serviços Acordados" significa serviços aéreos regulares nas rotas especificadas no Anexo deste Acordo, para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação;
- c) "Acordo" significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;

- d) "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;
- e) "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;
- f) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;
- g) "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;
- h) "território", em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;
- i) "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;
- j) "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção; e
- k) "provisões de bordo" e "peças sobressalentes" têm os significados a eles respectivamente atribuídos no Anexo 9 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 especificado no Anexo a este 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 do Anexo a este 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 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 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 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 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 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 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 esteja estabelecida no território da Parte que designa a empresa aérea; 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 8 (Segurança Operacional) e no Artigo 9 (Segurança da Aviação) deste Acordo; 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 5 **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.

ARTIGO 6 **Trânsito Direto**

Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de encargos alfandegários e de outros impostos similares.

ARTIGO 7

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 8

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 operacional, 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 4 acima será descontinuada assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

6. Com referência ao parágrafo 2 deste Artigo, 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 9

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, 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, 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 da aviação que sejam consideradas necessárias e, para esse efeito, as Autoridades Competentes das partes podem celebrar acordos sobre segurança da aviação.

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 10

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 11

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 concedidas por este Artigo aplicar-se-ão aos itens 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; 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;

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.

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

ARTIGO 12

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 13

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 14 **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. Não obstante qualquer outra disposição em contrário, nada do disposto neste Acordo (i) imporá ou favorecerá a adoção de acordos entre empresas, de decisões de associações de empresas ou de práticas concertadas que impeçam ou distorçam a concorrência; (ii) reforçará os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas concertadas; ou (iii) delegará a operadores econômicos privados a responsabilidade pela adoção de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

ARTIGO 15 **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 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 16 **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 17 **Código Compartilhado**

1. Ao operar ou oferecer os serviços acordados nas rotas especificadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá estabelecer acordos comerciais e/ou cooperativos de comercialização com uma empresa aérea ou empresas aéreas de qualquer das Partes, ou uma empresa aérea ou empresas aéreas de uma terceira Parte, desde que todas as empresas aéreas nesses entendimentos:

- 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 qualquer bilhete vendido, deixar claro para o comprador no ponto de venda com qual ou quais empresas aéreas ele está estabelecendo uma relação contratual.

3. Acordos de código compartilhado podem estar sujeitos a aprovação prévia das Autoridades Aeronáuticas competentes antes da implementação.

ARTIGO 18

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), assinado em Montreal em 6 de outubro de 1980. 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 no Anexo a este 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 19

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 20

Aprovação de Horários

1. A empresa aérea designada de cada Parte pode ser solicitada a submeter sua previsão de horários de voos para aprovação às autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 30 (trinta) dias antes da operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado a qualquer modificação do mesmo.
2. Para os voos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar em relação aos serviços acordados, fora da programação de voos aprovada, essa empresa aérea deve solicitar autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações serão normalmente apresentadas pelo menos 5 (cinco) dias úteis antes da operação de tais voos.

ARTIGO 21

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 22

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 23

Emendas

1. Este Acordo pode ser emendado por consentimento mútuo das Partes.
2. Qualquer emenda ao presente Acordo, excluindo as emendas do Anexo, entrará em vigor de acordo com os procedimentos estabelecidos no Artigo 27 deste Acordo.
3. 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 24

Acordos Multilaterais

Se um acordo multilateral relativo ao transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, as Partes devem realizar consultas para avaliar se o presente Acordo deverá ser emendado, de modo a estar em conformidade com as disposições desse acordo multilateral.

ARTIGO 25

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 26

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 27

Entrada em Vigor

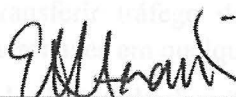
Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda Nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes. Ao entrar em vigor, este Acordo substituirá o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado de Israel, assinado em Brasília no dia 22 de julho de 2009.

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

Feito em Jerusalém neste 31^o dia de março de 2019, que corresponde ao 24^o dia do mês de Adar II do ano 5779, no calendário hebraico, em dois exemplares autênticos nos idiomas português, hebraico e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, o texto em inglês prevalecerá.

FOR THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

FOR THE STATE OF ISRAEL



Ernesto Araújo

Ministro das Relações Exteriores



Yisrael Katz

Ministro dos Negócios Estrangeiros

ANEXO
QUADRO DE ROTAS

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pelo Brasil:

Pontos Aquém	Pontos na Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Qualquer ponto ou pontos em Israel	Quaisquer pontos

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) por Israel:

Pontos Aquém	Pontos na Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos em Israel	Quaisquer pontos	Qualquer ponto ou 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 de direção ou geográfica, e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que o transporte seja parte de um serviço que sirva 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.

OFÍCIO Nº 343 /2019/SG/PR

Brasília, 6 de novembro de 2019.

A Sua Excelência a Senhora
Deputada Soraya Santos
Primeira Secretária
Câmara dos Deputados – Edifício Principal
70160-900 Brasília/DF

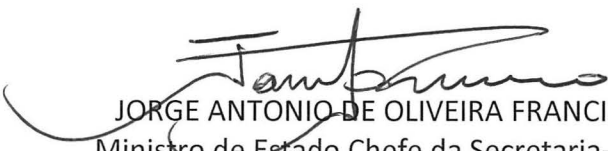
Assunto: Texto de acordo.


MSC. 557/2019

Senhora Primeira Secretária,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem do Senhor Presidente da República relativa ao 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.

Atenciosamente,


JORGE ANTONIO DE OLIVEIRA FRANCISCO
Ministro de Estado Chefe da Secretaria-Geral
da Presidência da República

PRIMEIRA-SECRETARIA
Em 07 / 11 / 2019
De ordem, ao Senhor Secretário-Geral da Mesa, para as devidas providências.
 Aparecida de Moura Andrade Chefe de Gabinete



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





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**





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





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.





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.





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.

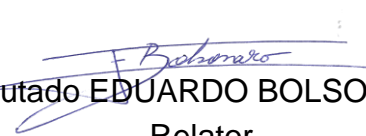
O Congresso Nacional decreta:

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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 557, DE 2019

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 557/2019, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o Parecer do Relator, Deputado Eduardo Bolsonaro.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Pedro Vilela – Presidente; José Rocha - Vice-Presidente; Alexandre Leite, Arlindo Chinaglia, Cássio Andrade, Celso Russomanno, Damião Feliciano, David Soares, Eduardo Bolsonaro, Léo Moraes, Marcel van Hattem, Marcelo Calero, Márcio Macêdo, Márcio Marinho, Marília Arraes, Nilson Pinto, Osmar Serraglio, Paulão, Paulo Bengtson, Rubens Bueno, Subtenente Gonzaga, Tadeu Alencar, Carla Dickson, Caroline de Toni, Coronel Armando, Eduardo Cury, General Girão, General Peternelli, Jefferson Campos, Leonardo Monteiro, Pedro Lucas Fernandes, Pedro Westphalen, Rafael Motta, Rodrigo Agostinho, Rodrigo de Castro, Rui Falcão, Tereza Cristina e Vinicius Carvalho.

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2022.

Deputado PEDRO VILELA
Presidente





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES – CVT
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 465, DE 2022

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.

Autora: Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

Relator: Deputado FILIPE MARTINS

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 465, de 2022, que “*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*”. A proposta é oriunda da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 557, de 2019, encaminhada pelo Poder Executivo.

O Acordo entre Brasil e Israel possui vinte e sete artigos e um anexo, no qual se apresenta o quadro de rotas. Os artigos dispõem sobre: (1) Definições; (2) Concessão de Direitos; (3) Designação e Autorização; (4) Negação, Revogação e Limitação de Autorização; (5) Aplicação de Leis; (6) Trânsito Direto; (7) Reconhecimento de Certificados e Licenças; (8) Segurança Operacional; (9) Segurança da Aviação; (10) Tarifas Aeronáuticas; (11) Direitos Alfandegários; (12) Capacidade; (13) Preços; (14) Concorrência; (15) Conversão de Divisas e Remessa de Receitas; (16) Atividades Comerciais; (17) Código Compartilhado; (18) Flexibilidade Operacional; (19) Estatísticas; (20) Aprovação de Horários; (21) Consultas; (22) Solução de Controvérsias; (23) Emendas; (24) Acordos Multilaterais; (25) Denúncia; (26) Registro na OACI; (27) Entrada em Vigor.





No quadro de rotas, permitem-se voos desde pontos aquém, passando por pontos na origem, pontos intermediários e pontos de destino, até pontos além, tanto para as empresas do Brasil como para as de Israel.

Segundo a Exposição de Motivos Interministerial nº 201/2019 MRE MINFRA, que acompanha a já citada Mensagem nº 557/2019, o referido Acordo:

tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências da existência de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e de Israel, 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.

A matéria foi também distribuída à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) e está sujeita à apreciação do Plenário. Seu regime de tramitação é de urgência. É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Decreto Legislativo nº 465, de 2022, aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo de Israel sobre Serviços Aéreos, assinado em Jerusalém, em 31 de março de 2019.

Referido Acordo almeja contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional e estabelecer a exploração de serviços aéreos entre os territórios dos dois países. Como se observa do teor do instrumento, cada Parte concede à outra direitos com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas, Anexo ao Acordo, entre os quais: sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; fazer escalas no território da outra Parte para fins não comerciais; e fazer escalas nos pontos





das rotas especificadas, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação.

Cada Parte poderá designar uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados, bem como revogar ou alterar tal designação, desde que observados requisitos de segurança e de qualificação para a operação de serviços de transporte aéreo internacional previstos no Acordo. Ademais, as empresas designadas por uma Parte deverão se adequar às leis e aos regulamentos da outra 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.

O Acordo prevê, ainda, medidas que visam à simplificação de procedimentos alfandegários para passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto, bem como certas isenções, com base na reciprocidade, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional de cada Parte. No que tange às tarifas aeronáuticas, o Acordo veda a cobrança pelas Partes de valores superiores aos cobrados de suas próprias empresas aéreas que operem serviços internacionais semelhantes, garantindo, assim, a isonomia entre as empresas operadoras de ambos os países.

Além disso, adota-se a saudável e moderna prática de conceder autonomia aos operadores para estabelecer livremente os preços cobrados pelos serviços aéreos, sem a necessidade de sujeitá-los à aprovação das autoridades governamentais. Essa autonomia também se verifica na definição de frequência e de capacidade dos serviços acordados, cabendo às empresas assumirem o risco do negócio.

Com relação ao tráfego, garante-se o exercício de direitos de tráfego de até 6ª liberdade – ponto aquém (de um terceiro Estado), ponto intermediário (do Estado de nacionalidade da aeronave) e ponto além (do território da outra Parte) – e, ainda, abrigam-se políticas de multidesignação de empresas e de código compartilhado (*codeshare*), prescrições importantes para a promoção tanto da produtividade das transportadoras como da





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Filipe Martins - PL/TO

competitividade no transporte internacional. Vale a pena registrar aqui que a hipótese de embarcar e desembarcar passageiro no território do outro país (cabotagem) não está contemplada no Acordo.

Por fim, vale ressaltar que a adoção de regras mais flexíveis na prestação do serviço de transporte aéreo entre dois ou mais países tem proporcionado ganho para o usuário, que pode se beneficiar de condições concorrenciais mais intensas. Não por acaso, a IATA (*International Air Transport Association*) e a OACI (Organização de Aviação Civil Internacional, entidade vinculada à ONU) defendem o mesmo ponto de vista.

Ante o exposto e considerando a importância para o Brasil das relações bilaterais com Israel, meu voto é pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Decreto Legislativo nº 465, de 2022.

Sala da Comissão, em de de 2023.

FILIPPE MARTINS
Deputado Federal





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 465, DE 2022

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 465/2022, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Filipe Martins.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Cezinha de Madureira - Presidente, Alfredinho, Antonio Carlos Rodrigues, Bebeto, Carlos Chiodini, Castro Neto, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Helena Lima, Hercílio Coelho Diniz, Jonas Donizette, Juninho do Pneu, Kiko Celeguim, Leônidas Cristino, Luiz Fernando Faria, Maurício Carvalho, Mauricio Marcon, Mauricio Neves, Neto Carletto, Paulo Alexandre Barbosa, Rubens Otoni, Zé Trovão, Arnaldo Jardim, Bruno Ganem, Denise Pessôa, Diego Coronel, Duda Ramos, Filipe Barros, Filipe Martins, Hugo Leal, Icaro de Valmir, Lázaro Botelho, Leonardo Monteiro, Luciano Amaral, Luciano Azevedo, Márcio Honaiser, Pedro Westphalen, Pinheirinho, Renilce Nicodemos, Rodrigo de Castro e Vermelho.

Sala da Comissão, em 29 de março de 2023.

Deputado CEZINHA DE MADUREIRA
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do deputado Gerlen Diniz

Tel. (61) 3215-5301 e 3215-3301
E-mail: dep.gerlendiniz@camara.leg.br

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 465, DE 2022

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.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES
E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado GERLEN DINIZ

I - RELATÓRIO

Vem, a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, a proposição em epígrafe, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional com o propósito de submeter ao Congresso Nacional para efeito de ratificação, “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”.

Em sua exposição ao Presidente da República, os Senhores Ministros das Relações Exteriores e da Infraestrutura consideram:

1. Submetemos à sua elevada consideração, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Estado de Israel, assinado em Jerusalém, em 31/03/2019, pelo Ministro de Estado das Relações Exteriores, Ernesto Araújo, e pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros, Yisrael Katz.





2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério da Infraestrutura 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 existência de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e de Israel, 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 ao Senhor o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autenticadas do Acordo.

Quanto ao teor do Acordo, podemos destacar, entre os diversos tópicos versados, o artigo 1º, que cuida das definições sobre “autoridade aeronáutica”, sobre os “serviços acordados”, sobre o “acordo” entre outras expressões empregadas; o Artigo 2º trata da concessão de Direitos; o Artigo 3º sobre “designação de autorização”; o Artigo 5º trata dos critérios gerais em sua aplicação ao Acordo específico; o Artigo 7º cuida do reconhecimento de certificados e licenças; o Artigo 11 sobre Direitos Alfandegários, e por fim, o Art. 22 cuida da solução de controvérsias.

A proposta foi distribuída às Comissões de Viação e Transportes, para a análise de seu mérito, bem como a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para, nos termos do art. 54 do Regimento Interno, apreciarmos a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A matéria ainda será remetida ao Plenário da Casa.

É o relatório.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do deputado Gerlen Diniz

Tel. (61) 3215-5301 e 3215-3301
E-mail: dep.gerlendiniz@camara.leg.br

Apresentação: 15/06/2023 12:28:42.077 - CCJC
PRL 1 CCJC => PDL 465/2022

PRL n.1

II - VOTO DO RELATOR

Sob a perspectiva constitucional não encontramos óbices à livre tramitação da matéria, uma vez que foram e estão sendo observados os parâmetros constitucionais aplicáveis, quais sejam, a apreciação pelo Congresso Nacional cuja competência é exclusiva para “...resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional “ (art. 49, I), bem como, o art. 84, VIII, que estabelece a competência privativa do Senhor Presidente da República para “...celebrar tratados, convenções e atos internacionais, sujeitos a referendo do Congresso Nacional.”

Vale lembrar, que a matéria respeita os princípios consagrados no art. 4º da nossa Constituição e que regem as nossas relações internacionais, não ferindo, ademais, a autodeterminação e a cooperação entre os povos, a não-intervenção, a igualdade entre os Estados, a defesa da paz e a solução pacífica dos conflitos, enfim, o Acordo procura fortalecer os laços de amizade e cooperação em tema tão sensível como importante, qual seja, o da operação aérea entre o Brasil e Israel.

De igual modo, a proposição foi elaborada em consonância com a juridicidade, isto é, de acordo com os princípios informadores de nosso ordenamento jurídico, guardando, com os mesmos, coerência sistêmica e lógica.

A técnica legislativa empregada é adequada, uma vez que não encontramos incorreções ou impropriedades na elaboração formal da matéria.

Isso posto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 465, de 2022.

Sala da Comissão, em 15 de junho de 2023.

Deputado GERLEN DINIZ
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 465, DE 2022

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 465/2022, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Gerlen Diniz.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Rui Falcão - Presidente, Alencar Santana, Alfredo Gaspar, André Janones, Átila Lira, Bacelar, Capitão Alberto Neto, Carlos Jordy, Caroline de Toni, Cobalchini, Coronel Fernanda, Delegada Katarina, Delegado Éder Mauro, Delegado Marcelo Freitas, Dr. Victor Linhalis, Dra. Alessandra Haber, Duarte Jr., Eli Borges, Eunício Oliveira, Felipe Francischini, Flávio Nogueira, Gerlen Diniz, Gervásio Maia, Gilson Daniel, Helder Salomão, João Leão, Jorge Goetten, José Guimarães, Julia Zanatta, Lafayette de Andrada, Luiz Couto, Marcelo Crivella, Marcos Tavares, Maria Arraes, Marreca Filho, Mendonça Filho, Murilo Galdino, Patrus Ananias, Paulo Magalhães, Pr. Marco Feliciano, Priscila Costa, Robinson Faria, Rosângela Moro, Rubens Pereira Júnior, Sâmia Bomfim, Silvio Costa Filho, Soraya Santos, Tarcísio Motta, Waldemar Oliveira, Zé Haroldo Cathedral, Alberto Fraga, Aluisio Mendes, Amanda Gentil, Aureo Ribeiro, Beto Richa, Cabo Gilberto Silva, Carlos Veras, Chico Alencar, Coronel Meira, Danilo Forte, Darci de Matos, Delegado Ramagem, Diego Garcia, Erika Kokay, Gilson Marques, José Medeiros, Kim Kataguirí, Laura Carneiro, Lázaro Botelho, Lindbergh Farias, Lucas Redecker, Luiz Gastão, Marangoni, Marcelo Álvaro Antônio, Marcos Pollon, Mauricio Marcon, Miguel Ângelo, Nicoletti, Orlando Silva, Pastor Eurico, Pedro Campos, Ricardo Ayres, Rosângela Reis, Sergio Souza, Silas Câmara, Tabata Amaral, Tião Medeiros e Yandra Moura.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2023.



Deputado RUI FALCÃO
Presidente

Apresentação: 14/08/2023 20:13:30.913 - CCJC
PAR 1 CCJC => PDL 465/2022

PAR n.1



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rui Falcão

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura40hara.leg.br/CD234415570100>

