

## PARECER N° , DE 2025

Da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 465, de 2022, da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, que *aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Estado de Israel, assinado em Jerusalém, em 31 de março de 2019.*

Relator: Senador **ASTRONAUTA MARCOS PONTES**

### I – RELATÓRIO

Vem para análise desta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo (PDL) nº 465, de 2022, da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, que *aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Estado de Israel, assinado em Jerusalém, em 31 de março de 2019.*

Este Acordo Sobre Serviço Aéreos (ASA), disposto em vinte e sete (27) artigos e um Anexo, condiciona a nova aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido texto, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Como de praxe, o artigo 1º define os termos a serem utilizados na aplicação do ASA e designa as “autoridades aeronáuticas”; o artigo 2º enumera os direitos conferidos às empresas aéreas, como o de sobrevoar o território da outra Parte. O artigo 3º permite designar, por escrito, à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e revogar ou alterar tal designação, pela via diplomática. Já o artigo 4º facilita autoridades aeronáuticas de cada Parte a negar, revogar, suspender ou impor

condições às autorizações operacionais nas hipóteses por ele determinadas segundo o artigo 3º.

Sobre aplicação de leis, o artigo 5º determina que as leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada, permanência e saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou à operação e navegação de tais aeronaves, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte, enquanto em seu território.

Acerca de trânsito direto, o artigo 6º dispõe que passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. O artigo 7º versa sobre o reconhecimento recíproco de certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças para operar os serviços acordados.

A seu turno, cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo e aeronaves, entre outros (artigo 8º).

Os artigos 10 e 11 tratam das tarifas aeronáuticas e direitos alfandegários, estipulando que não haverá imposição de tarifas e demais encargos superiores aos cobrados às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

O artigo 12 permite que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertado, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado. Por sua vez, o artigo 13 também admite que os preços para o transporte aéreo sejam estabelecidos pelas empresas aéreas de ambas as Partes com base em considerações comerciais do mercado.

Já o artigo 14 obriga as partes a informarem, quando solicitadas, sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência.

O artigo 15 admite às empresas aéreas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas.

A fim de flexibilizar as operações, o artigo 16 garante o direito de as empresas aéreas manterem representações comerciais adequadas no território da outra Parte Contratante.

A parte final do texto versa sobre realização de consultas entre as partes (artigo 21), solução de controvérsias (artigo 22), emendas (artigo 23), acordos multilaterais (artigo 24), denúncia (artigo 25), registro na Organização de Aviação Civil Internacional (artigo 26) e entrada em vigor (artigo 27).

Não foram recebidas emendas no prazo regimental à presente proposição.

## II – ANÁLISE

Não identificamos vícios de juridicidade ou regimentalidade no Acordo ou no Projeto de Decreto Legislativo que o aprova.

Quanto à constitucionalidade formal, registramos que a tramitação observa o modelo constitucional de repartição de competências previsto nos artigos 49, I, e 84, VIII, da Constituição Federal. Assim, permanecem hígidas as esferas próprias de atuação do Poder Legislativo e do Poder Executivo na formação de atos internacionais.

Passando ao exame do mérito, o referido Acordo – em cuja redação atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério da Infraestrutura e a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) – tem o objetivo de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre Brasil e Israel, que agora passam a contar com um marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre seus territórios.

O texto é um Acordo de Serviços Aéreos (ASA), que tem por finalidade disciplinar o transporte aéreo de passageiros, de cargas e mala postal, especificando, entre outros pontos, a designação de empresas, rotas, tarifas e segurança.

Por suas características já adequadas à nova liberação das conectividades aéreas, o instrumento é o que chamamos de um acordo de



“céus abertos”. O Brasil tem atualizado seus ASAs para esse modelo com os demais membros da Organização de Aviação Civil Internacional (Oaci), sob a liderança da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

A quantidade e a qualidade dos ASAs, desde 2010, foram modificadas significativamente, com aumento de oferta de novos serviços em benefício da concorrência, com o incremento de rotas abertas, com aumento da liberdade tarifária (preços, tarifas ou encargos que deverão ser pagos para o transporte aéreo de passageiros, incluindo bagagem e carga, bem como outro modal em conexão com aquele, e excluindo mala postal), livre determinação de capacidade, múltipla designação de empresas, direitos acessórios de tráfego, código compartilhado (*codeshare*) bilateralmente e com empresas de terceiros países. Evidentemente, os ASAs não são uniformes, porque variam de parte a parte.

Em suma, o tratado em análise, que está em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil, favorece a circulação de pessoas e bens e corresponde a um moderno ASA de “céus abertos” entre Brasil e Israel e merece, portanto, ser aprovado.

### III – VOTO

Por ser conveniente e oportuno aos interesses nacionais, constitucional, jurídico e regimental, somos pela **aproviação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 465, de 2022.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

