



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 257-A, DE 2026

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 866/2025

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

DESPACHO:

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

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , **DE 2026**
(MENSAGEM Nº 866/2025)

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.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Plenário da Comissão, em 15 de abril de 2026.

Deputado **General Girão**
Presidente em exercício

Apresentação: 22/04/2026 11:05:09.140 - Mesa

PDL n.257/2026



MENSAGEM N.º 866, DE 2025

(Do Poder Executivo)

Submete à consideração do Congresso Nacional 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.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

MENSAGEM Nº 866

Apresentação: 07/07/2025 16:07:04:810 - Mesa

MSC n.866/2025

Senhores Membros do Congresso Nacional,

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

Brasília, 3 de julho de 2025.



Brasília, 12 de Maio de 2025

Senhor Presidente da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo 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 na cidade de Brasília, Brasil, no dia 10 de abril de 2024, pela Ministra de Estado, substituta, das Relações Exteriores, Embaixadora Maria Laura da Rocha, e por Stephanie Al-Qaq, Embaixadora do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte no Brasil.

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 Reino Unido, 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 ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E
O GOVERNO DO REINO UNIDO DA GRÃ-BRETANHA E IRLANDA DO
NORTE
SOBRE SERVIÇOS AÉREOS**

O Governo da República Federativa do Brasil ("Brasil") e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte ("o Reino Unido") doravante denominados "Partes Contratantes";

Sendo partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944;

Desejando concluir um acordo complementar à referida Convenção com o propósito de estabelecer serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além;

Acordaram o seguinte:

ARTIGO 1º
Definições

Para os propósitos deste Acordo, salvo interpretação diversa exigida pelo contexto, o termo:

- (a) "autoridade aeronáutica" significa, no caso do Reino Unido, o Secretário de Estado dos Transportes e, para os fins do Artigo 7 (Preços) deste Acordo, a Autoridade de Aviação Civil; e no caso do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão que possa ser designado a desempenhar quaisquer funções atualmente exercidas pela autoridade acima mencionada ou funções similares;
- (b) "este Acordo" inclui o Anexo e quaisquer emendas a ele ou a este Acordo;
- (c) "Certificado de Operador Aéreo" significa um documento emitido para uma empresa aérea o qual afirma que a empresa aérea em questão tem a capacidade e a organização profissional para garantir a operação segura da aeronave para as atividades de aeronaves especificadas no certificado;
- (d) "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm os significados a eles respectivamente atribuídos no Artigo 96 da Convenção de Chicago.



- (e) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada em conformidade com o Artigo 4 (Designação e Autorização) deste Acordo;
- (f) "a Convenção de Chicago" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago em 7 de dezembro de 1944 e inclui: (i) qualquer emenda à mesma que tenha sido ratificada por ambas as Partes Contratantes; e (ii) qualquer Anexo ou qualquer emenda ao mesmo adotado nos termos do Artigo 90 da referida Convenção, na medida em que tal emenda ou anexo seja, a qualquer momento, efetivo para ambas as Partes Contratantes;
- (g) "Estado-Membro da UE" significa um Estado que é agora ou no futuro parte contratante do Tratado Sobre o Funcionamento da União Europeia;
- (h) "OACI" significa Organização Internacional de Aviação Civil;
- (i) "preço" significa os preços a serem pagos pelo transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições sob as quais esses preços se aplicam, incluindo preços e condições para agenciamento e outros serviços auxiliares, mas excluindo remuneração pelo transporte de mala postal e as condições para o transporte de mala postal.
- (j) "território", em relação a um Estado, tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção de Chicago;
- (k) "tarifas aeronáuticas" significa o valor cobrado das empresas aéreas pela autoridade competente, ou por esta autorizado a ser cobrado, pelo uso das instalações e serviços dos aeroportos, ou de instalações de navegação aérea (incluindo instalações para sobrevoos) ou dos serviços e instalações relacionados, para aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga.
- (l) "os serviços acordados" e "as rotas especificadas" têm o significado dado a esses termos no Artigo 3 (2) do presente Acordo.

ARTIGO 2º

Aplicabilidade da Convenção de Chicago

As disposições do presente Acordo estarão sujeitas às disposições da Convenção de Chicago, na medida em que essas disposições sejam aplicáveis a serviços aéreos internacionais.

ARTIGO 3º

Concessão de Direitos

- (1) Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos em relação a seus serviços aéreos internacionais:



- (a) o direito de sobrevoar seu território sem pousar;
- (b) o direito de fazer escalas para fins não comerciais no seu território.

(2) Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas na Seção apropriada do Quadro anexo ao presente Acordo. Tais serviços e rotas são doravante denominados "os serviços acordados" e "as rotas especificadas", respectivamente. Durante a operação de um serviço acordado em uma rota especificada, a empresa ou empresas aéreas designadas por cada Parte Contratante gozarão, além dos direitos especificados no parágrafo (1) deste Artigo, do direito de realizar escalas no território da outra Parte Contratante nos pontos especificados para essa rota no Anexo deste Acordo, para embarque e desembarque de passageiros e carga, inclusive mala postal.

(3) Nenhum dispositivo do parágrafo (2) deste Artigo será considerado como concessão a empresa ou empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante do direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros e carga, incluindo mala postal, transportados mediante contratação ou por remuneração e destinados a outro ponto no território da outra Parte Contratante.

(4) Se, devido a conflitos armados, distúrbios ou acontecimentos políticos, ou circunstâncias especiais e incomuns a empresa aérea designada de uma Parte Contratante não puder operar um serviço em sua rota normal, a outra Parte Contratante envidará seus melhores esforços para facilitar a continuidade da operação do serviço por meio de rearranjos temporários apropriados dessas rotas.

ARTIGO 4º

Designação e Autorização

(1) Cada Parte Contratante terá o direito de designar empresas aéreas para operar os serviços acordados em cada rota especificada e de revogar ou alterar tais designações. Tal designação será transmitida à outra Parte Contratante por escrito.

(2) Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos para autorizações de operação e permissões técnicas, a outra Parte Contratante concederá autorizações e permissões apropriadas sem demora, desde que:

- (a) no caso de uma empresa aérea designada pelo Reino Unido:



- (i) a empresa aérea esteja estabelecida e tenha seu principal local de negócios no território do Reino Unido e possua licença de acordo com a legislação aplicável do Reino Unido; e
 - (ii) o efetivo controle regulatório da empresa aérea seja exercido e mantido pelo Reino Unido e a autoridade aeronáutica competente seja claramente identificada na designação; e
- (b) no caso de uma empresa aérea designada pelo Brasil:
- (i) a empresa aérea esteja estabelecida e tenha o seu principal local de negócios no território do Brasil e possua licença de acordo com a legislação aplicável do Brasil; e
 - (ii) o efetivo controle regulatório da empresa aérea seja exercido e mantido pelo Brasil e a autoridade aeronáutica competente seja claramente identificada na designação; e
- (c) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais pela Parte Contratante que considera a pedido ou solicitações.
- (3) Quando uma empresa aérea tiver sido designada, ela poderá começar a operar os serviços acordados, desde que a empresa aérea esteja em conformidade com as disposições aplicáveis deste Acordo.

ARTIGO 5º

Revogação ou Suspensão de Autorizações Operacionais

- (1) Qualquer Parte Contratante poderá revogar, suspender ou limitar as autorizações de operação ou permissões técnicas de uma empresa aérea da outra Parte Contratante:
- (a) quando, no caso de uma empresa aérea designada pelo Reino Unido:
- (i) a empresa aérea não esteja estabelecida ou não tenha seu principal local de negócios no território do Reino Unido ou não possua licença de acordo com a legislação aplicável do Reino Unido; ou
 - (ii) o efetivo controle regulatório da empresa aérea não seja exercido ou mantido pelo Reino Unido.



- (b) quando, no caso de uma empresa aérea designada pelo Brasil:
 - (i) a empresa aérea não esteja estabelecida ou não tenha o seu principal local de negócios no território do Brasil ou não possua licença de acordo com a legislação aplicável do Brasil; ou
 - (ii) o efetivo controle regulatório da empresa aérea não seja exercido ou mantido pelo Brasil; ou
- (c) caso a empresa aérea designada não cumpra as leis ou regulamentos normalmente e razoavelmente aplicados pela Parte Contratante que concede esses direitos; ou
- (d) se a empresa aérea não opera de outra forma de acordo com as condições prescritas sob este Acordo; ou
- (e) quando tenha sido determinado por uma Parte Contratante, se as consultas realizadas nos termos do parágrafo (9) do Artigo 6 (Concorrência Justa) deste Acordo não tiverem alcançado uma resolução satisfatória, que as disposições do Artigo 6 (Concorrência Justa) deste Acordo não estão sendo cumpridas; ou
- (f) se tenha sido determinado por uma Parte Contratante que a outra Parte Contratante ou uma empresa aérea não cumpre qualquer disposição do Artigo 9 (Segurança da Aviação) deste Acordo; ou
- (g) se uma Parte Contratante determinar que preocupações de segurança da aviação mais amplas justificam tal ação; ou
- (h) caso a outra Parte Contratante não tome as medidas apropriadas para melhorar a segurança operacional de acordo com o parágrafo (2) do Artigo 10 (Segurança Operacional) deste Acordo; ou
- (i) de acordo com o parágrafo (6) do Artigo 10 (Segurança Operacional) deste Acordo.

(2) A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no parágrafo (1) deste Artigo seja essencial para evitar futuras violações de leis ou regulamentos, esse direito só será exercido após a realização de consultas com a outra Parte Contratante.

(3) Qualquer das Partes Contratantes que exerça os direitos previstos no parágrafo (1) deste Artigo deverá notificar, por escrito, a outra Parte Contratante, o quanto antes, sobre os motivos da recusa, suspensão ou limitação da autorização de operação ou permissão técnica.



(4) No exercício dos seus direitos estabelecidos no parágrafo (1) do presente artigo, as Partes Contratantes não estabelecerão discriminação entre empresas aéreas com base na nacionalidade.

(5) Este Artigo não limita os direitos de qualquer das Partes Contratantes de revogar, suspender ou limitar a autorização de operação ou as permissões técnicas de uma empresa aérea da outra Parte Contratante em conformidade com as disposições do Artigo 9 (Segurança da Aviação) do presente Acordo.

ARTIGO 6º

Concorrência Justa

(1) Haverá oportunidade justa e igualitária para as empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes competirem na operação dos serviços acordados nas rotas especificadas.

(2) Cada Parte Contratante permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade do transporte aéreo internacional que oferece, de acordo com os serviços acordados nas rotas especificadas. Em conformidade com esse direito, nenhuma Parte Contratante limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade do serviço, ou o tipo ou tipos de aeronave operados pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou por razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção de Chicago.

(3) Nenhuma Parte Contratante imporá às empresas aéreas da outra Parte Contratante um requisito de primeira-recusa, proporcionalidade de número de voos, taxa de não objeção ou qualquer outro requisito relativo a capacidade, frequência, ou tráfego que possa ser inconsistente com as finalidades deste Acordo.

(4) Nenhuma das Partes Contratantes exigirá o registro de horários de voos programados ou planos operacionais pelas empresas aéreas da outra Parte Contratante para aprovação, exceto conforme possa ser exigido de forma não discriminatória, para fazer cumprir as condições uniformes previstas no parágrafo (2) deste Artigo.

(5) Nenhuma das Partes Contratantes permitirá que sua empresa ou suas empresas aéreas designadas, seja em conjunto com qualquer outra empresa ou empresas aéreas ou separadamente, abusem do poder de mercado de uma forma que tenha, ou seja provável ou pretendido que tenha, o efeito de enfraquecer gravemente um concorrente ou excluir um concorrente de uma rota.



(6) Nenhuma das Partes Contratantes fornecerá ou permitirá subsídio ou apoio estatal a sua empresa ou suas empresas aéreas designadas, de modo que se possa prejudicar as oportunidades justas e igualitárias das empresas aéreas da outra Parte Contratante de competir no fornecimento de serviços aéreos internacionais.

(7) Subsídio ou apoio estatal significa a prestação de apoio de forma discriminatória a uma empresa aérea designada, direta ou indiretamente, pelo Estado ou por um organismo público ou privado designado ou controlado pelo Estado. Sem limitação, pode incluir a compensação de perdas operacionais; o fornecimento de capital, subvenções não reembolsáveis ou empréstimos em condições privilegiadas; a concessão de vantagens financeiras pela perda de lucros ou pela recuperação de quantias devidas; renúncia à remuneração normal de recursos públicos utilizados; isenções fiscais; compensação pelos encargos financeiros impostos pelas autoridades públicas; ou acesso discriminatório a instalações aeroportuárias, combustível ou outras razoáveis instalações necessárias para a operação normal de serviços aéreos.

(8) Quando uma Parte Contratante fornecer subsídio ou apoio estatal a uma empresa aérea designada em relação a serviços operados conforme este Acordo, deverá exigir que essa empresa aérea identifique o subsídio ou o apoio de forma clara e separada em sua contabilidade.

(9) Se uma Parte Contratante acreditar que suas empresas aéreas designadas estão sendo submetidas a discriminação ou práticas desleais, ou que um subsídio ou apoio sendo considerado ou fornecido pela outra Parte Contratante em favor ou para as empresas aéreas dessa outra Parte Contratante prejudicaria ou prejudica a oportunidade justa e igualitária das empresas aéreas da primeira Parte Contratante em competir na prestação de serviços aéreos internacionais, ela pode solicitar a realização de consultas e notificar a outra Parte Contratante das razões de sua insatisfação. Essas consultas realizar-se-ão no prazo de 30 dias, a contar do recebimento do pedido, salvo acordo em contrário entre ambas as Partes Contratantes.

ARTIGO 7º

Preços

(1) Cada Parte Contratante permitirá que os preços dos serviços aéreos internacionais sejam estabelecidos livremente por cada empresa aérea designada, com base na concorrência justa. Nenhuma Parte Contratante exigirá de suas empresas aéreas que consultem outras empresas aéreas sobre



os preços por elas cobrados ou propostos para serviços abrangidos por este Acordo.

(2) Qualquer das Partes Contratantes pode exigir, de forma não discriminatória, notificação a suas autoridades aeronáuticas de tarifas e o respectivo número de assentos efetivamente vendidos para serviços originários em seu território pelas empresas aéreas de ambas as Partes Contratantes, de forma simplificada e apenas para fins informativos. Tal notificação pelas empresas aéreas pode ser requerida em data não anterior à oferta inicial de uma tarifa.

ARTIGO 8º

Encargos, Impostos e Taxas

(1) As Partes Contratantes isentarão de todos os encargos alfandegários, imposto de consumo nacional e impostos nacionais similares:

(a) aeronaves operadas em serviços aéreos internacionais pela empresa ou pelas empresas aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes e;

(b) e, desde que se destinem ao uso a bordo de uma aeronave ou dentro dos limites de um aeroporto internacional em conexão com o estabelecimento ou a manutenção de um serviço aéreo internacional pela empresa aérea em questão:

(i) os seguintes itens introduzidos por uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante:

A. equipamentos de reparação, manutenção e de serviço e seus componentes;

B. equipamentos para o processamento de passageiros e seus componentes;

C. equipamentos para o embarque de carga e seus componentes;

D. equipamentos de segurança, incluindo componentes para incorporação em equipamentos de segurança;

E. material de instrução e auxílios de treinamento;

F. documentos de empresas aéreas e operadores; e

(ii) os seguintes itens introduzidos por uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante ou fornecidos a uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante:



- A. provisões de bordo (incluindo, mas não se limitando, a itens como alimentos, bebidas e tabaco) introduzidas ou embarcadas no território da outra Parte Contratante;
- B. combustível, lubrificantes e suprimentos técnicos consumíveis;
- C. peças sobressalentes, incluindo motores; e

(iii) computadores e componentes introduzidos por uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante, para auxiliar em um ou mais dos seguintes assuntos:

- A. a reparação, manutenção ou serviço de aeronaves;
- B. o processamento de passageiros no aeroporto ou a bordo de aeronave;
- C. o embarque de carga nas aeronaves ou seu desembarque;
- D. a realização de verificações de segurança da aviação em passageiros ou carga.

(2) A isenção de encargos alfandegários, impostos nacionais sobre o consumo e taxas nacionais similares não se estenderá aos encargos baseados no custo dos serviços prestados à empresa ou às empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante.

(3) Pode ser exigido que os equipamentos e suprimentos mencionados no parágrafo (1) deste Artigo sejam mantidos sob a supervisão ou controle das autoridades competentes.

(4) As isenções previstas no presente Artigo também estarão disponíveis nas situações em que a empresa ou empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante firmarem acordos com outra empresa ou outras empresas aéreas para o empréstimo ou transferência, no território da outra Parte Contratante, dos itens especificados no parágrafo (1) deste Artigo, desde que tal empresa ou tais empresas aéreas desfrutem similarmente dessa isenção da outra Parte Contratante.

ARTIGO 9º

Segurança da Aviação

(1) Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes Contratantes 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 Contratantes 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, do 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 e qualquer acordo de segurança da aviação que se torne vinculante para ambas as Partes Contratantes.

(2) As Partes Contratantes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção de 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 de qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

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

(4) Cada Parte Contratante tomará tais medidas quando julgar viável para assegurar que uma aeronave da outra Parte Contratante que esteja sujeita a um ato de interferência ilícita e que pouse em seu território seja detida em solo a menos que sua partida seja necessária para o dever primordial de proteger a vida humana. Sempre que possível, essas medidas serão tomadas com base em consultas mútuas.

(5) As Partes Contratantes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e como Anexos à Convenção de Chicago, na medida em que tais disposições de segurança da aviação sejam aplicáveis às Partes Contratantes. Cada Parte Contratante exigirá que as suas empresas aéreas e os operadores de aeroportos no seu território atuem em conformidade com tais disposições de segurança da aviação.

(6) Cada Parte Contratante concorda que as suas empresas aéreas deverão cumprir as disposições de segurança da aviação referidas no parágrafo (5) do presente artigo exigidas pela outra Parte Contratante para a entrada no território dessa outra Parte Contratante. Para a saída do território da outra Parte Contratante, ou durante sua permanência naquele território, as empresas aéreas deverão observar as disposições de segurança da aviação em



conformidade com a legislação em vigor naquela Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará que medidas de segurança da aviação adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo antes e durante o embarque ou carregamento; e que as medidas de segurança da aviação sejam ajustadas para atender a qualquer ameaça crescente à segurança da aviação civil, quando apropriado. Cada Parte Contratante concorda que as disposições sobre segurança da aviação exigidas pela outra Parte Contratante para a partida do território dessa outra Parte Contratante e para permanência em tal território devem ser observadas. Cada Parte Contratante também agirá favoravelmente diante de qualquer solicitação da outra Parte Contratante com vistas a adotar medidas especiais razoáveis de segurança da aviação, para enfrentar uma ameaça específica.

(7) Cada Parte Contratante também considerará, de modo favorável, a solicitação da outra Parte Contratante de celebrar acordos administrativos recíprocos para que as autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante possam fazer, no território da outra Parte Contratante, sua própria avaliação das medidas de segurança da aviação relativas a voos destinados ao território da Parte Contratante que faz o pedido.

(8) Com total consideração e respeito mútuo à soberania da outra Parte, uma Parte Contratante poderá adotar medidas de segurança da aviação para a entrada em seu território. Sempre que possível, essa Parte Contratante deve levar em conta as medidas de segurança da aviação já aplicadas pela outra Parte Contratante e quaisquer pontos de vista que a outra Parte Contratante possa apresentar. Cada Parte Contratante reconhece, no entanto, que nada neste Artigo limita o direito de uma Parte Contratante de recusar a entrada em seu território de qualquer voo ou voos que considere representar uma ameaça à sua segurança da aviação.

(9) Uma Parte Contratante pode tomar medidas de emergência para enfrentar uma ameaça específica à segurança da aviação. Essas medidas serão imediatamente notificadas à outra Parte Contratante.

(10) Sem prejuízo da necessidade de tomar medidas imediatas para proteger a segurança dos transportes, as Partes Contratantes afirmam que, ao considerar medidas de segurança da aviação, uma Parte Contratante avaliará os possíveis efeitos negativos sobre os serviços aéreos internacionais e, a salvo obrigação legal, levará esses fatores em consideração quando determinar quais medidas são necessárias e apropriadas para lidar com essas questões de segurança da aviação.

(11) Cada Parte Contratante pode solicitar a realização de consultas, a qualquer momento, sobre as normas de segurança da aviação adotadas pela outra Parte Contratante. Tais consultas serão realizadas dentro de 30 dias após a apresentação da referida solicitação. Quando uma Parte Contratante tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte Contratante não cumpre as

disposições deste Artigo, a primeira Parte Contratante poderá solicitar a realização imediata de consultas com a outra Parte Contratante. No caso de não se chegar a uma resolução satisfatória no prazo de 15 dias, a contar da data desse pedido, isso constituirá motivo para revogar, suspender ou limitar a autorização de operação e as autorizações técnicas de uma empresa ou empresas aéreas da outra Parte Contratante. Quando justificado por uma emergência, uma Parte Contratante poderá adotar medidas temporárias antes de decorridos 15 dias. As medidas tomadas em conformidade com o presente parágrafo serão descontinuadas após o cumprimento pela outra Parte Contratante das disposições sobre segurança de aviação do presente Artigo.

ARTIGO 10

Segurança Operacional

(1) Cada Parte Contratante poderá solicitar, a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional adotadas pela outra Parte Contratante em quaisquer áreas relacionadas com tripulações, aeronaves ou sua operação. Tais consultas serão realizadas dentro de 30 dias após a apresentação da referida solicitação.

(2) Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte Contratante chegar à conclusão de que a outra Parte Contratante não mantém e administra de maneira efetiva as normas de segurança operacional, em quaisquer desses aspectos, que sejam no mínimo iguais aos padrões mínimos estabelecidos à época de acordo com a Convenção de Chicago, a primeira Parte Contratante deverá notificar a outra Parte Contratante de tais conclusões e das medidas consideradas necessárias ao cumprimento desses padrões mínimos, e essa outra Parte Contratante adotará as ações corretivas apropriadas. A não adoção pela outra Parte Contratante das medidas apropriadas no prazo de 15 dias, ou em um prazo maior que possa ser acordado, será considerada motivo para uma situação abrangida pelo âmbito de aplicação do Artigo 5(1)(h) (Revogação ou Suspensão de Autorização de Operação) deste Acordo.

(3) Não obstante as obrigações mencionada nos Artigos 16 e Artigo 33 da Convenção de Chicago, fica acordado que qualquer aeronave operada por empresa aérea ou empresas aéreas de uma Parte Contratante, ou operada sob um contrato de arrendamento em nome da empresa aérea ou das empresas aéreas de uma Parte Contratante, em relação a serviços de ou para o território da outra Parte Contratante, poderá, enquanto no território da outra Parte Contratante, ser objeto de inspeção pelos representantes designados da outra Parte Contratante, a bordo e em torno da aeronave, para verificar tanto a validade dos documentos da aeronave como os da sua tripulação e a aparente condição da aeronave e do seus equipamentos (neste Artigo denominada "inspeção de rampa"), desde que isso não cause demora desnecessária à operação da aeronave.



(4) A Parte Contratante que realiza a inspeção deve, para efeitos do artigo 33º da Convenção de Chicago, ser livre para concluir que os requisitos ao abrigo dos quais o certificado ou as licenças em relação a essa aeronave ou em relação à tripulação dessa aeronaves tinham sido emitidas ou validadas ou que os requisitos sob os quais essa aeronave é operada não são iguais ou acima dos padrões mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção de Chicago, se qualquer inspeção de rampa ou série de inspeções de rampa conduza a :

(a) sérias preocupações de que uma aeronave ou o funcionamento de uma aeronave não cumpra as normas mínimas estabelecidas naquele momento, conforme a Convenção de Chicago; ou

(b) sérias preocupações de que há uma falta de manutenção eficaz e administração das normas de segurança estabelecidas na época, conforme a Convenção de Chicago;

(5) Na eventualidade de ser negado por um representante de uma empresa ou empresas aéreas de uma Parte Contratante o acesso, para fins de realização de uma inspeção de rampa em conformidade com o Parágrafo (3) do presente Artigo, a uma aeronave operada por essa empresa aérea, a outra Parte Contratante poderá inferir livremente que há sérias preocupações do tipo referido no Parágrafo (4) do presente Artigo, bem como extrair as conclusões referidas em tal parágrafo.

(6) Cada Parte Contratante se reserva o direito de imediatamente suspender ou mudar a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte Contratante caso a primeira Parte Contratante conclua, como resultado de uma inspeção de rampa, de uma série de inspeções de rampa, de uma negativa de acesso para inspeção de rampa, de consultas ou de outra maneira, que ação imediata seja essencial à segurança da operação da empresa aérea.

(7) Qualquer medida tomada por uma Parte Contratante de acordo com os parágrafos (2) ou (6) deste Artigo será descontinuada assim que deixarem de existir os motivos que levaram a sua adoção.

ARTIGO 11

Código Compartilhado

Qualquer empresa ou empresas aéreas designadas podem, sujeitas às leis e aos regulamentos aplicáveis que regem a concorrência, celebrar acordos de compartilhamento de código com qualquer outra empresa ou empresas aéreas, desde que:

(a) cada voo que faça parte de um serviço ao qual o acordo se aplica seja operado por uma empresa aérea autorizada a operar esse voo; e



- (b) em relação a cada passagem vendida, o comprador seja informado, no ponto de venda, acerca de qual empresa aérea operará cada parte do serviço.

ARTIGO 12

Arrendamento

(1) As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante terão o direito de realizar os serviços acordados nas rotas especificadas usando aeronaves (ou aeronaves e tripulação) arrendadas de qualquer empresa, incluindo outras empresas aéreas, sujeitas a serem autorizadas a usar as aeronaves nessa base pela autoridade aeronáutica de ambas as Partes Contratantes.

(2) A fim de utilizar aeronaves em regime de arrendamento, em conformidade com parágrafo (1) do presente Artigo, as empresas aéreas designadas devem igualmente atender as condições previstas na legislação e regulamentos normalmente aplicáveis à operação de serviços aéreos internacionais pelas Partes Contratantes.

ARTIGO 13

Serviços de Apoio de Solo

Sujeita às leis e aos regulamentos de cada Parte Contratante, cada empresa aérea designada terá, no território da outra Parte Contratante, o direito de realizar seu próprio serviço de apoio de solo (referido neste artigo como "self-handling") ou, a seu critério, o direito de escolher entre fornecedores concorrentes que prestem serviço de apoio de solo, no todo ou em parte. Nos casos em que tais leis e regulamentos limitem ou impossibilitem o "self-handling" e em que não exista concorrência efetiva entre fornecedores que prestem serviço de apoio de solo, cada empresa designada será tratada de forma não discriminatória no que se refere ao seu acesso ao "self-handling" e serviços de apoio de solo fornecido por um fornecedor ou fornecedores.

ARTIGO 14

Transferência de Lucros

Cada empresa aérea designada pode, a pedido, converter e remeter receitas locais que excedam as somas desembolsadas localmente para o país de sua escolha. A pronta conversão e remessa serão permitidas sem restrições na taxa de câmbio comercial corrente no momento em que tais receitas são apresentadas para conversão e remessa, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos, exceto aqueles normalmente feitos para realizar tal conversão e remessa.



ARTIGO 15

Representação de Empresas Aéreas e Vendas

Uma empresa aérea designada pode:

- (i) em conformidade com as leis e os regulamentos relativos à entrada, residência e emprego da outra Parte Contratante, trazer e manter, no território da outra Parte Contratante, o seu próprio pessoal de gestão, técnico, operacional e outros especialistas que a empresa aérea razoavelmente considerar necessários para a prestação de serviços aéreos internacionais;
- (ii) usar os serviços e o pessoal de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte Contratante;
- (iii) estabelecer escritórios no território da outra Parte Contratante; e
- (iv) engajar-se na venda e na comercialização de serviços aéreos internacionais e serviços auxiliares no território da outra Parte Contratante, diretamente ou através de agentes ou outros intermediários nomeados pela empresa aérea. A empresa aérea pode vender, e qualquer pessoa será livre para comprar, transporte e serviços auxiliares em moeda local ou em qualquer outra moeda livremente conversível.

ARTIGO 16

Tarifas Aeronáuticas

(1) As tarifas aeronáuticas que possam ser impostas pelas autoridades ou órgãos competentes de cada Parte Contratante às empresas aéreas da outra Parte Contratante serão justas, razoáveis, não injustamente discriminatórias e distribuídas equitativamente entre categorias de usuários. Em qualquer caso, quaisquer dessas tarifas aeronáuticas deverão ser impostas às empresas aéreas da outra Parte Contratante em termos não menos favoráveis do que os termos mais favoráveis disponíveis a qualquer outra empresa aérea no momento em que as cobranças forem impostas.

(2) Tarifas aeronáuticas exigidas das empresas aéreas da outra Parte Contratante poderão refletir, mas não exceder, o custo total para as autoridades ou órgãos competentes pela oferta de instalações e serviços aeroportuários, de proteção do ambiente aeroportuário, de navegação aérea e de segurança da aviação, no aeroporto ou âmbito do sistema aeroportuário. Tais encargos podem incluir um retorno razoável sobre o capital. As instalações e serviços para os quais são cobradas taxas devem ser fornecidos numa base econômica e eficiente.



(3) Cada Parte Contratante envidará seus melhores esforços para assegurar a realização de consultas entre as autoridades ou órgãos competentes em seu território e as empresas aéreas que utilizam os serviços e as instalações, e para que as autoridades ou órgãos competentes e as empresas aéreas troquem essas informações, conforme possa ser necessário para permitir uma revisão precisa da razoabilidade das tarifas, de acordo com os princípios dos parágrafos (1) e (2) deste Artigo. Cada Parte Contratante envidará seus melhores esforços para assegurar que as autoridades competentes comuniquem a seus usuários, com razoável antecedência, quaisquer propostas de modificação das tarifas aeronáuticas, a fim de permitir-lhes expressar suas opiniões antes que as alterações sejam feitas.

(4) Nenhuma das Partes Contratantes será considerada em situação de descumprimento de uma disposição deste Artigo, a menos que:

- (a) não proceda a uma revisão, ou deixe de encomendar uma revisão independente da taxa ou prática que é objeto de reclamação pela outra Parte Contratante, dentro de um prazo razoável; ou
- (b) na sequência da referida revisão, não tome todas as medidas ao seu alcance para reparar qualquer tarifa ou prática que seja inconsistente com este Artigo.

ARTIGO 17

Transporte Intermodal

As empresas aéreas de cada Parte Contratante poderão empregar, em conexão com serviços aéreos internacionais, qualquer transporte intermodal para ou de qualquer ponto nos territórios das Partes Contratantes ou de terceiros países. As empresas aéreas podem optar por realizar seu próprio transporte intermodal ou fornecê-lo por meio de acordos, incluindo compartilhamento de código, com outras transportadoras. Esses serviços intermodais podem ser oferecidos como um serviço direto em preço único para o transporte aéreo e intermodal combinados, desde que os passageiros e os transportadores sejam informados sobre os prestadores do transporte em causa.

ARTIGO 18

Proteção Ambiental

(1) As Partes Contratantes apoiam a necessidade de proteção do meio ambiente por meio da promoção do desenvolvimento sustentável da aviação.

(2) Quando forem estabelecidas medidas ambientais, as normas ambientais da aviação adotadas pela OACI, nos Anexos à Convenção de Chicago, deverão ser seguidas, exceto quando tenham sido apresentadas diferenças.



(3) Nada no presente Acordo deve ser interpretado no sentido de limitar a autoridade das autoridades competentes de uma Parte Contratante de tomar todas as medidas apropriadas para prevenir ou abordar os impactos ambientais dos serviços aéreos, desde que essas medidas sejam plenamente consistentes com seus direitos e obrigações sob o direito internacional e sejam aplicadas sem distinção de nacionalidade.

ARTIGO 19

Consultas

Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer momento, solicitar a realização de consultas sobre a implementação, interpretação, aplicação ou emenda do presente Acordo ou sobre o cumprimento do mesmo. Tais consultas, que podem ser entre autoridades aeronáuticas, deverão começar dentro de um período de 60 dias a partir da data em que a outra Parte Contratante receber uma solicitação por escrito, salvo acordo em contrário das Partes Contratantes.

ARTIGO 20

Solução de Controvérsias

(1) Caso surja qualquer controvérsia entre as Partes Contratantes relativa à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes procurarão, em primeiro lugar, resolvê-la por meio de negociação.

(2) Se as Partes Contratantes não chegarem a uma solução da controvérsia por meio de negociação, ela poderá ser encaminhada a uma pessoa ou órgão acordado entre as Partes Contratantes ou, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, será submetida a decisão a um tribunal de três árbitros, que será constituído da seguinte forma:

- (a) no prazo de 30 dias após o recebimento de um pedido de arbitragem, cada Parte Contratante nomeará um árbitro. Um nacional de um terceiro Estado, que atuará como Presidente do tribunal, será nomeado como terceiro árbitro por acordo entre os dois árbitros, no prazo de 60 dias após a nomeação do segundo árbitro;
- (b) se, nos prazos acima especificados, não houver sido efetuada qualquer das nomeações, qualquer das Partes Contratantes pode solicitar ao Presidente do Conselho da OACI que faça a nomeação necessária no prazo de 30 dias. Se o Presidente tiver a nacionalidade de uma das Partes Contratantes, será solicitado ao Vice-Presidente mais antigo que não seja desqualificado por tal quesito que faça a nomeação.

(3) Exceto conforme disposto neste Artigo ou conforme acordado pelas Partes Contratantes, o tribunal determinará os limites de sua jurisdição e estabelecerá seu próprio procedimento. Por orientação do tribunal ou a



requerimento de qualquer das Partes Contratantes, uma conferência para determinar com precisão as questões a serem arbitradas e os procedimentos específicos a serem seguidos deverá ser realizada no prazo máximo de 30 dias após o tribunal ser totalmente constituído.

(4) Exceto se de outro modo for acordado pelas Partes Contratantes ou prescrito pelo tribunal, cada Parte Contratante submeterá um memorando dentro do prazo de 45 dias após o tribunal ter sido plenamente constituído. Cada Parte Contratante pode apresentar uma resposta no prazo de 60 dias a contar da apresentação do memorando da outra Parte Contratante. O tribunal deverá realizar uma audiência por solicitação de qualquer das Partes Contratantes ou, a seu critério, no prazo de 30 dias após o prazo máximo de apresentação das respostas.

(5) O tribunal tentará proferir uma decisão por escrito no prazo de 30 dias após o término da audiência ou, caso não tenha havido audiência, 30 dias após a data em que ambas as respostas tenham sido entregues. A decisão será tomada por maioria de votos.

(6) As Partes Contratantes poderão submeter pedidos de esclarecimento da decisão dentro de 15 dias após seu recebimento, e tal esclarecimento deverá ser emitido dentro de 15 dias após tal solicitação.

(7) A decisão do tribunal será final e vinculante para as Partes Contratantes.

(8) Cada Parte Contratante arcará com os custos do árbitro por ela designado. Os outros custos do tribunal serão divididos igualmente pelas Partes Contratantes, incluindo quaisquer despesas incorridas pelo Presidente ou Vice-Presidente da OACI na implementação dos procedimentos mencionados no parágrafo (2) (b) deste Artigo.

ARTIGO 21

Emendas

- (1) Qualquer das Partes Contratantes pode solicitar a realização de consultas referente a emendas ao presente Acordo, em conformidade com o Artigo 19 (Consulta) deste Acordo .
- (2) Qualquer emenda deste Acordo, acordada entre as Partes Contratantes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas entre as Partes Contratantes, notificando uma à outra que todos os procedimentos internos necessários foram completados.
- (3) Qualquer emenda ao Anexo pode ser acordada por escrito pelas autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes, e entrará em vigor quando confirmada por troca de notas.



ARTIGO 22

Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda a ele deverão ser comunicados à OACI, para registro.

ARTIGO 23

Denúncia

- (1) Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Tal notificação será simultaneamente comunicada à OACI.
- (2) O presente Acordo expirará à meia-noite (no local de recebimento da notificação) imediatamente anterior ao primeiro aniversário da data de recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação for retirada por acordo, antes do final desse período.
- (3) Na ausência de aviso de recebimento pela outra Parte Contratante, a notificação será considerada como tendo sido recebida 14 dias após o aviso de seu recebimento pela OACI.

ARTIGO 24

Entrada em Vigor

- (1) Este Acordo entrará em vigor na data da última notificação, em uma troca de notas entre as Partes Contratantes, que notifique uma à outra sobre a conclusão de seus respectivos requisitos internos.
- (2) O 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 no Rio de Janeiro em 31 de Outubro de 1946 estará revogado a partir da data de entrada em vigor deste Acordo.

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

Feito em duplicata, em Brasília, em 10 de abril de 2024 nas línguas portuguesa e inglesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos.



PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL

PELO GOVERNO DO REINO UNIDO
DA GRÃ- BRETANHA E IRLANDA DO
NORTE

Apresentação: 07/07/2025 16:07:04.810 - Mesa

MSC n.866/2025

Maria Laura da Rocha

Ministra de Estado, interina, das
Relações Exteriores

Stephanie Al-Qaq

Embaixadora do Reino Unido da Grã-
Bretanha e Irlanda do Norte no
Brasil



ANEXO

QUADRO DE ROTAS

Seção 1

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designadas do Reino Unido:

Pontos no território do Reino Unido - Pontos Intermediários - Pontos no território do Brasil - Pontos Além

NOTAS:

1. 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 Reino Unido.
2. Tráfego (incluindo todas as formas de tráfego de escala) pode ser embarcado em um ponto intermediário, para ser desembarcado no território do Brasil ou pode ser embarcado no território do Brasil, para ser desembarcado em um ponto além, e vice-versa.

Seção 2

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designadas do Brasil:

Pontos no território do Brasil - Pontos Intermediários - Pontos no território do Reino Unido - Pontos Além

NOTAS:

1. Pontos intermediários ou pontos além podem ser omitidos em qualquer voo, exceto para todos os serviços de carga, desde que o serviço sirva um ponto no Brasil.
2. Tráfego (incluindo todas as formas de tráfego de escala) pode ser embarcado em um ponto intermediário, para ser desembarcado no território do Reino Unido ou pode ser embarcado no território do Reino Unido, para ser desembarcado em um ponto além, e vice-versa.



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)** delineia 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 2020¹:

“ANNEX

¹ 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. 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. 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.²

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

² 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. 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 atualizações³. 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

³ 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...”.⁴ 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.

⁴ 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



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





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 866, DE 2025

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 866/25, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do Relator, Deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

General Girão - Presidente em exercício; Marcel van Hattem e Evair Vieira de Melo - Vice-Presidentes; Aécio Neves, Arlindo Chinaglia, Átila Lins, Celso Russomanno, Claudio Cajado, Delegado Bruno Lima, Dilceu Sperafico, Flávio Nogueira, Jefferson Campos, Jonas Donizette, José Rocha, Lêda Borges, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Márcio Marinho, Rodrigo Valadares, Stefano Aguiar, Vinicius Carvalho, Adilson Barroso, Albuquerque, Alencar Santana, Cabo Gilberto Silva, Carla Dickson, Daniela Reinehr, Delegado Fabio Costa, General Pazuello, Guilherme Uchoa, Gustavo Gayer, Helena Lima, Helio Lopes, Jorge Braz, Lucas Redecker, Luiz Carlos Hauly, Pr. Marco Feliciano, Rui Falcão, Sâmia Bomfim e Sargento Fatur.

Plenário da Comissão, em 15 de abril de 2026.

Deputado GENERAL GIRÃO
Presidente em exercício





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Beto Preto – PSD/PR

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº257, DE 2026
(MSC 866/2025)

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.

Autor: Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

Relator: Deputado Beto Preto

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Viação e Transportes o Projeto de Decreto Legislativo nº 257, de 2026, oriundo da Mensagem nº 866, de 2025, que 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.

A proposição foi elaborada pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, nos termos do art. 49, inciso I, da Constituição Federal, para autorizar a ratificação do referido instrumento internacional pelo Estado brasileiro.

O projeto aprova o Acordo com duas ressalvas técnicas relacionadas à tradução oficial de dispositivos constantes do Quadro de Rotas do Anexo, determinando que o texto a ser promulgado reflita fielmente o conteúdo originalmente pactuado entre os dois países. Além disso, estabelece que eventual denúncia, revisão ou ajustes complementares que impliquem novos encargos ou compromissos

Apresentação: 09/07/2026 17:54:35.333 - CVT
PRL 1 CVT => PDL 257/2026

PRL n.1





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal Beto Preto – PSD/PR

gravosos ao patrimônio nacional dependerão de prévia aprovação do Congresso Nacional.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Compete a esta Comissão pronunciar-se quanto aos aspectos relacionados aos transportes aéreos, à infraestrutura aeroportuária e à política nacional de aviação civil.

O Acordo de Serviços Aéreos celebrado entre Brasil e Reino Unido representa importante instrumento de fortalecimento da conectividade internacional, contribuindo para ampliar as relações comerciais, empresariais, turísticas e culturais entre os dois países.

O Reino Unido figura entre os principais parceiros econômicos do Brasil, mantendo intenso fluxo de passageiros, investimentos e cargas. A modernização do marco jurídico que disciplina os serviços aéreos bilaterais proporciona maior segurança jurídica às empresas transportadoras e aos usuários do sistema de aviação civil.

O instrumento internacional observa os princípios consagrados pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional, harmonizando regras relativas à designação de empresas aéreas, autorização para exploração de serviços, padrões de segurança operacional (safety), segurança da aviação contra atos de interferência ilícita (security), concorrência leal, compartilhamento de voos (*codeshare*), além de estabelecer mecanismos transparentes para solução de controvérsias entre as Partes.

Destaca-se, ainda, que o Acordo amplia as possibilidades de operação das empresas aéreas designadas pelos dois países, permitindo maior flexibilidade quanto às rotas, frequências, capacidade operacional e exploração comercial, respeitadas as





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal Beto Preto – PSD/PR

normas regulatórias internas de cada Estado. Tal medida tende a estimular o aumento da oferta de voos internacionais, ampliar as opções disponíveis aos passageiros, favorecer a concorrência no setor e contribuir para a redução dos custos operacionais das empresas, com potenciais reflexos positivos sobre as tarifas praticadas.

Sob a ótica do transporte de cargas, o Acordo também possui elevada relevância, na medida em que favorece o incremento do comércio exterior, reduz barreiras operacionais e fortalece a integração logística entre os mercados brasileiro e britânico, especialmente em segmentos de alto valor agregado e mercadorias que demandam transporte aéreo.

Merece registro que o Projeto de Decreto Legislativo não promove qualquer alteração na legislação interna relativa à aviação civil nem interfere nas competências regulatórias da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, limitando-se a autorizar a internalização do tratado internacional, conforme exige o art. 49, inciso I, da Constituição Federal.

Também merece elogio a preocupação da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional ao incluir ressalvas destinadas à correção de pequenas inconsistências na tradução oficial do Acordo, preservando a exata correspondência entre os textos em português e em inglês, o que reforça a segurança jurídica do instrumento.

Diante dessas considerações, verifica-se que o Projeto de Decreto Legislativo nº 257, de 2026, contribui para o fortalecimento da aviação civil brasileira, para a expansão da conectividade internacional, para o incremento do turismo, do comércio exterior e dos investimentos, além de conferir maior previsibilidade e segurança jurídica às operações de transporte aéreo entre Brasil e Reino Unido.

III – CONCLUSÃO

Ante o exposto, no âmbito das competências desta Comissão de Viação e Transportes, voto pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Decreto Legislativo nº 257, de 2026.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Beto Preto – PSD/PR

Sala das Comissões, de julho de 2026.

BETO PRETO
Deputado Federal
PSD/PR

Apresentação: 09/07/2026 17:54:35.333 - CVT
PRL 1 CVT => PDL 257/2026

PRL n.1



Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 635 / CEP 70.160-900 – Brasília / DF

Para verificar a assinatura, acesse <https://efo.leg.br/portal/validar-assinatura-camara-leg.br/C0265462796100>

Telefones: (61) 3215-5635 / E-mail: dep.betopreto@camara.leg.br

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Preto





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 257, DE 2026

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 257/2026, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Beto Preto.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Presidente, Rosana Valle e Paulo Alexandre Barbosa - Vice-Presidentes, AJ Albuquerque, Bebeto, Denise Pessôa, Diego Andrade, Flávio Nogueira, Guilherme Uchoa, Juninho do Pneu, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Nicoletti, Rafael Fera, Rubens Otoni, Alexandre Lindenmeyer, Antonio Carlos Rodrigues, Beto Preto, Cabo Gilberto Silva, Cezinha de Madureira, Da Vitoria, Eduardo Bismarck, Hugo Leal, Jilmar Tatto, Marcos Soares, Marcos Tavares e Ricardo Ayres.

Sala da Comissão, em 15 de julho de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente

