



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 567-B, DE 2019

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 794/2018

Aviso nº 714/2018 - C. Civil

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. CORONEL TADEU); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. ARTHUR OLIVEIRA MAIA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIACÃO:

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

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

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 28 de agosto de 2019.

Deputado **José Rocha**
Presidente em Exercício

MENSAGEM N.º 794, DE 2018
(Do Poder Executivo)

Aviso nº 714/2018 - C. Civil

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.

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

APRECIACÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Mensagem nº 794

Senhores Membros do Congresso Nacional,

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

Brasília, 27 de dezembro de 2018.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Senna', written in a cursive style.

00001.002973/2016-49.

EMI nº 00012/2016 MRE MTPA



Brasília, 29 de Julho de 2016

Excelentíssimo Senhor Vice-presidente da República, No Exercício do Cargo de Presidente da República,

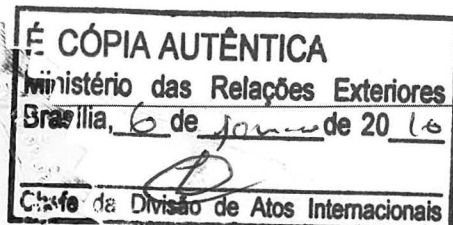
Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Conselho de Ministros da República da Albânia, assinado em Brasília, em 04/11/2015, pelo Ministro de Estado das Relações Exteriores, Mauro Vieira, e pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros da Albânia, Ditmir Bushati.

2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República 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 esperadas do estabelecimento de marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Albânia, e para além desses, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação.

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: José Serra, Maurício Quintella Malta Lessa



**ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS
ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
E O CONSELHO DE MINISTROS DA REPÚBLICA DA ALBÂNIA**

O Governo da República Federativa do Brasil ("Brasil")

e

O Conselho de Ministros da República da Albânia ("Albânia"), daqui por diante referidos como "Partes";

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

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

Desejando concluir um acordo com o propósito de estabelecer e explorar serviços aéreos entre e além seus respectivos territórios;

Acordam o que se segue:

ARTIGO 1

Definições

Para aplicação do presente Acordo, salvo disposições em contrário, o termo:

- a) "autoridade aeronáutica" significa, no caso da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); no caso do Conselho de Ministros da República da Albânia, o Ministro de Transportes e Infraestrutura, representando a Autoridade de Aviação Civil, ou em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;
- b) "Acordo" significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;
- c) "capacidade" significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país)

ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;

- d) “Convenção” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, desde que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;
- e) “empresa aérea designada” significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;
- f) “preço” significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos;
- g) “território”, em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;
- h) “tarifa aeronáutica” significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e
- i) “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais”, têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção.

ARTIGO 2

Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes gozarão dos seguintes direitos:

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

embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e

d) os demais direitos especificados no presente Acordo.

3. As empresas aéreas de cada Parte, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo também gozarão dos direitos especificados nas letras a) e b) do parágrafo 2 deste Artigo.

4. Nenhum dispositivo deste Acordo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte.

ARTIGO 3

Designação e Autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação, pela via diplomática.

2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

- a) a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa;
- b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa;
- c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e
- d) a empresa aérea designada esteja 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.

3. Ao receber a autorização de operação constante do parágrafo 2, uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços acordados para os quais tenha sido designada, desde que ela cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

ARTIGO 4

Negação, Revogação e Limitação de Autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo à empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente nos casos em que:

- a) elas não estejam convencidas de que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designou; ou
- b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa; ou
- c) a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou
- d) a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no parágrafo 1 do presente Artigo seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou às disposições deste Acordo, esse direito somente será exercido após a realização de reunião de consulta com a outra Parte. Tal consulta deverá ocorrer antes de expirar o prazo de trinta (30) dias a partir da data da solicitação por uma Parte, salvo entendimento diverso entre as Partes.

ARTIGO 5

Aplicação de Leis

- 1. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte.
- 2. As leis e regulamentos de uma Parte, relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, tripulantes e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados aos passageiros, tripulantes, carga e mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte enquanto permanecerem no referido território.
- 3. Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.
- 4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto deverão ser isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

ARTIGO 6

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.
2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.
3. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoos ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

ARTIGO 7

Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.
2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.
3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão conformes com as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção.

4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte.
5. Qualquer medida tomada por uma Parte de acordo com o parágrafo 4 acima será suspensão assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.
6. Com referência ao parágrafo 2, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI será disto notificado. Ele também será notificado da solução satisfatória de tal situação.

ARTIGO 8

Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.
2. As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.
3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte notificará a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte sobre tais diferenças.
4. Cada Parte concorda que de tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada

Parte, também, considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

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

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

7. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do começo das consultas, isto constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

ARTIGO 9

Tarifas Aeronáuticas

1. Nenhuma Parte cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizam as instalações e os serviços proporcionados, quando for factível por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas. Propostas de modificação das tarifas aeronáuticas deverão ser comunicadas a tais usuários com razoável antecedência, a fim de permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas. Adicionalmente, cada Parte encorajará suas autoridades competentes e tais usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

ARTIGO 10

Direitos Alfandegários

1. A aeronave da empresa aérea designada de uma Parte que opere serviços internacionais, bem como suprimentos de combustível, lubrificantes, outros suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, equipamento de uso normal e provisões de bordo, serão, na chegada ou na saída do território da outra Parte, isentos, no maior grau possível em

conformidade com sua legislação nacional, com base na reciprocidade, de encargos de importação, incluindo tarifas alfandegárias, impostos indiretos, impostos sobre valor agregado, outros encargos e taxas pagos na importação, taxas de inspeção e outros encargos semelhantes, desde que tais equipamentos e suprimentos permaneçam a bordo da aeronave até o momento em que são reexportados ou utilizados ou consumidos pela referida aeronave em voos sobre aquele território.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1:

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

sejam ou não tais produtos utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

4. Também serão isentos de encargos de importação, incluindo tarifas alfandegárias, impostos indiretos, impostos sobre valor agregado, outros encargos e taxas pagos na importação, com base na reciprocidade, bilhetes impressos, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada exclusivamente ligados ao serviço da aeronave da empresa aérea designada.

ARTIGO 11

Tributação

1. 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.

2. Os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, bem como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte.

ARTIGO 12

Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.
2. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

ARTIGO 13

Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitos a aprovação.
2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte originados em seu território.

ARTIGO 14

Concorrência

1. As Partes deverão informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e/ou modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que poderiam afetar a operação de serviços de transporte aéreo cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.
2. As Partes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo.
3. Não obstante quaisquer outras disposições em contrário, nada do disposto neste Acordo deverá (i) requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas ou práticas combinadas que impeçam ou distorçam a concorrência; (ii) reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas combinadas; ou (iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

ARTIGO 15

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas designadas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que

excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.

2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução de tais conversão e remessa.

3. O disposto neste Artigo não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

4. Caso exista um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação, ou caso um acordo especial regule a transferência de fundos entre as Partes, tais acordos prevalecerão.

ARTIGO 16

Atividades Comerciais

1. Cada Parte concederá às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território, serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora quanto como não operadora.

2. Cada empresa aérea terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território ou, sujeito às leis e aos regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa poderá adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.

3. As empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, com base em reciprocidade, trazer e manter no território da outra Parte seus representantes e o pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

4. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas com pessoal próprio ou usando os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

5. Os representantes e os auxiliares estarão sujeitos às leis e aos regulamentos em vigor da outra Parte e de acordo com tais leis e regulamentos:

a) cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados no parágrafo 3 deste Artigo; e

b) ambas Partes facilitarão e acelerarão as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

ARTIGO 17

Intercâmbio de Informações

1. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes trocarão, a pedido, e com a possível brevidade, informações sobre as autorizações em vigor concedidas às respectivas empresas aéreas designadas para prestar serviços para, através de e a partir do território da outra Parte. Isto incluirá cópias de certificados e autorizações em vigor para serviços em rotas propostas, juntamente com modificações ou despachos de isenção.
2. As autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas.

ARTIGO 18

Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 30 (trinta) dias antes do início de operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado para qualquer modificação dos horários.
2. Para os voos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro horário aprovado, essa empresa aérea solicitará autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações serão submetidas pelo menos 5 (cinco) dias úteis antes da operação de tais voos.

ARTIGO 19

Anexo

O Anexo a este Acordo é considerado parte integrante do Acordo.

ARTIGO 20

Consultas

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento.
2. Tais consultas, que podem ser feitas mediante reuniões ou por correspondência, serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação por escrito pela outra Parte, a menos que de outra forma acordado por ambas as Partes.

ARTIGO 21

Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção das que possam surgir decorrentes dos

Artigos 7 (Segurança Operacional) e 8 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas das Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.

2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia será solucionada pela via diplomática.

ARTIGO 22

Emendas

Qualquer emenda deste Acordo, acordada entre as Partes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de Notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

ARTIGO 23

Acordos Multilaterais

Se um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo será emendado para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral.

ARTIGO 24

Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar à outra Parte por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à OACI. Este Acordo expirará à meia noite, hora local da Parte notificada, imediatamente antes do primeiro aniversário da data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela OACI.

ARTIGO 25

Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados, depois de assinados, na OACI pela Parte em cujo território haja sido assinado.

ARTIGO 26

Entrada em Vigor

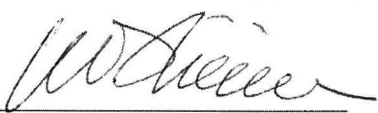
Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda Nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

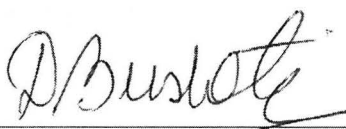
Em testemunho do que os abaixo assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em *Brasília*, no dia *14* do mês de *novembro*, do ano de 2015, em duplicata, em português, albanês e inglês, sendo todos os três textos autênticos. Caso haja qualquer divergência de interpretação dos textos em português e albanês, prevalecerá o texto em inglês.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL

PELO CONSELHO DE MINISTROS DA
REPÚBLICA DA ALBÂNIA





ANEXO
QUADRO DE ROTAS

Seção 1:

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da República Federativa do Brasil

De	Pontos intermediários	Para	Pontos além
Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos na República da Albânia	Quaisquer pontos

Seção 2:

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da República da Albânia

De	Pontos intermediários	Para	Pontos além
Quaisquer pontos na República da Albânia	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos

Operação dos Serviços Acordados:

1. 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.

2. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes têm o direito de exercer, em qualquer tipo de serviço (passageiro, carga, separadamente ou em combinação), plenos direitos de tráfego de quinta liberdade de/para quaisquer pontos intermediários ou além, sem qualquer restrição.

MSC-784/2018

PRIMEIRA SECRETARIA	
RECEBIDO Nesta Secretaria	
Em 28/12/18	às 16:55 horas
<i>Jovanna</i>	4766
Nome legível	Ponto

Aviso nº 714 - C. Civil.

Em 27 de dezembro de 2018.

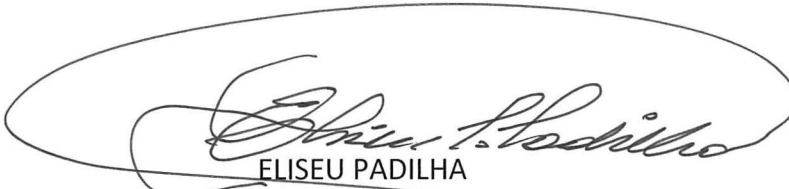
A Sua Excelência o Senhor
Deputado GIACOBLO
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

Assunto: Texto de acordo.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem do Excelentíssimo Senhor Presidente da República relativa ao 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.

Atenciosamente,


ELISEU PADILHA
Ministro de Estado Chefe da Casa-Civil
da Presidência da República

PRIMEIRA-SECRETARIA
Em 28 / 12 / 2018.
De ordem, ao Senhor Secretário-Geral da Mesa, para as devidas providências.
<i>Sandra Costa</i>
Sandra Costa Chefe de Gabinete

Ponto: 5648 Ass.:
OS Origem: 12 Sec.
Secretaria-Geral da Mesa SFPO 28/Dez/2018 17:41

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

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 afetadas 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 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,

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.

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

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

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 794/18, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Arlindo Chinaglia.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

José Rocha - Presidente em exercício; Luiz Philippe de Orleans e Bragança e Marcel Van Hattem - Vice-Presidentes; Alan Rick, Aluisio Mendes, Arlindo Chinaglia, Aroldo Martins, Bruna Furlan, Claudio Cajado, Eduardo Barbosa, Eduardo Bolsonaro, Eduardo da Fonte, Heitor Freire, Helio Lopes, Hildo Rocha, Jefferson Campos, Léo Moraes, Leur Lomanto Júnior, Márcio Marinho, Paulo Ramos, Perpétua Almeida, Tadeu Alencar, Camilo Capiberibe, Coronel Armando, Coronel Chrisóstomo, Eduardo Cury, Euclides Pettersen, Flavio Nogueira, General Girão, General Peternelli, Giovani Feltes, Pr. Marco Feliciano, Ricardo Izar, Rubens Bueno e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 27 de agosto de 2019.

Deputado JOSÉ ROCHA
Presidente em exercício



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 567, DE 2019

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.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES
E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado CORONEL TADEU

I - RELATÓRIO

O projeto de decreto legislativo em análise, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, tem por objetivo aprovar o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e Conselho de Ministros da República da Albânia, assinado em Brasília, em 4 de novembro de 2015.

Referido acordo, segundo Exposição de Motivos encaminhada pelo Ministro das Relações Exteriores ao Presidente da República, tem a finalidade de incrementar os laços de amizade e entendimento entre os dois países signatários, contribuindo para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação, entre outras.

O instrumento firmado entre Brasil e a Albânia contém 26 artigos, ao longo dos quais são estabelecidas as condições comerciais, operacionais e de segurança de prestação dos serviços aéreos entre os países.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O acordo internacional em exame, relativo a serviços aéreos regulares, assinado pelo Brasil e pela Albânia, em 2015, segue o cânone dos acordos aéreos firmados pelo Brasil nos últimos anos.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Tadeu
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213536310800>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO CORONEL TADEU – PSL/SP

Apresentação: 02/06/2021 13:59 - CVT
PRL 1 CVT => PDL 567/2019

PRL n.1

De fato, segundo o texto do acordo, as empresas designadas têm ampla liberdade para fixar suas políticas de oferta, concorrendo no mercado pela preferência dos usuários. Diz-se, no documento, que *“Nenhuma Parte Contratante limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção”*.

O texto também prevê que os preços cobrados pelos serviços operados com base no acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitos a aprovação das Partes, outro dispositivo que vem se repetindo nos acordos aéreos firmados pelo Brasil desde a última década.

Outro aspecto similar é a ampla liberdade conferida quanto a pontos territoriais cobertos pelo acordo, assim como a possibilidade de, nos voos que partem de um dos Estados signatários, embarcar ou desembarcar passageiros e carga em ponto aquém e em ponto além do outro Estado, além de neste mesmo, obviamente.

Em relação à segurança, operacional e de aviação, repetem-se as disposições contidas nos recentes acordos firmados pelo Brasil, as quais seguem as regras e recomendações ditadas pela Organização de Aviação Civil Internacional – OACI.

Enfim, o que se percebe é o aumento da liberdade de escolha, tanto para as empresas como para os usuários. Trata-se de política consentânea com o atual contexto do transporte aéreo internacional.

Por todo o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 567, de 2019.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado CORONEL TADEU
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Tadeu
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213536310800>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 567, DE 2019

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 567/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Coronel Tadeu.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Carlos Chiodini - Presidente, Jaqueline Cassol - Vice-Presidente, Abou Anni, Acácio Favacho, Alcides Rodrigues, Alexandre Leite, Bozzella, Charlles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Da Vitoria, Fábio Henrique, Gelson Azevedo, Gonzaga Patriota, Haroldo Cathedral, Herculano Passos, Isnaldo Bulhões Jr., José Medeiros, José Nelto, Lucas Gonzalez, Luiz Antônio Corrêa, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Pastor Gil, Paulo Vicente Caleffi, Ricardo da Karol, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Vanderlei Macris, Alencar Santana Braga, Cezinha de Madureira, Clarissa Garotinho, Daniel Trzeciak, Delegado Pablo, Domingos Sávio, Eduardo Costa, Eli Corrêa Filho, Evair Vieira de Melo, Felipe Rigoni, Franco Cartafina, Juarez Costa, Marcos Soares, Mário Negromonte Jr., Neucimar Fraga, Nicoletti, Paulo Ganime, Rodrigo Coelho, Tito, Vicentinho Júnior e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 22 de junho de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219870006800>



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 567, DE 2019

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.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado ARTHUR OLIVEIRA MAIA

I - RELATÓRIO

Veio a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 567, de 2019, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que objetiva aprovar o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Conselho de Ministros da República da Albânia, firmado em Brasília, em 4 de novembro de 2015.

A proposição teve origem na Mensagem nº 794, de 2018, que o Senhor Presidente da República encaminhou ao Congresso Nacional, acompanhada de Exposição de Motivos dos Srs. Ministros de Estado das Relações Exteriores – José Serra – e dos Transportes, Portos e Aviação Civil – Maurício Quintella Malta Lessa – com o texto do acordo supracitado, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o inciso I do art. 49 da Constituição Federal.

Na Exposição de Motivos Interministerial, os Srs. Ministros informam que:



O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República 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 esperadas do estabelecimento de marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios de Brasil e Albânia, e para além desses, que certamente contribuirão para o adensamento das relações bilaterais nas esferas do comércio, do turismo e da cooperação.

A Comissão de Viação e Transportes se manifestou, aos 22 de junho de 2021, pela aprovação da proposição, nos termos do relatório e voto da lavra do deputado Coronel Tadeu.

A proposição está sujeita a deliberação do Plenário e seu regime de tramitação é o urgente.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposição em tela foi, por despacho do Sr. Presidente da Câmara dos Deputados, distribuída a esta Comissão de Constituição, Justiça e de Cidadania, para que nos manifestemos com relação à sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa. Manifestação essa que terá caráter terminativo, nos termos do art. 54 do Regimento Interno desta Casa.

Senhores, 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.

Como bem frisou o Dep. Arlindo Chinaglia, no âmbito da Comissões Exteriores e Defesa Nacional, quando do estudo da Mensagem que originou a presente proposição:

O Acordo sob análise, com mínimas variações, segue o paradigma de acordos-modelo de serviços aéreos da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) 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.

Dito isso, passemos à análise dos aspectos formais e materiais da proposição em exame, itens que nos são mais propriamente pertinentes.

O art. 84, VIII, da Constituição entrega competência ao Sr. Presidente da República para celebrar tratados, convenções e atos internacionais, ressalvando sempre o referendo do Congresso Nacional. Já o art. 49, I do mesmo diploma nos diz que é da competência exclusiva do Congresso Nacional resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais.

Assim sendo, está na competência do Poder Executivo assinar o tratado em tela, assim como é regular o exame da proposição por esta Casa Legislativa e, mais especificamente, por esta Comissão. Nada encontramos na proposição em exame, que desobedeça às disposições constitucionais vigentes. Concluímos, portanto, pela constitucionalidade da proposição.

Não vislumbramos, igualmente, quaisquer injuridicidades no seu conteúdo, e nenhum óbice quanto à sua técnica legislativa.

Destarte, meu voto é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 567, de 2019.



É como votamos.

Sala da Comissão, em 20 de março de 2024.

Deputado ARTHUR OLIVEIRA MAIA
Relator

2024-2493





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 567, DE 2019

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 567/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Arthur Oliveira Maia.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Caroline de Toni - Presidente, Chris Tonietto - Vice-Presidente, Alfredo Gaspar, Arthur Oliveira Maia, Bacelar, Bia Kicis, Capitão Alberto Neto, Carlos Jordy, Castro Neto, Célia Xakriabá, Cezinha de Madureira, Chico Alencar, Coronel Fernanda, Covatti Filho, Danilo Forte, Defensor Stélio Dener, Delegada Katarina, Dr. Jaziel, Dr. Victor Linhalis, Dra. Alessandra Haber, Fausto Pinato, Felipe Carreras, Felipe Saliba, Félix Mendonça Júnior, Fernanda Pessoa, Flávio Nogueira, João Leão, José Guimarães, Juarez Costa, Julia Zanatta, Lafayette de Andrada, Luiz Couto, Marcelo Crivella, Marcos Pollon, Marcos Soares, Maria Arraes, Matheus Noronha, Mauricio Marcon, Mersinho Lucena, Neto Carletto, Orlando Silva, Patrus Ananias, Paulo Magalhães, Pedro Aihara, Pr. Marco Feliciano, Renilce Nicodemos, Renildo Calheiros, Ricardo Ayres, Roberto Duarte, Rubens Pereira Júnior, Waldemar Oliveira, Welter, Yandra Moura, Alencar Santana, Aluisio Mendes, Átila Lins, Átila Lira, Aureo Ribeiro, Benes Leocádio, Cabo Gilberto Silva, Carlos Veras, Cobalchini, Coronel Meira, Dani Cunha, Darci de Matos, Delegado Marcelo Freitas, Delegado Paulo Bilynskyj, Delegado Ramagem, Diego Garcia, Domingos Sávio, Erika Kokay, Fernanda Melchionna, Gilson Daniel, Gilson Marques, Gisela Simona, Jorge Goetten, Kiko Celeguim, Kim Kataguiri, Laura Carneiro, Lucas Redecker, Luiz Gastão, Márcio Honaiser, Pastor Eurico, Pauderney Avelino, Paulo Azi, Pedro Campos, Pedro Lupion, Rafael Simoes, Raniery Paulino, Ricardo Salles, Sergio Souza, Sidney Leite, Tião Medeiros, Túlio Gadêlha e Zé Haroldo Cathedral.

Sala da Comissão, em 9 de abril de 2024.

Deputada CAROLINE DE TONI
Presidente

Apresentação: 10/04/2024 16:39:10.923 - CCJC
PAR 1 CCJC => PDL 567/2019

PAR n.1

