



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO

N.º 1.025-A, DE 2025

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 1254/2024
Ofício nº 1364/2024

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. RICARDO AYRES).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES (MÉRITO) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54, RICD)

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão



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

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº _____, DE 2025
(MENSAGEN 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 26 de novembro de 2025.

Deputado **Filipe Barros**
Presidente



MENSAGEM N.º 1.254-A, DE 2024

(Do Poder Executivo)

Ofício nº 1364/2024

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.

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)
PROPOSIÇÃO SUJEITA À APRECIÇÃO DO PLENÁRIO
REGIME DE TRAMITAÇÃO: PRIORIDADE (ART 151, II, RICD)

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

MENSAGEM Nº 1.254

Apresentação: 14/10/2024 12:50:52.210 - MESA

MSC n.1254/2024

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 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.

Brasília, 9 de outubro de 2024.



EMI nº 00077/2024 MRE MPOR

Apresentação: 14/10/2024 12:50:52.210 - MESA

MSC n.1254/2024

Brasília, 22 de Julho de 2024

Senhor Presidente da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo 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, pelo embaixador do Brasil no Reino da Arábia Saudita, Embaixador Sérgio Eugênio de Risios Bath, e por Naif Ali Hamed Al Abri, Presidente da Autoridade de Aviação Civil do Sultanato de Omã.

2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério de Portos e Aeroportos 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 consolidação de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e do Sultanato de Omã, 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 a Vossa Excelência o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autenticadas do Acordo.

Respeitosamente,



Assinado eletronicamente por: Mauro Luiz Iecker Vieira, Silvio Serafim Costa Filho

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

O Governo da República Federativa do Brasil

e

o Governo do Sultanato de Omã,
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 os fins deste Acordo, a menos que o contexto requeira compreensão diversa, o termo:

- (a) "autoridades aeronáuticas" significa, no caso do Governo da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso do Governo do Sultanato de Omã, a Autoridade de Aviação Civil; ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa habilitada a exercer as funções agora exercidas pelas referidas autoridades;
- (b) "Acordo" significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;
- (c) "capacidade" significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;
- (d) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui 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;
- (e) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada de acordo com o Artigo 3 deste Acordo;
- (f) "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;
- (g) "território", em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;



- (h) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e
- (i) "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais", têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção.

Artigo 2

Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no quadro de rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.
2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes gozarão dos seguintes direitos:
 - (a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;
 - (b) fazer escalas no território da outra Parte para fins não comerciais;
 - (c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no quadro de rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação;
 - (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 deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados nos subparágrafos (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 pelos canais diplomáticos.

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:

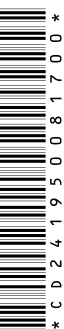
- (a) a empresa aérea designada esteja estabelecida no território da Parte que a designa;
- (b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa;
- (c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 e no Artigo 8 deste Acordo;
- (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 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, em quaisquer dos casos em que:



- (a) elas não estejam convencidas de que a empresa aérea a ser designada não seja estabelecida no território da Parte que a designa;
- (b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa;
- (c) a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 e no Artigo 8 deste Acordo;
- (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 haja recebido 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 consulta 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 quanto à entrada, permanência e saída de seu território de passageiros, tripulantes e carga, incluindo mala postal; tais aqueles relativos à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados aos passageiros, tripulantes, carga (incluindo animais e plantas) 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.



4. 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.

5. As empresas aéreas designadas por uma Parte deverão cumprir as disposições legais da outra Parte, tais como as relativas à admissão ou à saída de animais e plantas em seu território, quando suas aeronaves nele ingressarem, permanecerem ou dele partirem.

Artigo 6

Reconhecimento de Certificados e Licenças

Certificados de aeronavegabilidade e 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 as rotas e os serviços previstos neste Acordo, desde que os requisitos sob os quais tais certificados ou licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos que estão ou que possam ser estabelecidos segundo a Convenção de Chicago. Contudo, cada Parte se reserva o direito de recusar-se a reconhecer, para a finalidade de sobrevoos em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos ou convalidados para seus próprios nacionais ou pela outra Parte ou por qualquer outro Estado.

Artigo 7

Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. As consultas serão realizadas dentro de 30 (trinta) dias após a apresentação da 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, nos aspectos mencionados no parágrafo 1 acima, que satisfaçam as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas 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 o parágrafo 4 acima será descontinuada assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

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

Artigo 8

Segurança da Aviação

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

2. As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de



aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações 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 para combater uma ameaça específica.

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

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



7. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos quinze (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos quinze (quinze) dias a partir do começo 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 9

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 10

Direitos Alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos 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 por ela gratuitamente, 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 previstas neste Artigo serão aplicadas aos itens referidos no parágrafo 1 deste Artigo em quaisquer das seguintes circunstâncias:

- (a) quando introduzidos no território de uma Parte por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte;
- (b) quando mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte na chegada ou na saída do território da outra Parte;
- (c) quando levados a bordo de aeronave de empresa aérea designada de uma Parte no território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados; ou
- (d) 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 11

Tributação

Caso exista um acordo específico entre as Partes para evitar a dupla tributação de receitas e de capital, suas disposições deverão prevalecer sobre as deste Acordo.



Artigo 12

Capacidade

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.

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 destinado a seu território ou nele originado.

Artigo 14

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 e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa à taxa de câmbio do dia do pedido para 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 sua execução.
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 específico que regule a transferência de fundos entre as Partes, suas disposições deverão prevalecer sobre as deste Acordo.



Artigo 15

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 de tais empresas aéreas, incluindo o direito de estabelecerem seus próprios escritórios.

2. Cada empresa aérea terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território ou, em conformidade com as 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:

6. 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.

Artigo 16

Intercâmbio de Informações e Estatísticas

1. Cada Parte exigirá de suas empresas aéreas que forneçam às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido destas, horários de voos, inclusive quaisquer modificações que venham a sofrer, e toda e qualquer informação relevante acerca da operação dos serviços acordados, incluindo dados sobre a capacidade ofertada em cada uma das rotas especificadas e qualquer outro dado adicional que possa ser razoavelmente necessário ao



convencimento das autoridades aeronáuticas da outra Parte de que as exigências deste Acordo estão sendo devidamente observadas.

2. 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 17

Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão seus horários de voos previstos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte pelo menos 45 (quarenta e cinco) dias antes da operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado para qualquer modificação dos horários.

2. Para os voos de reforço dos serviços acordados que uma empresa aérea designada de uma Parte deseje operar e que, porém, não constem do quadro de horários aprovado, deverá ser solicitada autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações serão normalmente apresentadas pelo menos 15 (quinze) dias antes da operação de tais voos.

Artigo 18

Proteção Ambiental

As Partes apoiam a necessidade de proteger o meio ambiente, promovendo o desenvolvimento sustentável da aviação. As Partes acordam, no que diz respeito às operações entre os respectivos territórios, cumprir as Normas e Práticas Recomendadas (SARPs) da OACI previstas no Anexo 16, bem como as políticas e orientações da OACI em matéria de proteção ambiental.

Artigo 19

Consultas

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. 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 20

Solução de Controvérsias

1. Caso surja qualquer controvérsia quanto à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-la por meio de negociações entre suas Autoridades Aeronáuticas.
2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia deverá ser solucionada pela via diplomática.
3. Se as Partes não chegarem a um acordo para a solução da controvérsia nos termos dos parágrafos 1 e 2 acima, a controvérsia, a pedido de qualquer delas, será submetida à decisão de um tribunal de 3 (três) árbitros, dos quais cada Parte nomeará um, e o terceiro, será designado pelos outros dois previamente nomeados. Cada uma das Partes nomeará um árbitro no prazo de sessenta (60) dias a contar da data de recebimento, por qualquer delas, de aviso da outra Parte pelos canais diplomáticos, solicitando a arbitragem da controvérsia pelo mencionado tribunal, e o terceiro árbitro será designado dentro de um período adicional de 60 (sessenta) dias. Se uma das Partes não nomear um árbitro no prazo especificado ou se o terceiro árbitro não for designado dentro do prazo especificado, o Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional poderá, a pedido de qualquer das Partes, nomear um ou mais árbitros, conforme o caso exigir. Nesse caso, o terceiro árbitro será um nacional de um terceiro Estado e atuará como Presidente do tribunal arbitral.
4. As Partes cumprirão qualquer decisão tomada nos termos do parágrafo 3 deste Artigo.

Artigo 21

Emendas

1. Qualquer emenda deste Acordo, acordada entre as Partes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.
2. Não obstante as disposições do parágrafo 1 deste Artigo, as emendas ao Quadro de Rotas anexo a este Acordo poderão ser acordadas diretamente pelas autoridades aeronáuticas das Partes. Tais emendas entrarão em vigor quando confirmadas pela via diplomática.



Artigo 22

Acordos Multilaterais

Se um acordo multilateral sobre transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo deverá ser emendado para que se conforme às disposições desse acordo multilateral.

Artigo 23

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 24

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 25

Entrada em Vigor

Este Acordo deverá ser aprovado conforme as exigências legais internas de cada Parte e entrará em vigor na data do recebimento da segunda nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram concluídos pelas Partes.

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

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



Assinado em _____, em _____ de _____ de _____
em duas vias em português, árabe e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, o texto em inglês prevalecerá.

**PELO GOVERNO DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL**

**PELO GOVERNO DO
SULTANATO DE OMÃ**



ANEXO **QUADRO DE ROTAS**

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas do Brasil:

Pontos Aquém	Pontos na Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos em Omã	Quaisquer pontos

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas de Omã:

Pontos Aquém	Pontos na Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos em Omã	Quaisquer pontos	Quaisquer 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 direcional ou geográfica e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que, com exceção dos serviços exclusivamente cargueiros, o transporte seja parte de um serviço que sirva pelo menos um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea.



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 áreas 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,



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





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 1.254, DE 2024

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 1.254, de 2024, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do Relator, Deputado David Soares.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Filipe Barros - Presidente; André Fernandes e Luiz Nishimori - Vice-Presidentes; Arlindo Chinaglia, Átila Lins, Augusto Coutinho, Carlos Zarattini, Claudio Cajado, Damião Feliciano, Dilceu Sperafico, Dr. Fernando Máximo, Flávio Nogueira, General Girão, Gustavo Gayer, Jefferson Campos, Jonas Donizette, José Rocha, Lucas Redecker, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcel van Hattem, Marcelo Crivella, Márcio Marinho, Mario Frias, Professora Luciene Cavalcante, Rui Falcão, Sâmia Bomfim, Stefano Aguiar, Zucco, Albuquerque, Alencar Santana, David Soares, Delegado Fabio Costa, Dr. Frederico, Eros Biondini, Evair Vieira de Melo, General Pazuello, Marcos Pollon, Pastor Eurico, Paulo Magalhães, Pedro Lupion, Pr. Marco Feliciano, Reinhold Stephanes, Rosangela Moro e Sargento Fahur.

Plenário da Comissão, em 26 de novembro de 2025.

Deputado FILIPE BARROS
Presidente





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 1.025, DE 2025

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.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado RICARDO AYRES

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 1.025, de 2025, que “*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*”. A proposta é oriunda da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 1.254, de 2024, encaminhada pelo Poder Executivo.

O Acordo entre Brasil e Omã possui vinte e cinco 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) Reconhecimento de Certificados e Licenças; (7) Segurança Operacional; (8) Segurança da Aviação; (9) Tarifas Aeronáuticas; (10) Direitos Alfandegários; (11) Tributação; (12) Capacidade; (13) Preços; (14) Conversão de Divisas e Remessa de Receitas; (15) Atividades Comerciais; (16) Intercâmbio de Informações e Estatísticas; (17) Aprovação de Horários; (18) Proteção





Ambiental; (19) Consultas; (20) Solução de Controvérsias; (21) Emendas; (22) Acordos Multilaterais; (23) Denúncia; (24) Registro na OACI; e (25) 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 Omã.

Segundo a Exposição de Motivos Interministerial nº 077/2024 MRE MPOR, que acompanha a já citada Mensagem nº 1.254/2024, o referido Acordo:

tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências da consolidação de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e do Sultanato de Omã, 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 1.025, de 2025, 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.

Referido Acordo almeja incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências da consolidação de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e do Sultanato de Omã, e para além desses. Como se observa do teor do instrumento, cada Parte concede à outra direitos com a

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 676 | CEP: 70160-900 – Brasília/DF
Tel (61) 3215-5676 | dep.ricardoayres@camara.leg.br





finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas, Anexo ao Acordo, entre os quais: a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; b) fazer escalas no território da outra Parte para fins não comerciais; e 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.

Cada Parte poderá designar por escrito à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação pelos canais diplomáticos, desde que cumpra as disposições aplicáveis do Acordo. Ademais, as empresas designadas por uma Parte deverão se adequar às leis e aos regulamentos da outra Parte que regem a entrada, permanência e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços de transporte aéreo internacional similar 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, permite-se que os preços para os serviços aéreos sejam livremente estabelecidos por cada empresa aérea designada, sem a necessidade de sujeitá-los à aprovação das autoridades governamentais. A capacidade e a frequência dos serviços de transporte aéreo internacional que oferece serão determinadas por cada empresa aérea designada, com base em considerações comerciais de mercado.

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 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 Omã, meu voto é pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.025, de 2025.

Sala da Comissão, em de de 2026.

Deputado RICARDO AYRES
Relator

2026-1599





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 1.025, DE 2025

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 1.025/2025, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Ricardo Ayres.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Presidente, Rosana Valle - Vice-Presidente, Bebeto, Diego Andrade, Flávio Nogueira, Gilberto Abramo, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Juninho do Pneu, Kiko Celeguim, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Neto Carletto, Paulo Alexandre Barbosa, Afonso Hamm, Cezinha de Madureira, Cristiane Lopes, Gabriel Nunes, Gilson Daniel, Helena Lima, Henderson Pinto, Hugo Leal, Lêda Borges, Leônidas Cristino, Marcos Tavares, Miguel Lombardi, Ricardo Ayres, Zé Neto e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 11 de março de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente



FIM DO DOCUMENTO