

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 794, DE 2018

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Conselho de Ministros da República da Albânia, assinado em Brasília, em 4 de novembro de 2015.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado ARLINDO CHINAGLIA

I – RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, no dia 27 de dezembro de 2018, a Mensagem nº 794, de 2018, acompanhada de Exposição de Motivos Conjunta do Ministro das Relações Exteriores e do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, EMI nº 00012/2016 MRE MTPA, 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 sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Conselho de Ministros da República da Albânia, assinado em Brasília, em 4 de novembro de 2015.

Autuada pelo Departamento de Comissões da Câmara dos Deputados, 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 objetivo do Acordo em epígrafe é o de: a) criar um marco jurídico para a operação de serviços aéreos entre os territórios das Partes signatárias e b) incrementar os laços de amizade, entendimento, cooperação, comércio, investimentos e turismo, bem como assegurar o mais alto grau de segurança operacional e da aviação nas operações aéreas internacionais entre os territórios das Partes. O instrumento internacional em escopo é composto por 26 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas e liberdades do ar contempladas na avença.

O **artigo 1** discrimina um conjunto de conceitos jurídicos e operacionais fundamentais ao Acordo. Destacamos, entre outras, as definições adotadas de “autoridade aeronáutica”, que, no caso do Brasil, é representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da Albânia, pelo Ministro de Transportes e Infraestrutura; de “empresa aérea designada”, que significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 do Acordo; e o de “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional” e “empresa aérea”, 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.

O **artigo 2** dispõe sobre o conjunto básico de direitos e obrigações atribuídos por este Acordo de Serviços Aéreos. Cada Parte concede à Outra, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas constante no Anexo, os seguintes direitos, a serem usufruídos pelas empresas aéreas designadas por cada uma delas:

- a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;
- b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;
- c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de

passageiros, bagagem, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação; e

d) os demais direitos especificados no Acordo.

O dispositivo estende a empresas aéreas não designadas os direitos de sobrevoos sem escalas e de paradas técnicas e exclui expressamente a concessão a empresas aéreas designadas do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte (direito de cabotagem).

O **artigo 3** define o regime de designação e autorização de empresas aéreas entre as Partes. Cada Parte tem o direito de designar, por escrito e por via diplomática, à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar essa designação. A Parte requerida deve conceder, na forma e no modo prescritos pelo Acordo e com a máxima celeridade, a autorização de operação apropriada para as requisições expedidas, desde que preenchidos os seguintes critérios:

a) a empresa aérea deve estar estabelecida no território da Parte que a designa;

b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada deve ser exercido e mantido pela Parte que a designa;

c) a Parte que designa a empresa aérea deve cumprir as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e

d) a empresa aérea designada deve estar qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

O **artigo 4** garante o direito da Parte requerida de negar as autorizações de empresas aéreas designadas pela outra Parte, ou de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, quando não satisfeitos os critérios do artigo 3 do Acordo.

Contudo, a menos que a aplicação imediata de tais medidas restritivas seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou às disposições do Acordo, ela será exercida somente após a realização de consultas com a outra Parte, em um prazo de até 30 dias da solicitação, salvo entendimento diverso entre as Partes.

O **artigo 5** impõe o cumprimento não discriminatório de leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída de seu território de aeronaves em serviços aéreos internacionais, bem como à operação e navegação dessas aeronaves em seu território, imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares aplicáveis a passageiros, tripulação e carga, incluindo mala postal. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de taxas alfandegárias e de outros impostos similares.

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

O **artigo 7** estabelece os procedimentos de consulta e avaliação sobre segurança operacional. Cada Parte pode realizar consultas, dentro de 30 dias da solicitação, a respeito das normas e requisitos adotados pela outra Parte sobre segurança operacional em aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves ou as operações de aeronaves, notificando-a e apontando as medidas saneadoras no caso de se concluir que a administração e manutenção não alcançam padrões de segurança conformes às normas estabelecidas pela Convenção de Chicago. Perdurando o inadimplemento das normas da Organização da Aviação Civil

Internacional (OACI), o Secretário desta organização será disso notificado. Também é definido um regime de inspeção de rampa de aeronaves operadas por empresas designadas por uma Parte enquanto no território da outra Parte, com o intuito de verificar a validade dos documentos da aeronave e da tripulação e a conformidade das condições da aeronave e de seus equipamentos com o padrão da Convenção de Chicago. Se as autoridades de uma Parte concluírem que medidas imediatas sejam essenciais para a segurança operacional da empresa aérea designada pela outra Parte, podem suspender ou modificar imediatamente as autorizações dessa empresa aérea.

O **artigo 8** trata da segurança da aviação, reafirmando a obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, em consonância com o regime jurídico internacional sobre a matéria, em especial 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 na Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como de qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir, e das disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

As Partes Contratantes se comprometem a fornecer toda a assistência mútua necessária e adotar as medidas adequadas para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações de voo, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil, podendo realizar inspeções *in loco* no

território da outra Parte para avaliar a aplicação das normas de segurança relacionadas, bem como entrar em consultas entre si no caso de divergências entre os regulamentos e métodos nacionais e o padrão da OACI, ou quando houver motivos razoáveis para acreditar que a contraparte não cumpre as disposições de segurança da aviação deste artigo.

O **artigo 9** consagra a aplicação do princípio do tratamento nacional em relação a tarifas aeronáuticas, pelo qual nenhuma Parte permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas conforme o Acordo tarifas aeronáuticas superiores àquelas cobradas de suas próprias empresas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes. Além disso, estabelece-se a necessidade de transparência tarifária, uma vez que cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre as autoridades competentes e as empresas aéreas, sendo oferecida oportunidade para manifestação prévia das entidades afetas no caso de alguma alteração tarifária.

O **artigo 10** indica as condições em que as Partes, com base na reciprocidade, devem isentar as empresas aéreas designadas, no maior grau possível e em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, suprimentos de combustível, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

O **artigo 11**, que trata da tributação, dispõe que o capital representado pelas aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada será tributado unicamente no território da Parte em que está situada a sede da empresa aérea. Por sua vez, os lucros resultantes da operação das aeronaves e os bens e serviços que lhe sejam fornecidos serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte.

O **artigo 12** concede às empresas aéreas designadas a liberdade para determinar a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a serem ofertadas, conforme considerações de mercado, sendo vedada a limitação unilateral por qualquer das Partes ao volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, bem como aos tipos de aeronaves operadas, exceto por necessidades alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes, consoante o artigo 15 da Convenção de Chicago (Taxas Aeroportuárias e Similares).

O **artigo 13**, da mesma maneira que o anterior, confere liberdades às empresas aéreas designadas para determinar livremente os preços dos serviços, sem a necessidade de aprovação, mas sujeitas à eventual exigência de notificação ou registro de preços junto às autoridades aeronáuticas.

O **artigo 14** aponta que as Partes devem informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência que possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo relativos ao Acordo, notificando a existência de eventuais incompatibilidades entre tais normas e a aplicação do Acordo.

O **artigo 15** disciplina a possibilidade de conversão de divisas e remessa ao exterior de receitas locais provenientes da venda de serviços aéreos e atividades conexas, de maneira expedita, à taxa de câmbio aplicável de acordo com as leis e regulamentos de cada Parte e sujeita apenas aos encargos administrativos e cambiais normalmente cobrados pelos bancos para essas operações.

O **artigo 16** outorga às empresas aéreas designadas o direito de vender e de comercializar no território da outra Parte serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, à escolha da empresa, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios e trazer, em regime de reciprocidade, seu próprio pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

O **artigo 17** estabelece o intercâmbio de informações entre as autoridades aeronáuticas das Partes, a pedido, sobre as autorizações em vigor

concedidas às respectivas empresas aéreas designadas, incluindo cópias de certificados e autorizações em vigor para serviços em rotas propostas, juntamente com modificações ou despachos de isenção. Além disso, o dispositivo prevê que as empresas envolvidas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, estatísticas periódicas ou eventuais das operações.

O **artigo 18** impõe que as empresas aéreas designadas submetam sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades da outra Parte com pelo menos 30 dias antes do início da operação dos serviços acordados, aplicando-se o mesmo procedimento para qualquer modificação dos horários, ou com 5 dias úteis de antecedência, no caso de voos de reforço fora do quadro de horários aprovado.

O **artigo 19** indica que o Anexo ao Acordo é considerado parte integrante do Acordo.

O **artigo 20** confere às Partes a possibilidade de realizarem consultas entre si sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda do Acordo a qualquer tempo, mediante reuniões ou por correspondência, realizadas no período de 60 dias da data de recebimento da solicitação por escrito da Parte interessada, a menos que outra forma seja mutuamente acordada.

O **artigo 21** dispõe que as Partes devem solucionar controvérsias que surjam relativas à interpretação ou aplicação do Acordo — com exceção daquelas relativas aos Artigos 7 (Segurança Operacional) e 8 (Segurança da Aviação) — por meio de consultas e negociações entre suas autoridades aeronáuticas. Caso não cheguem a um acordo dessa forma, podem buscar dirimi-la pela via diplomática.

Os **artigos 22 a 26** trazem as cláusulas procedimentais do Acordo, estabelecendo critérios para: emendas, permitidas de maneira geral e mandatárias no caso de adaptação do Acordo a tratados multilaterais supervenientes sobre transportes aéreos que envolvam ambas as Partes; denúncia, que pode ser feita por comunicação de qualquer Parte à Outra e à OACI, com vigência diferida em um ano; entrada em vigor, que ocorre na data

de recebimento da segunda Nota Diplomática que informe a satisfação de todos os procedimentos internos de incorporação do instrumento; e a necessidade de registro na OACI do Acordo e de suas eventuais emendas, após sua assinatura.

O **Anexo** apresenta o Quadro de Rotas, pelo qual as empresas aéreas designadas podem utilizar quaisquer pontos de origem no território da Parte que designa, quaisquer pontos intermediários (terceiro Estado), quaisquer pontos de destino na outra Parte e quaisquer pontos além (terceiro Estado), exercendo direitos de tráfego de quinta liberdade em quaisquer pontos intermediários e/ou além, em qualquer serviço (passageiro, carga, separadamente ou em combinação). Além desses direitos, As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção, operar em uma ou ambas as direções; servir, nas rotas, pontos intermediários e além, em qualquer combinação e em qualquer ordem; omitir escalas em qualquer ou todos os pontos intermediários ou além; terminar seus serviços no território da outra Parte e/ou em qualquer ponto além daquele território; servir pontos dentro do território de cada Parte, em qualquer combinação, sem direitos de cabotagem; transferir tráfego de quaisquer aeronaves por elas utilizadas para quaisquer outras aeronaves em qualquer ponto ou pontos das rotas; combinar diferentes números de voo na operação de uma única aeronave; e utilizar aeronaves próprias ou arrendadas.

O Acordo foi celebrado em Brasília, em 4 de novembro de 2015, em duplicata, em português, albanês e inglês, sendo todos os textos autênticos. Caso haja qualquer divergência de interpretação dos textos em português e albanês, prevalecerá o texto em inglês.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Conselho de Ministros da República da Albânia, assinado em Brasília, em 4 de novembro de 2015.

A República da Albânia é um país montanhoso, situado no Sudoeste da península balcânica, estendendo-se por 28.748 km², com uma população de aproximadamente 3 milhões de pessoas, um PIB de US\$ 15,121 bilhões, IDH de 0,785 (68ª posição, contra a 79ª posição brasileira, em 2018) e grandes riquezas minerais. Possui as maiores reservas europeias de petróleo em terra e abundantes recursos hídricos. Sua costa adriática permite o desenvolvimento da pesca e o uso de importantes facilidades portuárias.

Os enlances diplomáticos entre o Brasil e a Albânia se iniciaram em 1961, seguindo-se logo a assinatura de um Acordo de Comércio e Pagamentos. Em 1985, o Governo brasileiro concedeu agrément para o primeiro Embaixador não-residente da Albânia no Brasil, baseado em Buenos Aires. Nesse ano o Embaixador do Brasil em Roma passou a ser, cumulativamente, responsável também por representar o país junto à Albânia.

As relações entre os dois parceiros mudaram de patamar a partir do final da primeira década do século XXI. Em 2009, o Brasil abriu sua representação diplomática residente em Tirana, capital da Albânia, com o objetivo de fortalecer os laços de amizade entre os países, promover exportações e investimentos do Brasil naquele país balcânico e difundir a cultura brasileira.

Em outubro de 2011, o então Chanceler e Vice-Primeiro-Ministro da Albânia, Edmond Haxhinasto, visitou o Brasil e reuniu-se com o Vice-Presidente da República, Michel Temer, e com o então Ministro das Relações Exteriores, Antonio de Aguiar Patriota. Na ocasião, assinaram-se acordos bilaterais sobre consultas políticas, cooperação econômica, regime de vistos e cooperação entre as academias diplomáticas.

Em março de 2012, foi assinado acordo bilateral sobre

cooperação agrícola, durante visita a Tirana do Ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Mendes Ribeiro.

A corrente de comércio Brasil-Albânia alcançou US\$ 60,17 milhões em 2018, sendo US\$ 58,78 milhões correspondentes às exportações brasileiras, um incremento de 31,23% das exportações em relação ao ano anterior. Os principais produtos brasileiros exportados para a Albânia são: carnes (suína, bovina e de aves), açúcar e café.

Em novembro de 2015, durante a visita ao Brasil do Ministro dos Negócios Estrangeiros da Albânia, Ditmir Bushati, assinou-se o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Brasil e a Albânia, que ora estamos a analisar.

Como expusemos em nosso Relatório, o objetivo do Acordo em epígrafe é o de estabelecer um marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios das partes signatárias. Com a disposição de regras conforme parâmetros atualizados sobre os serviços aéreos entre os dois países, espera-se pavimentar caminho para o incremento dos laços de amizade, entendimento, cooperação, comércio, investimentos e turismo, bem como assegurar o mais alto grau de segurança operacional e da aviação nos voos abrangidos pelo Acordo. O instrumento internacional em consideração é composto por 26 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas e liberdades do ar contempladas.

O Acordo sob análise, com mínimas variações, segue o paradigma de acordos-modelo de serviços aéreos da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)¹ e de diversos outros instrumentos de mesma natureza que o Brasil tem celebrado nos últimos anos, quer atualizando acordos vigentes, quer estabelecendo um regime convencional com Estados ainda não contemplados por tratados bilaterais. No Brasil, estão em vigor entendimentos bilaterais (acordos e memorandos de entendimento) sobre serviços aéreos com pelo menos 106 países. No âmbito regional, o Brasil é signatário do Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais e do Acordo

¹ ICAO Template Air Services Agreements. **ICAO Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport (Doc 9587, Fourth Edition)**. International Civil Aviation Organization, 2016, Appendix 1.

Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC).

Alinhados com a modernização e a busca por eficiência, economicidade e segurança operacional no setor, os acordos de serviços aéreos dos últimos anos têm conferido, em regime de reciprocidade e conforme o princípio do tratamento nacional (não discriminação), maior abertura às empresas aéreas no estabelecimento de rotas e frequências de voos, dentro de um quadro de rotas e liberdades de tráfego predefinidos pelas autoridades aeronáuticas dos Estados contratantes, bem como na liberdade tarifária e de definição de códigos compartilhados, ao mesmo em que incorporam maiores exigências no campo da segurança operacional e segurança da aviação. Essa orientação segue os princípios norteadores da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), estabelecida por meio do Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009.

Contextualmente, o Acordo Brasil-Albânia assinado em 2015 enquadra-se na modalidade de Acordo de Serviços Aéreos do tipo “céus abertos”, com a previsão que as empresas aéreas designadas pelas Partes tenham direito de liberdade tarifária, flexibilidade operacional para utilizar aeronaves próprias ou arrendadas e liberdade na definição do número e trajeto de voos semanais, dentro do quadro de rotas do Acordo. Em particular, o presente Acordo não estabelece regras próprias para acordos de código compartilhado entre empresas e nem regras sobre flexibilidade operacional, como o fazem alguns outros acordos nessa modalidade. Além disso, limita à quinta liberdade do ar os direitos de tráfego das aeronaves autorizadas, excluindo rotas com destinos aquém do território das Partes contratantes. O Brasil possui atualmente acordos na modalidade “céus abertos”, entre outros, com Bahrein, Canadá, Catar, Chile, Cingapura, Coreia do Sul, Costa Rica, Curaçao, Emirados Árabes, Estados Unidos, Gana, Hong Kong, Islândia, Jamaica, México, Nova Zelândia, Omã, Quênia e Zimbábue.

O Acordo de Serviços Aéreos Brasil-Albânia preceitua, dentro do padrão usual desses instrumentos, que as empresas aéreas efetivamente estabelecidas em uma das Partes, ao cumprirem um conjunto de exigências de

ordem técnico-operacional e jurídica, que apontamos em nosso Relatório, sejam designadas por uma Parte e autorizadas pela Outra, passando a operar rotas de serviços aéreos regulares para o transporte de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação. Nesse serviço aéreo e tendo por referência o território das Partes Contratantes, poderão partir de pontos no território de uma Parte, via quaisquer pontos intermediários (terceiro Estado), para pontos na outra Parte, podendo ir para qualquer ponto além (terceiro Estado). As empresas designadas de ambas as Partes poderão exercer direitos plenos de tráfego em quaisquer pontos intermediários e/ou além, conforme o Quadro de Rotas constante do Anexo, desde que o transporte seja parte de um serviço que atenda a um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea, excluído qualquer direito de cabotagem.

No âmbito da segurança operacional e da segurança da aviação, o Acordo adota como piso os requisitos estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), definindo um conjunto de procedimentos de consultas mútuas e inspeções de avaliação, de modo a garantir o cumprimento efetivo dos protocolos de segurança aplicáveis e das normas internacionais nesse domínio.

No que tange às isenções alfandegárias sobre materiais destinados ou usados exclusivamente na operação técnica e comercial, apoio ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada (artigo 10 do Acordo), consideramos tratar-se de necessário dispositivo-padrão, que remonta às medidas para facilitar a navegação aérea da Convenção de Chicago, de 1944 (art. 24, da Convenção sobre Aviação Civil Internacional), aplicando-se com base na reciprocidade entre as Partes.

Feitas essas observações, reputamos que o presente Acordo atende ao interesse nacional e consagra o princípio constitucional da “cooperação entre os povos para o progresso da humanidade” (art. 4º, IX, CF/88), sendo instrumento que irá disciplinar os serviços aéreos entre o Brasil e a Albânia de maneira mais eficaz, eficiente e segura, contribuindo para o incremento das relações bilaterais no campo comercial, turístico, cultural e de investimentos.

Diante das razões expostas, voto pela **APROVAÇÃO** do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Conselho de Ministros da República da Albânia, assinado em Brasília, em 4 de novembro de 2015, nos termos do projeto de decreto legislativo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado ARLINDO CHINAGLIA

2019-6373

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2019

(Mensagem nº 794, de 2018)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Conselho de Ministros da República da Albânia, assinado em Brasília, em 4 de novembro de 2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Conselho de Ministros da República da Albânia, assinado em Brasília, em 4 de novembro de 2015.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional

quaisquer atos que possam resultar em 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 2019.

Deputado ARLINDO CHINAGLIA