

# COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

## MENSAGEM Nº 866, DE 2025

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte sobre Serviços Aéreos, assinado em Brasília, em 10 de abril de 2024.

**Autor:** PODER EXECUTIVO

**Relator:** Deputado LUIZ PHILIPPE DE ORLEANS E BRAGANÇA

### I – RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, a Mensagem nº 866, de 3 de julho de 2025, acompanhada de Exposição de Motivos Conjunta do Ministro das Relações Exteriores e do Ministro de Portos e Aeroportos, EMI nº 00095/2025 MRE MPOR, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o art. 49, I, combinado com o art. 84, VIII, da Constituição Federal, do texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte sobre Serviços Aéreos, assinado em Brasília, em 10 de abril de 2024.

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 instrumento internacional em escopo é composto por 24 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas contemplado na avença.

O **Artigo 1 (Definições)** define uma série de conceitos jurídicos fundamentais para a aplicação do Acordo. Destacamos, entre outras, as definições adotadas de “Autoridade Aeronáutica”, que, no caso do Brasil, é representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); de “empresa aérea designada”, que significa uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada em conformidade com o Artigo 4º do Acordo; de “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais”, que têm os significados atribuídos no Artigo 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, bem como nos seus Anexos e Emendas, na medida em que tenham entrado em vigor para ambas as Partes; e de “Estado-Membro da UE”, que significa um Estado que seja ou se torne parte contratante do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

O **Artigo 2 (Aplicabilidade da Convenção de Chicago)** subordina as disposições do Acordo à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago, 1944), na medida em que esta seja aplicável aos serviços aéreos internacionais, servindo como arcabouço normativo fundamental para a aviação civil.

O **Artigo 3 (Concessão de direitos)** constitui o núcleo comercial do Acordo. Cada Parte concede à outra os direitos de tráfego (ou “liberdades do ar”) para que suas empresas aéreas designadas possam: a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar; b) fazer escalas para fins não comerciais (técnicos ou operacionais); e c) fazer escalas nos pontos especificados no Quadro de Rotas constante do Anexo ao Acordo para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros e carga, incluindo mala postal. O dispositivo proíbe expressamente o direito de cabotagem.

O **Artigo 4 (Designação e autorização)** delinea o regime de designação e autorização de empresas aéreas. Cada Parte pode designar uma



ou mais empresas aéreas para operar os serviços, devendo a contraparte conceder a autorização de operação sem demora, desde que a empresa cumpra critérios como: estar estabelecida e ter seu principal local de negócios no território da Parte que a designa, possuir licença de operação válida, ter seu controle regulatório efetivo mantido por essa Parte e satisfazer as condições regulatórias normalmente aplicadas à operação de serviços aéreos internacionais pela Parte que recebe a designação, em conformidade com as disposições da Convenção de Chicago.

O **Artigo 5 (Revogação ou suspensão de autorizações operacionais)** confere às Partes o direito de revogar, suspender ou impor condições à autorização de uma empresa aérea da outra Parte se esta deixar de cumprir os requisitos de designação, violar leis locais ou as condições do Acordo (incluindo as relativas à concorrência leal, segurança da aviação e segurança operacional). A aplicação dessas medidas deve ser precedida de consultas, salvo em casos de urgência para evitar novas infrações.

O **Artigo 6 (Concorrência justa)** estabelece um regime liberal de capacidade e frequência. Permite que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade de transporte com base na concorrência justa, vedando limitações unilaterais por qualquer das Partes, exceto por razões técnicas, operacionais ou ambientais, aplicadas de forma uniforme. Proíbe práticas anticompetitivas, como abuso de poder de mercado, e veda a concessão de subsídios ou apoio estatal que prejudiquem a concorrência, definindo o que constitui tal apoio e indicando a realização de consultas para a resolução de disputas nessa matéria.

O **Artigo 7 (Preços)** garante às empresas aéreas designadas a liberdade para estabelecer os preços dos serviços, com base na concorrência justa e sem a necessidade de consultar outras empresas. Qualquer das Partes pode requerer a notificação de tarifas para fins informativos, mas não para aprovação prévia.

O **Artigo 8 (Encargos, impostos e taxas)**, com base na reciprocidade, isenta as empresas aéreas de encargos alfandegários e impostos sobre aeronaves, combustíveis, peças sobressalentes, equipamentos



de solo, provisões de bordo e outros itens essenciais para a operação dos serviços acordados, desde que não sejam comercializados no território da outra Parte.

O **Artigo 9 (Segurança da aviação)** trata da proteção contra atos de interferência ilícita (*security*). As Partes reafirmam suas obrigações sob o direito internacional pertinente, em particular as convenções internacionais de Tóquio (1963), Haia (1970), Montreal (1971 e seu Protocolo de 1988) e de Marcação de Explosivos Plásticos (1991), comprometendo-se a prestar assistência mútua, a aplicar as normas de segurança da OACI e a exigir que os operadores de aeronaves e aeroportos as cumpram. Prevê a inspeção de passageiros, bagagens e cargas e permite a adoção de medidas de segurança especiais para enfrentar ameaças específicas.

O **Artigo 10 (Segurança operacional)** foca a segurança de voo (*safety*). Permite a qualquer das Partes solicitar consultas sobre os padrões de segurança da outra e autoriza a realização de inspeções de rampa para verificar a conformidade das aeronaves com os padrões da OACI. Se uma inspeção suscitar sérias preocupações ou for negada, a Parte inspecionadora pode suspender ou alterar imediatamente a autorização de operação da empresa aérea.

O **Artigo 11 (Código compartilhado)** permite que as empresas designadas celebrem acordos de compartilhamento de código (*codeshare*) com outras empresas, desde que a empresa que opera o voo tenha a devida autorização e o passageiro seja informado no ponto de venda sobre qual empresa aérea autorizada operará cada trecho do serviço.

O **Artigo 12 (Arrendamento)** autoriza as empresas designadas a operar os serviços com aeronaves arrendadas (*leasing*), com ou sem tripulação, de qualquer empresa, sujeito à autorização das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

O **Artigo 13 (Serviços de apoio de solo)** garante a cada empresa designada o direito de realizar seu próprio serviço de apoio em solo (*self-handling*) ou de escolher entre fornecedores concorrentes, sempre em conformidade com as leis locais e de forma não discriminatória.



O **Artigo 14 (Transferência de lucros)** assegura o direito das empresas aéreas de converterem e remeterem suas receitas locais que excedam as despesas locais para o país de sua escolha, sem restrições, à taxa de câmbio comercial corrente.

O **Artigo 15 (Representação de empresas aéreas e vendas)** permite que as empresas designadas estabeleçam escritórios, mantenham pessoal próprio (gerencial, técnico, operacional) e comercializem seus serviços diretamente ou por meio de agentes no território da outra Parte.

O **Artigo 16 (Tarifas aeronáuticas)** determina que as taxas cobradas pelo uso de aeroportos e instalações de navegação aérea devem ser justas, razoáveis, não discriminatórias e baseadas nos custos de prestação dos serviços. Prevê a realização de consultas entre as autoridades e as empresas aéreas sobre essas tarifas.

O **Artigo 17 (Transporte intermodal)** autoriza as empresas aéreas a oferecerem transporte multimodal (aéreo e terrestre, por exemplo) em conexão com os serviços aéreos internacionais, podendo ser oferecido por um preço único, desde que o passageiro seja informado sobre os prestadores do serviço.

O **Artigo 18 (Proteção ambiental)** reconhece a necessidade de promover o desenvolvimento sustentável da aviação. As Partes se comprometem a seguir as normas ambientais da OACI que sejam obrigatórias sobre ambas e preservam o direito de adotar medidas para tratar dos impactos ambientais dos serviços aéreos, desde que de forma não discriminatória e consistente com o direito internacional.

O **Artigo 19 (Consultas)** estabelece um canal formal para a realização de consultas, a serem iniciadas em até 60 dias da solicitação, sobre a implementação, interpretação ou emenda do Acordo.

O **Artigo 20 (Solução de controvérsias)** define um processo escalonado de resolução de disputas: primeiro, a negociação entre as Partes; se esta falhar, a disputa será, a pedido de qualquer das Partes, submetida a um tribunal arbitral de três membros, cuja decisão será vinculante.



Os **Artigos 21 a 24** contêm as cláusulas procedimentais do Acordo. O **Artigo 21 (Emendas)** regula o processo de alteração do Acordo. O **Artigo 22 (Registro na OACI)** determina o registro do Acordo e de suas emendas na Organização da Aviação Civil Internacional. O **Artigo 23 (Denúncia)** permite a qualquer Parte terminar o Acordo com aviso prévio de 12 meses. O **Artigo 24 (Entrada em vigor)** estipula que o Acordo entrará em vigor após a troca de notificações sobre a conclusão dos procedimentos internos, gerando o efeito de revogação do Acordo Brasil-Reino Unido sobre Serviços Aéreos de 31 de outubro de 1946.

O **Anexo (Quadro de Rotas)** estabelece um regime de "céus abertos" flexível. Permite que as empresas aéreas designadas operem voos a partir de quaisquer pontos em seu território, com escalas em quaisquer pontos intermediários, com destino a quaisquer pontos no território da outra Parte e com continuação para quaisquer pontos além. Tráfego (incluindo todas as formas de tráfego de escala) pode ser embarcado em um ponto intermediário, para ser desembarcado no território da outra Parte ou pode ser embarcado no território da outra Parte, para ser desembarcado em um ponto além, e vice-versa. **Para operações exclusivamente cargueiras, é concedida até a 7ª liberdade do ar**, ou seja, o direito de transportar tráfego de um Estado para um terceiro sem passar pelo território do Estado de bandeira da empresa.

Nesse ponto, importa observar que houve **erro na tradução da Nota 1 da Seção 1 e da Nota 1 da Seção 2, do Quadro de Rotas** que compõe o Acordo. Conforme se lê na versão em inglês, que é condizente com o memorando de entendimento de outubro de 2018 e com a Ata de Reunião entre Autoridades Aeronáuticas das Partes de novembro de 2020<sup>1</sup>:

"ANNEX

<sup>1</sup> BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Brasil/Reino Unido Serviços aéreos internacionais - resumo de provisões negociadas**. Brasília, 2025. Disponível em: [https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/8copy\\_of\\_arquivos/reinounido.pdf](https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/8copy_of_arquivos/reinounido.pdf). Acesso em: 25 set. 2025. Cf. também BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Nota à imprensa nº 153: Assinatura do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Brasil e o Reino Unido**. Brasília, 10 abr. 2024. Disponível em: [https://www.gov.br/mre/pt-br/canais\\_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/assinatura-do-acordo-sobre-servicos-aereos-entre-o-brasil-e-o-reino-unido](https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/assinatura-do-acordo-sobre-servicos-aereos-entre-o-brasil-e-o-reino-unido). Acesso em: 25 set. 2025.



## ROUTE SCHEDULE

### Section 1

(...)

#### NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight **provided that [,] except for all-cargo services**, the service serves a point in the territory of the United Kingdom

### Section 2

(...)

#### NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight **provided that, except for all-cargo services**, the service serves a point in the territory of Brazil.<sup>2</sup>

A tradução para o português que espelharia o conteúdo do acordo de vontade entre as Partes deveria expressar que: “Pontos intermediários ou pontos além podem ser omitidos em qualquer voo **desde que, exceto para todos os serviços exclusivos de carga**, o serviço sirva um ponto no território do...”. Em vez disso, lemos que: “Pontos intermediários ou pontos além podem ser omitidos em qualquer voo, **exceto para todos os serviços exclusivos de carga, desde que** o serviço sirva um ponto no território do...”. Nessa tradução, teríamos, na verdade, a **restrição, e não a extensão, das liberdades de tráfego para operações cargueiras**, que não poderiam omitir escalas em pontos intermediários ou pontos além.

Deve-se notar que as operações exclusivamente cargueiras

<sup>2</sup> BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte sobre Serviços Aéreos** (Concórdia). Brasília, 2025. Disponível em: <https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/12800?tipoPesquisa=2&TituloAcordo=servi%C3%A7os%20a%C3%A9reos&TipoAcordo=BL&IdEnvolvido=255>. Acesso em 25 set. 2025. (Texto em inglês disponível em: <https://aplicacao.itamaraty.gov.br/ApiConcordia/Documento/download/32376>.); REINO UNIDO. **UK/Brazil: Agreement concerning Air Services [CS Brazil No.1/2024]**. London (UK), 2025. Disponível em: [https://assets.publishing.service.gov.uk/media/672dfbde5437e298ae64ce9e/CS\\_Brazil\\_1.2024\\_Agreement\\_Air\\_Services.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/672dfbde5437e298ae64ce9e/CS_Brazil_1.2024_Agreement_Air_Services.pdf). Acesso em 25 set. 2025.



das empresas aéreas designadas das duas Partes já dispõem da 7ª liberdade do ar desde 4 de novembro de 2020, conforme consta no portal da Anac.

O Acordo foi celebrado em Brasília, em 10 de abril de 2024, em dois exemplares originais, em português e inglês, sendo ambos igualmente autênticos.

É o Relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Brasil e o Reino Unido, assinado em Brasília, em 10 de abril de 2024.

De início, cumpre assinalar que o instrumento em análise alinha-se aos interesses estratégicos do Brasil, representando um avanço significativo na modernização do setor de transporte aéreo e no aprofundamento das relações bilaterais com um parceiro de indiscutível relevância global.

O Acordo em tela demonstra aderência às diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. A PNAC estabelece como propósito fundamental assegurar à sociedade brasileira o desenvolvimento de um sistema de aviação civil amplo, seguro, eficiente, econômico, moderno e concorrencial. O presente Acordo é uma aplicação direta dessas diretrizes, como se depreende da análise de suas cláusulas centrais.

O Artigo 6º (“Concorrência Justa”) e o Artigo 7º (“Preços”) do Acordo, ao instituírem a liberdade de capacidade, frequência e precificação com base em mecanismos de mercado, concretizam os objetivos da PNAC de promover o crescimento do setor por meio de uma regulação que incentive a competição, coíba práticas anticompetitivas e assegure tarifas razoáveis aos usuários. De igual modo, ao eliminar as restrições quantitativas de voos, o Acordo atende à diretriz de estimular a expansão dos serviços aéreos,



ampliando a conectividade internacional do Brasil, vetor essencial de integração econômica e social.

A celebração deste Acordo, portanto, transcende a esfera de um mero ato de gestão diplomática, sendo importante para a modernização do país. O Acordo de 1946 sobre Serviços Aéreos entre o Brasil e o Reino Unido, com seu paradigma regulatório restritivo e anacrônico, constituía um entrave a tal modernização. A substituição desse marco por um acordo do tipo “céus abertos” sinaliza ao mercado internacional e a outros parceiros estratégicos a consolidação do compromisso do Brasil com a liberalização econômica, a segurança jurídica e a integração competitiva nas cadeias globais de transporte.

O instrumento que se pretende aprovar revogará o Acordo sobre Serviços Aéreos assinado em 31 de outubro de 1946 e suas posteriores atualizações<sup>3</sup>. Aquele diploma, concebido em um contexto de forte dirigismo estatal no pós-guerra, impunha severas restrições à capacidade, frequência e designação de empresas, um modelo incompatível com a dinâmica, a competitividade e a eficiência exigidas pelo transporte aéreo global contemporâneo.

O novo Acordo, em contrapartida, estabelece um regime jurídico moderno, alinhado às melhores práticas internacionais, cujos principais avanços merecem destaque:

- **Liberdade de capacidade e frequência:** O Artigo 6º, § 2º, estabelece que cada empresa aérea designada poderá determinar livremente a oferta de voos, vedando-se a imposição de limitações unilaterais ao volume de tráfego, à frequência ou ao tipo de aeronave, salvo por razões técnicas ou ambientais aplicadas de forma não discriminatória.
- **Liberdade tarifária:** O Artigo 7º consagra o princípio da livre flutuação de preços com base na concorrência, substituindo os antigos mecanismos de aprovação tarifária que engessavam o mercado e limitavam a

<sup>3</sup> BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Acordo sobre Transportes Aéreos entre os Estados Unidos do Brasil e o Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte (1946)**. Brasília, 2025. Disponível em: <https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/749>. Acesso em: 25 de set. 2025.



oferta de opções aos consumidores.

- **Direitos de tráfego ampliados:** O Artigo 3º e o Anexo conferem direitos equivalentes à 5ª liberdade do ar. Essa última confere o direito de transportar passageiros e carga entre os territórios do Brasil e do Reino Unido e o território de um terceiro Estado, em ponto intermediário ou além, em voos com origem ou destino aos países signatários. O acordo amplia, além disso, a permissão para operações de serviços cargueiros, possibilitando que as empresas aéreas dos dois países realizem transporte de carga internacional sem a exigência de que a operação se inicie ou termine no país de origem da empresa (7ª liberdade do ar).

- **Flexibilidades operacionais:** Os Artigos 11 e 12 autorizam expressamente práticas comerciais modernas e essenciais para a competitividade, como o compartilhamento de códigos (*codeshare*) e o arrendamento de aeronaves e tripulação (*leasing*), que permitem a otimização de frota e a expansão de redes de destinos.

A inclusão de uma cláusula específica sobre subsídios estatais é compatível com os mais recentes acordos dessa espécie e representa uma salvaguarda para a sustentabilidade das operações das empresas aéreas das Partes. O modelo de “céus abertos” pressupõe um ambiente de competição equânime. Contudo, em um cenário global em que governos por vezes injetam capital em suas companhias de bandeira, criando desvantagens artificiais, essa cláusula se torna imprescindível. Assim, o Brasil não está apenas abrindo seu mercado, mas o faz sob o manto de um mecanismo de proteção, garantindo que a liberalização não se traduza em vulnerabilidade para suas empresas aéreas designadas.

A aprovação deste Acordo transcende os limites do setor aéreo, atuando como um poderoso catalisador para o aprofundamento de uma parceria econômica já robusta e multifacetada entre o Brasil e o Reino Unido.

No campo do turismo, o fluxo bilateral é expressivo e apresenta uma trajetória de forte crescimento. A maior oferta de voos, com potencial redução de tarifas e aumento da conveniência, tende a impulsionar ainda mais esses números, com impacto direto na geração de receita e empregos no setor



de serviços em ambos os países. Os dados mais recentes ilustram a magnitude e o potencial deste mercado, conforme sintetizado na tabela abaixo.

**Tabela 1 - Indicadores de turismo Brasil-Reino Unidos**

Indicador	Valor	Ano de Referência
Visitantes do Brasil no Reino Unido	344.000	2023
Gasto de visitantes brasileiros no Reino Unido	£425,4 milhões	2023
Visitantes do Reino Unido no Brasil	153.754	2024
Gastos de visitantes britânicos no Brasil	US\$ 239,2 milhões	2024
Crescimento de visitantes do Reino Unido no Brasil (vs. 2023)	+18,05%	2024
Projeção de crescimento de visitantes brasileiros no Reino Unido (2025 vs. 2024)	+4%	2025

Fonte: VisitBritain.org (UK Tourism Market Research), Embratur (Insights de Mercado 2025), Portal IN

No âmbito comercial, a liberalização dos serviços de carga é fundamental para o intercâmbio de bens de alto valor agregado, como produtos farmacêuticos, eletrônicos e componentes industriais, que demandam a agilidade do modal aéreo. A facilitação logística proporcionada pelo Acordo tem o potencial de impulsionar a corrente de comércio bilateral, que já é significativa.

Adicionalmente, o Acordo reforça o ambiente para investimentos. O Reino Unido figura como um dos principais investidores estrangeiros no Brasil, ocupando a terceira posição tanto em transações de Fusões & Aquisições (M&A) quanto em volume de Investimento Estrangeiro Direto (IED). Uma conectividade aérea aprimorada é um componente de infraestrutura essencial para a gestão desses investimentos, facilitando o deslocamento de executivos e técnicos. A aprovação do Acordo, portanto, fortalece a atratividade do Brasil como destino para o capital britânico.



Conforme exposto em nosso Relatório, a única cautela a ser tomada na matéria, diz respeito a erro na tradução da Nota 1 da Seção 1 e da Nota 1 da Seção 2 do Quadro de Rotas. A tradução para o português que espelharia o conteúdo do acordo de vontade entre as Partes deveria expressar que: “Pontos intermediários ou pontos além podem ser omitidos em qualquer voo **desde que, exceto para todos os serviços exclusivos de carga**, o serviço sirva um ponto no território do...”.<sup>4</sup> Em vez disso, lemos que: “Pontos intermediários ou pontos além podem ser omitidos em qualquer voo, exceto para todos os serviços exclusivos de carga, desde que o serviço sirva um ponto no território do...”. Na tradução equivocada, teríamos, na verdade, a restrição, e não a extensão, das liberdades de tráfego para operações cargueiras, que não poderiam omitir escalas em pontos intermediários ou pontos além. Deve-se notar que as operações exclusivamente cargueiras das empresas aéreas designadas das duas Partes já dispõem da 7ª liberdade do ar desde 4 de novembro de 2020, por força de memorando de entendimento e compromisso entre as autoridades aeronáuticas das Partes, conforme consta no portal da Anac. Desse modo, incluímos no anexo projeto de decreto legislativo cláusulas que consignam a tradução correta e a necessidade de correção do texto oficial a ser promulgado e publicado.

Em face do exposto, conclui-se que o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Brasil e o Reino Unido é um instrumento juridicamente hígido, economicamente vantajoso e estrategicamente relevante para o país. Ele substitui um marco regulatório obsoleto por um regramento moderno, liberal e dotado de salvaguardas eficazes em matéria de concorrência e segurança.

Diante dessas razões, voto pela **APROVAÇÃO** do texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte sobre Serviços Aéreos, assinado em Brasília, em 10 de abril de 2024, nos termos do projeto de decreto legislativo anexo.

<sup>4</sup> Como se lê na versão em inglês: “Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight **provided that, except for all-cargo services**, the service serves a point in the territory of...”



Sala da Comissão, em                    de                    de 2025.

Deputado LUIZ PHILIPPE DE ORLEANS E BRAGANÇA

Apresentação: 13/04/2026 14:24:16.850 - CREDN  
PRL 1 CREDN => MSC 866/2025

PRL n.1



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267423751600>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Philippe de Orleans e Bragança



\* CD 267423751600 \*

# COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº \_\_\_\_\_, DE 2026 (Mensagem nº 866, de 2025)

Aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte sobre Serviços Aéreos, assinado em Brasília, em 10 de abril de 2024.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte sobre Serviços Aéreos, assinado em Brasília, em 10 de abril de 2024, desde que respeitadas as condicionantes enunciadas nos §§ 1º e 2º.

§ 1º A aprovação a que se refere o *caput* é concedida no entendimento de que as traduções para o português da Nota 1 da Seção 1 e da Nota 1 da Seção 2, do Quadro de Rotas constante do Anexo do referido Acordo, reflitam, respectivamente que “pontos intermediários ou pontos além podem ser omitidos em qualquer voo desde que, exceto para todos os serviços exclusivos de carga, o serviço sirva um ponto no território do Reino Unido” e que “pontos intermediários ou pontos além podem ser omitidos em qualquer voo desde que, exceto para todos os serviços exclusivos de carga, o serviço sirva um ponto no território do Brasil”.

§ 2º O texto oficial do Acordo, a ser promulgado e publicado, deve conter as correções apontadas no § 1º deste artigo.

§ 3º 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                    de 2026.

Deputado LUIZ PHILIPPE DE ORLEANS E BRAGANÇA

Apresentação: 13/04/2026 14:24:16.850 - CREDN  
PRL 1 CREDN => MSC 866/2025

PRL n.1



\* C D 2 6 7 4 2 3 7 5 1 6 0 0 \*