

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 1.254, DE 2024

Submete à consideração do Congresso Nacional, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores e do Senhor Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, o texto do “Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Sultanato de Omã”, assinado na cidade de Riade, Arábia Saudita, no dia 5 de dezembro de 2023.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado DAVID SOARES

I - RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, no dia 9 de outubro de 2024, a Mensagem nº 1.254, de 2024, acompanhada de Exposição de Motivos Conjunta do Ministro das Relações Exteriores e do Ministro de Portos e Aeroportos, EMI nº 00077/2024 MRE MPOR, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o inciso I do art. 49, combinado com o inciso VIII do art. 84 da Constituição Federal, do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Sultanato de Omã, assinado em Riade, Arábia Saudita, em 5 de dezembro de 2023.

A Mensagem foi distribuída inicialmente a esta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, sendo igualmente prevista a apreciação da matéria pela Comissão de Viação e Transportes e pela



Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54, RICD), para posterior deliberação do Plenário desta Casa.

O presente Acordo, na mesma linha dos instrumentos da espécie assinados nos últimos anos, busca criar marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios das Partes signatárias, mantendo o mais alto grau de segurança operacional e da aviação nas operações aéreas internacionais entre eles e, com isso, incrementar os laços de amizade, entendimento, cooperação, comércio, investimentos e turismo entre os dois países. O instrumento em análise é composto por 25 artigos e um Anexo, o qual discrimina o Quadro de Rotas e as condições para operação de voos pelas empresas aéreas designadas pelas Partes.

O **artigo 1** elenca um conjunto de definições jurídicas necessárias à aplicação do Acordo, tais como “autoridades aeronáuticas”, que, no caso do Brasil, é representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso de Omã, pela Autoridade de Aviação Civil; “capacidade”, que se refere à 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; e “Convenção”, que se refere à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944.

O **artigo 2** refere-se à concessão de direitos atribuídos pelo Acordo às empresas aéreas designadas pelas Partes com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas constante no Anexo. São eles, o direito de:

- 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, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação;

d) os demais direitos especificados no Acordo

Cabe ressaltar que os direitos de sobrevoo e de fazer escalas para fins não comerciais são extensíveis às demais empresas aéreas de cada Parte, nos termos do parágrafo 3º do artigo 2, e que o Acordo exclui, expressamente, o 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 (direito de cabotagem).

O **artigo 3** estabelece os requisitos e procedimentos de designação e autorização de empresas aéreas para operar os serviços acordados, bem como o direito de revogar tal designação pelos canais diplomáticos. Designadas por escrito à outra Parte, as empresas aéreas serão autorizadas a operar com a mínima demora de trâmites desde que esteja estabelecida no território da Parte que a designa, que esta Parte exerça efetivo controle regulatório em relação à empresa designada e que sejam cumpridas as disposições do Acordo sobre segurança operacional, conforme o artigo 7 do Acordo, e sobre segurança da aviação, conforme o artigo 8, bem como as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional.

O **artigo 4** estabelece o direito das Partes de negar, revogar ou limitar a autorização mencionada no artigo 3 nos casos de dúvida acerca do cumprimento das condições supracitadas. Contudo, exceto em casos nos quais a revogação, suspensão ou imposição de condições seja essencial para impedir novas infrações a leis ou regulamentos, esse direito só será exercido após a realização de consulta com a outra Parte, em um prazo de trinta dias a partir da solicitação de uma das Partes.

O **artigo 5** determina o cumprimento não discriminatório de leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída de seu território de aeronaves em serviços aéreos internacionais, bem como à operação e navegação dessas aeronaves em seu território, imigração, alfândega, controle sanitário e regulamentos similares aplicáveis a passageiros, tripulação e carga,



incluindo mala postal. Ademais, o Acordo submete passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto apenas a controle simplificado, sem encargos alfandegários ou outros impostos similares para bagagem e carga.

O **artigo 6** trata do reconhecimento certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, quando forem emitidos conforme requisitos iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção de Chicago.

O **artigo 7** descreve os procedimentos de consulta e avaliação acerca da segurança operacional em serviços aéreos. Consultas podem ser solicitadas por uma das Partes e devem ser realizadas dentro do prazo de trinta dias. Se a Parte que solicitou a consulta concluir que a outra não mantém ou não administra, de maneira efetiva e em conformidade com a Convenção de Chicago, os padrões de segurança, ela informará a outra Parte, a qual deve adequar-se aos padrões da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) dentro de um prazo acordado. Descumprido o prazo, o Secretário-Geral da OACI será notificado.

Ademais, nos termos do artigo 16 da Convenção, é lícita a inspeção de empresa aérea de uma Parte por representantes autorizados da outra para verificar a validade da documentação da aeronave, das licenças de sua tripulação e o equipamento da aeronave, desde que isso não cause demora desnecessária à operação. Por fim, nos termos do artigo 7, parágrafo 4, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas quando essa ação urgente por essencial para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea.

O **artigo 8** reafirma a obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, tanto em razão do direito internacional geral quanto das obrigações resultantes de convenções específicas, como a 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, entre outras.

Ademais, os parágrafos 2 e 3 do referido artigo dispõem que as Partes deverão fornecer assistência mútua para a prevenção ao apoderamento e a outros ilícitos em relação a aeronaves civis, em conformidade com as disposições da OACI acerca de segurança da aviação, designadas como Anexos à Convenção, cabendo notificação de uma Parte a outra quando houver diferença entre seus regulamentos e práticas nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos.

Por fim, cabe ressaltar que este artigo prevê o direito, dentro de um prazo de 60 dias, de que cada Parte, por intermédio de suas autoridades aeronáuticas, possa efetuar avaliação no território da outra Parte no que concerne a medidas de segurança em aplicação ou a serem aplicadas por operadores de aeronaves em relação a voos que se originem ou se destinem ao território da primeira Parte. Tais avaliações serão sujeitas a entendimentos administrativos entre as autoridades aeronáuticas e a acordos de confidencialidade específicos.

A suspeita razoável de não cumprimento das disposições do artigo 8 por uma Parte dá o direito à outra de solicitar consultas no prazo de 15 dias a partir da solicitação. Se, dentro de 15 dias do início das consultas, não houver resolução satisfatória para o caso, há o direito de que a Parte que solicitou consultas negue, revogue, suspenda ou imponha condições sobre as autorizações de empresas aéreas designadas pela outra Parte. Nesse sentido, medidas provisórias estão autorizadas em casos emergenciais.

O **artigo 9** dispõe sobre tarifas aeronáuticas em relação às empresas aéreas designadas, as quais não poderão exceder aquelas cobradas pelas empresas aéreas nacionais que operem serviços internacionais semelhantes. Ademais, cada Parte deverá encorajar consultas sobre as referidas tarifas entre suas autoridades competentes e empresas aéreas. Dessa forma, propostas de modificação das tarifas aeronáuticas deverão ser comunicadas com razoável antecedência.

O **artigo 10** trata de direitos alfandegários. As Partes deverão,



com base na reciprocidade, isentar as empresas aéreas designadas, no maior grau possível e 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 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 e qualquer material impresso com o símbolo de uma empresa aérea designada. Contudo, o equipamento de bordo de uso regular, materiais e suprimentos das aeronaves de empresas aéreas designadas somente poderão ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias.

O **artigo 11** prevê que as normas de acordos específicos de bitributação prevalecem sobre as deste Acordo.

O **artigo 12** estabelece que cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade do transporte aéreo internacional, com base em considerações de mercado, ao passo que o **artigo 13** estabelece que os preços também serão determinados livremente pelas empresas, não estando sujeitos a aprovação, embora cada Parte possa requerer a notificação ou registro dos preços do transporte que provenha ou se destine a seu território junto a suas autoridades.

O **artigo 14** prescreve que cada Parte permitirá às empresas áreas da outra Parte converter, rapidamente e à taxa de câmbio do dia, e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente. Nesse sentido, são vedados encargos administrativos e cambiais que excedam aqueles normalmente cobrados pelos bancos. O Acordo, contudo, não isenta as empresas aéreas de impostos, taxas e contribuições, e as regras de acordos específicos sobre transferências de fundos sobrepõem-se às deste.

O **artigo 15** autoriza as empresas aéreas da outra Parte a comercializarem serviços aéreos diretamente ou por meio de intermediários, na moeda desse território ou em conformidade com leis e regulamentos nacionais



sobre meios de pagamentos. Com base na reciprocidade, cada Parte poderá trazer e manter no território da outra Parte seus funcionários, aos quais será concedida autorização ou visto de emprego, de visita ou similares.

O **artigo 16** estipula a obrigação de que cada Parte exija de suas empresas aéreas o atendimento a pedidos das autoridades aeronáuticas da outra Parte sobre informações e estatísticas periódicas, como horários de voos, inclusive modificações nestes, a fim de garantir que as exigências do Acordo em termos de operação dos serviços acordados estão sendo cumpridas.

O **artigo 17** estabelece que as empresas aéreas designadas deverão submeter seus horários de voos previstos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte pelo menos 45 dias antes da operação dos serviços acordados. Voos de reforço dos serviços acordados, por sua vez, deverão ser solicitados ao menos 15 dias antes da operação.

O **artigo 18** faz referência à proteção ambiental, remetendo as normas do presente Acordo às s Normas e Práticas Recomendadas (SARPs) da OACI previstas no Anexo 16, bem como as políticas e orientações da OACI em matéria de proteção ambiental.

O **artigo 19** dispõe sobre o direito de qualquer uma das Partes de solicitar consultas acerca da interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento, as quais devem ser iniciadas dentro de um período de 60 dias a partir do recebimento da solicitação.

O **artigo 20** estabelece o procedimento de solução de controvérsias do Acordo. O procedimento abrange negociações diretas entre as autoridades aeronáuticas das Partes, às quais se seguirão negociações diplomáticas caso a controvérsia não seja solucionada. Se não houver acordo, a controvérsia, a pedido de qualquer das Partes, será submetida a um tribunal arbitral de três árbitros, um indicado por cada Parte, em até 60 dias, e o terceiro, que presidirá o tribunal arbitral, pelos dois previamente nomeados, em prazo adicional de até 60 dias. Caso não haja nomeação para qualquer um dos



três árbitros, o presidente do Conselho da OACI poderá, a pedido das Partes, nomear um ou mais árbitros. As decisões do tribunal arbitral serão obrigatórias para as Partes, nos termos do artigo 20, parágrafo 4.

Os **artigos 21 e 22** dispõem sobre emendas ao Acordo. Emendas acordadas entre as Partes entrarão em vigor em data a ser determinada pela troca de notas diplomáticas, exceto emendas ao Quadro de Rotas, que poderão ser acordadas diretamente pelas autoridades aeronáuticas das Partes e confirmadas pela via diplomática. Ademais, o Acordo em análise deverá ser emendando em caso de acordo multilateral de transporte aéreo superveniente.

O **artigo 23** estabelece o procedimento de denúncia do Acordo. A qualquer tempo, uma Parte poderá notificar a outra e, simultaneamente, comunicar à OACI, por escrito e pelos canais diplomáticos acerca de sua decisão de denunciar o Acordo. Essa decisão terá efeito à meia-noite anterior ao aniversário do recebimento da notificação, na hora local da Parte notificada. Na ausência de aviso de recebimento, será considerada a data de 14 dias após o recebimento da comunicação pela OACI.

Os **artigos 24 e 25** dispõem sobre o registro, a ser efetuado pela OACI, e entrada em vigor do Acordo, o qual vigorará a partir do recebimento da segunda nota diplomática com indicação do preenchimento dos procedimentos internos para vigência do instrumento.

Assinado em duas vias, em Riade, em 5 de dezembro de 2023, o Acordo tem versões igualmente autênticas em português, árabe e inglês. Em caso de divergência de interpretação, prevalecerá o texto em inglês.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Sultanato de Omã, assinado em Riade,

Anexo IV – Gabinete 235 – Tel: (61) 3215.3235- CEP 70.160-900

Brasília – DF – e-mail: dep.davidsoares@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse <https://mtoleg.autenticidade-assinatura.camara.leg.br/15/10/2023/0002240>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. David Soares



Reino da Arábia Saudita, em 5 de dezembro de 2023, por ocasião da 15ª Edição do *Air Services Negotiation Event* (I CAN). Acordos sobre serviços aéreos são instrumentos de direito internacional público que visam a possibilitar o acesso de uma companhia aérea ao mercado de outro país para fins de transporte aéreo internacional de passageiros e de cargas.

Brasil e Omã estabeleceram relações diplomáticas em 1974, e, em 2008, o Brasil inaugurou embaixada residente em Mascate, configurando-se como única representação diplomática latino-americana na capital omani. A embaixada de Omã em Brasília foi aberta em 2010, sendo a única do Sultanato na América Latina.

As relações comerciais têm crescido significativamente desde o início do século XXI, chegando a um fluxo de dois bilhões de dólares em 2024, com superávit brasileiro de cerca de 400 milhões de dólares. A pauta exportadora brasileira concentra-se em minério de ferro e carnes de aves, ao passo que as importações provenientes do Sultanato são compostas, sobretudo, de adubos, fertilizantes e combustíveis. Omã é o destino do principal investimento brasileiro no Oriente Médio, a planta de concentração de Sohar, uma parceria entre a Vale e a Jinnan Steel, e há grande potencial de cooperação na área de segurança alimentar entre os dois países. Além de todo o potencial de Omã em termos de negócios e de turismo, a própria localização estratégica dos países do Oriente Médio no que se refere à aviação civil internacional é um incentivo à aprovação deste Acordo pelo Poder Legislativo brasileiro.

O texto em análise, conforme exposto no Relatório, busca criar marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e de Omã, mantendo o mais alto grau de segurança operacional e da aviação nas operações aéreas internacionais entre eles e, com isso, incrementar os laços de amizade, entendimento, cooperação, comércio, investimentos e turismo entre os dois países. O Acordo coaduna-se, portanto, com o princípio de relações internacionais inscrito no art. 4º, inciso IX, da Constituição Federal, qual seja, a “cooperação entre os povos para o progresso da humanidade”, bem como com a Política Nacional de Aviação Civil.



Composto por 25 artigos e um Anexo, o qual discrimina o Quadro de Rotas e as condições para operação de voos pelas empresas aéreas designadas pelas Partes, o texto do Acordo foi confeccionado, conjuntamente, pelo Ministério das Relações Exteriores, pelo Ministério de Portos e Aeroportos e pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Sua aprovação ensejará a possibilidade de que linhas aéreas brasileiras, desde que designadas pela ANAC, possam sobrevoar e fazer escalas no território de Omã, operar voos em ambas as direções, servir como pontos intermediários em rotas que passem por esses países, entre outros direitos. O Acordo conta com mecanismo de solução de controvérsias e coaduna-se, plenamente, à normativa da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), integrando o regime internacional da aviação civil.

Diante das razões expostas, voto pela **APROVAÇÃO** do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Sultanato de Omã, assinado em Riade, Arábia Saudita, em 5 de dezembro de 2023, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo anexo.

Sala da Comissão, em de outubro de 2025.

Deputado DAVID SOARES
Relator



**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA
NACIONAL**

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2025

(Mensagem nº 1.254, de 2024)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Sultanato de Omã, assinado em Riade, Arábia Saudita, em 5 de dezembro de 2023.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Sultanato de Omã, assinado em Riade, Arábia Saudita, em 5 de dezembro de 2023.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em denúncia ou em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de outubro de 2025.

Deputado DAVID SOARES
Relator

