ISSN 1677-7042

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO
República Federativa do Brasil - Imprensa Nacional
Em circulação desde 1º de outubro de 1862

SEÇÃO 1

Ano CLV Nº 122
Brasília - DF, quarta-feira, 27 de junho de 2018

Sumário

PÁGINA

Atos do Poder Legislativo 1
Atos do Poder Executivo 1
Presidência da República 6
Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento 6
Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações 7
Ministério da Cultura 11
Ministério da Defesa 13
Ministério da Educação 14
Ministério da Fazenda 17
Ministério da Integração Nacional 29
Ministério da Justiça 29
Ministério da Saúde 31
Ministério das Cidades 49
Ministério de Minas e Energia 51
Ministério do Desenvolvimento Social 59
Ministério do Meio Ambiente 61
Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão 61
Ministério do Trabalho 62
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil 65
Ministério Extraordinário da Segurança Pública 66
Conselho Nacional do Ministério Público 67
Poder Judiciário 67
Entidades de Fiscalização do Exercício das Profissões Liberais 67

Atos do Poder Legislativo

LEI Nº 13.686, DE 26 DE JUNHO DE 2018

Institui o Dia Nacional da Imigração Chinesa.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituído o Dia Nacional da Imigração Chinesa, a ser celebrado anualmente no dia 15 de agosto.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 26 de junho de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER
Aloysio Nunes Ferreira Filho
Cláudia Maria Mendes de Almeida Pedrozo

Atos do Poder Executivo

DECRETO Nº 9.423, DE 26 DE JUNHO DE 2018

Promulga o Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, firmado em Brasília, em 19 de março de 2011.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, **caput**, inciso IV, da Constituição, e

Considerando que o Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América foi firmado em Brasília, em 19 de março de 2011;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o Acordo por meio do Decreto Legislativo nº 15, de 20 de março de 2018;

Considerando que o Acordo entrou em vigor para a República Federativa do Brasil, no plano jurídico externo, em 21 de maio de 2018, nos termos de seu Artigo 18;

D E C R E T A :

Art. 1º Fica promulgado o Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, firmado em Brasília, em 19 de março de 2011, anexo a este Decreto.

Art. 2º São sujeitos à aprovação do Congresso Nacional atos que possam resultar em revisão do Acordo e ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional, nos termos do inciso I do **caput** do art. 49 da Constituição.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 26 de junho de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER
Aloysio Nunes Ferreira Filho

ACORDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

O Governo da República Federativa do Brasil
e
O Governo dos Estados Unidos da América
(doravante denominados "Partes");

Desejando promover sistema de aviação internacional baseado na competição entre as empresas aéreas no mercado, com o mínimo de interferência e regulação governamental;

Desejando tornar possível para as empresas aéreas oferecer ao público usuário de passagens e carga variedade de opções de serviço, e desejando encorajar as empresas aéreas a individualmente desenvolver e implementar preços inovadores e competitivos;

Desejando facilitar a expansão das oportunidades relativas ao transporte aéreo internacional;

Desejando garantir o mais alto nível de segurança operacional e de segurança da aviação no transporte aéreo internacional e reafirmando sua grave preocupação a respeito de atos ou ameaças contra a segurança de aeronaves, que colocam em risco a segurança de pessoas ou propriedades, afetam de forma adversa a operação do transporte aéreo e minam a confiança do público na segurança da aviação civil; e

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, feita em Chicago, em 7 de dezembro de 1944;

Acordam o seguinte:

Artigo 1

Definições

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

1) "Autoridade aeronáutica" significa, no caso dos Estados Unidos, o Departamento de Transportes e, no caso do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), e qualquer pessoa ou agência autorizada a executar as funções exercidas pelo Departamento de Transportes ou pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC);

2) "Acordo" significa este Acordo e quaisquer emendas decorrentes;

3) "Transporte aéreo" significa o transporte público por aeronaves de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, regular ou não regular, por remuneração ou aluguel;

4) "Empresa aérea de uma Parte" significa uma empresa aérea que detenha um Certificado de Operador Aéreo (AOC) emitido por aquela Parte e tenha sua matriz no território daquela Parte;

5) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, feita em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, e inclui:

a. qualquer emenda que tenha entrado em vigor de acordo com o Artigo 94(a) daquela Convenção e que tenha sido ratificada por ambas as Partes; e

b. qualquer Anexo ou emenda adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção, na medida em que tal Anexo ou emenda tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

6) "Custo total" significa o custo da prestação de um serviço acrescido de um montante razoável relativo a despesas administrativas;

7) "Transporte aéreo internacional" significa o transporte aéreo que passa pelo espaço aéreo do território de mais de um Estado;

ATENÇÃO!
O recebimento de matérias no dia 27 de junho de 2018 será, excepcionalmente, até às 12 horas, em virtude do jogo da Seleção Brasileira na Copa do Mundo.
Informações Oficiais

8) "Preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem ou carga (excluindo mala postal) no transporte aéreo, incluindo transporte de superfície em conexão com transporte aéreo internacional, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas ou encargos;

9) "Escala para fins não comerciais" significa um pouso para qualquer propósito que não o de embarque ou desembarque de passageiros, bagagem, carga ou mala postal no transporte aéreo;

10) "Território" significa as áreas de terra, água e mar territorial sob a soberania de uma Parte; e

11) "Tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas pelo uso das instalações e serviços do aeroporto, do ambiente aeroportuário, de navegação aérea ou segurança da aviação, incluindo instalações e serviços correlatos.

Artigo 2

Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos para a operação de transporte aéreo internacional pelas empresas aéreas da outra Parte:

a) o direito de sobrevoar seu território sem pousar;

b) o direito de fazer escalas no seu território para fins não comerciais;

c) o direito de executar transporte aéreo internacional entre pontos nas seguintes rotas:

i. para empresas dos Estados Unidos, de pontos aquém dos Estados Unidos, via os Estados Unidos, e de pontos intermediários para qualquer ponto ou pontos no Brasil e além do Brasil;

ii. para empresas do Brasil, de pontos aquém do Brasil, via Brasil, e de pontos intermediários para qualquer ponto ou pontos nos Estados Unidos e além dos Estados Unidos; e

d) os demais direitos especificados neste Acordo.

2. Cada empresa aérea de cada Parte poderá, em qualquer ou em todos os voos, a sua escolha:

a) operar voos em qualquer ou em ambas as direções;

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
CASA CIVIL
IMPRENSA NACIONAL

MICHEL MIGUEL ELIAS TEMER LULIA
Presidente da República

ELISEU LEMOS PADILHA
Ministro de Estado Chefe da Casa Civil

PEDRO ANTONIO BERTONE ATAÍDE
Diretor-Geral da Imprensa Nacional

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

SEÇÃO 1
Publicação de atos normativos

SEÇÃO 2
Publicação de atos
relativos a pessoal da
Administração Pública Federal

SEÇÃO 3
Publicação de contratos,
editais, avisos e ineditoriais

ALEXANDRE MIRANDA MACHADO
Coordenador-Geral de Publicação e Divulgação

HELDER KLEIST OLIVEIRA
Coordenador de Editoração e
Divulgação Eletrônica dos Jornais Oficiais

A Imprensa Nacional não possui representantes autorizados para a comercialização de assinaturas impressas e eletrônicas

http://www.in.gov.br ouvidoria@in.gov.br
SIG, Quadra 6, Lote 800, CEP 70610-460, Brasília - DF
CNPJ: 04196645/0001-00
Fone: (61) 3441-9450

b) combinar diferentes números de voos na mesma operação;

c) servir pontos aquém, intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem;

d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;

e) transferir tráfego entre quaisquer de suas aeronaves, em qualquer ponto;

f) servir pontos aquém de qualquer ponto em seu território, com ou sem mudança de aeronave ou número de voo, e oferecer e anunciar tais serviços ao público como serviços diretos;

g) efetuar paradas em quaisquer pontos dentro ou fora do território de qualquer Parte;

h) transportar tráfego em trânsito pelo território da outra Parte; e

i) combinar tráfego na mesma aeronave independentemente de onde esse tráfego se originou;

sem limitação de direção ou limitação geográfica e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que o transporte seja parte de um serviço que sirva um ponto no território do país da empresa aérea.

3. Em qualquer segmento ou segmentos das rotas referidas no presente Artigo, qualquer empresa de uma Parte poderá executar transporte aéreo internacional sem qualquer limitação de mudança, em qualquer ponto da rota, do tipo ou número de aeronaves operadas, desde que, na direção de saída, o transporte além de tal ponto seja a continuação do transporte originado no território do país da empresa aérea e, na direção de entrada, o transporte para o território do país da empresa aérea seja a continuação do transporte além de tal ponto.

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

Operações Não Regulares (**Charter**)

5. Cada Parte autorizará operações não regulares (**charter**) de passageiros, carga e combinadas sem limitação quanto ao número de voos. Nada neste parágrafo limitará os direitos de uma Parte de requerer que as empresas aéreas de ambas as Partes cumpram os requisitos relativos à proteção de montantes pagos pelo passageiro e dos direitos do passageiro referentes a cancelamento e reembolso.

Artigo 3

Autorização

Cada Parte, ao receber o pedido de autorização de operação da empresa aérea da outra Parte, na forma e no modo prescritos para autorização de operações e permissões técnicas, concederá as autorizações e permissões de operação apropriadas com a mínima demora de trâmites, desde que:

a) a propriedade substancial e o controle efetivo da empresa aérea sejam da outra Parte, de nacionais daquela Parte, ou de ambos;

b) a empresa aérea esteja qualificada para satisfazer as condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de transporte aéreo internacional pela Parte que considera a solicitação ou solicitações; e

c) a outra Parte cumpra e administre as disposições estabelecidas no Artigo 6 (Segurança Operacional) e no Artigo 7 (Segurança da Aviação) deste Acordo.

Artigo 4

Revogação de Autorização

1. Qualquer Parte poderá revogar, suspender ou limitar as autorizações de operação ou permissões técnicas de uma empresa aérea nos casos em que:

a) a empresa aérea não seja uma empresa aérea da outra Parte conforme o Artigo 1, item 4, deste Acordo;

b) a propriedade substancial e o controle efetivo da empresa aérea não sejam da outra Parte, de nacionais daquela Parte, ou de ambos; ou

c) a empresa aérea não cumpra com as disposições estabelecidas no Artigo 5 (Aplicação de Leis) deste Acordo.

2. A menos que uma ação imediata seja essencial para impedir mais infrações referidas na alínea c do parágrafo 1 deste Artigo, os direitos estabelecidos por este Artigo serão exercidos apenas após a realização de consulta com a outra Parte.

3. Este Artigo não limita os direitos de qualquer das Partes de negar, revogar, suspender, limitar ou impor condições às autorizações de operação ou permissões técnicas de uma empresa aérea ou empresas aéreas da outra Parte, conforme provisões do Artigo 6 (Segurança Operacional) ou Artigo 7 (Segurança da Aviação) deste Acordo.

Artigo 5

Aplicação de Leis

1. As leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em navegação aérea internacional, ou à operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, serão cumpridos por tal aeronave quando da entrada, saída, ou enquanto permanecer no território dessa Parte.

2. Durante a entrada, permanência, ou saída do território de uma Parte, as leis e os regulamentos dessa Parte, relativos à entrada ou à saída de seu território de passageiros, tripulantes ou carga em aeronave (incluindo regulamentos relativos à entrada, liberação, segurança da aviação, imigração, passaportes, alfândega, e quarentena ou, no caso de mala postal, os regulamentos postais) serão cumpridos por, ou em nome de, tais passageiros, tripulantes ou carga das empresas aéreas da outra Parte.

Artigo 6

Segurança Operacional

1. Cada Parte reconhecerá como válidos, para o objetivo de operar o transporte aéreo estabelecido por este Acordo, certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças emitidos ou convalidados pela outra Parte e ainda em vigor, desde que os requisitos de tais certificados ou licenças sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos segundo a Convenção. Cada Parte, todavia, poderá recusar-se a reconhecer como válidos, para o objetivo de sobrevoo de seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos ou convalidados aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

2. Qualquer das Partes poderá solicitar consultas relativas aos padrões de segurança mantidos pela outra Parte no que se refere a aspectos relacionados às instalações aeronáuticas, tripulações, aeronaves e operações de empresas daquela outra Parte.

3. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra Parte não mantém e administra de maneira efetiva padrões de segurança e requisitos nas áreas referidas no parágrafo 2 deste Artigo que sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos segundo a Convenção, a outra Parte será notificada de tais conclusões e das medidas consideradas necessárias para a adequação a esses padrões mínimos, e a outra Parte tomará as medidas corretivas apropriadas dentro de um prazo razoável.

4. Cada Parte reserva-se o direito de negar, revogar, suspender, limitar ou impor condições às autorizações de operação ou permissões técnicas de uma empresa aérea ou empresas aéreas da outra Parte no caso de a outra Parte não tomar as medidas corretivas apropriadas num prazo razoável, e de tomar medidas imediatas, previamente a qualquer consulta, relativas a tal empresa aérea ou empresas aéreas caso a outra Parte não mantenha e administre os padrões mínimos referidos no parágrafo 3 deste Artigo e caso essas medidas imediatas sejam essenciais para a prevenção de outras infrações.

5. Qualquer medida tomada por uma Parte de acordo com o parágrafo 4 deste Artigo será suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

6. Com referência aos parágrafos 3 e 4 do presente Artigo, se for constatado que uma Parte continua a descumprir as normas da OACI depois de transcorrido prazo razoável, o Secretário Geral da OACI será disso notificado. O Secretário Geral da OACI igualmente será notificado sobre a solução satisfatória de tal situação.

Artigo 7

Segurança da Aviação

1. As Partes afirmam que sua obrigação mútua de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações no âmbito 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 aos Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de setembro de 1971, do Protocolo para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos que Prestem Serviço à Aviação Civil Internacional, Suplementar à Convenção para a Repressão aos Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinado em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988, e da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para Fins de Detecção, assinada em Montreal, em 1º de março de 1991, bem como de qualquer outra convenção sobre segurança da aviação civil à qual ambas as Partes venham a aderir.

2. As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção de atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico http://www.in.gov.br/autenticidade.html, pelo código 05152018062700002

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.

aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação e práticas recomendadas apropriadas, estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registrados, operadores de aeronaves que tenham sua sede comercial principal ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação.

4. Cada Parte concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação exigidas pela outra Parte para a entrada, saída e permanência no território da outra Parte e que sejam tomadas medidas adequadas para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, assim como carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte igualmente considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte relativa à adoção de medidas especiais de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave, ou outros atos ilícitos contra a segurança de passageiros, tripulações, aeronaves, 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 permitirá, dentro de sessenta (60) dias seguintes a uma notificação, que as autoridades competentes da outra Parte efetuem uma avaliação no território da primeira Parte relativa a medidas de segurança sendo aplicadas pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos entre os territórios das Partes e àqueles voos de operadores de aeronaves que sejam registrados no território da Parte que conduz a avaliação. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos entre as autoridades competentes e implementados sem demora, a fim de se assegurar que as avaliações sejam realizadas de maneira expedita. Todas as avaliações serão mantidas em caráter confidencial entre as Partes.

7. Com plena consideração à responsabilidade de cada Parte de assegurar a efetiva implementação dos Padrões e Práticas Recomendadas (SARPS) apropriados contidos no Anexo 17 da Convenção, e como reconhecido no parágrafo 3 deste Artigo, as Partes terão o direito a que suas autoridades competentes conduzam visitas técnicas de segurança aeroportuária no território da outra Parte, e prestarão toda a assistência mútua necessária, com o objetivo de verificar se as medidas de segurança preconizadas pelo Anexo 17 à Convenção estão sendo efetivamente implementadas. As autoridades competentes das Partes coordenarão tais visitas, concedendo-se mutuamente no mínimo sessenta (60) dias de prazo a partir da notificação por escrito, para identificar os aeroportos a serem visitados, as datas das visitas, e o escopo de cada visita. Os relatórios de visitas técnicas de segurança aeroportuária serão mantidos em caráter confidencial pelas Partes.

8. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições sobre segurança da aviação deste Artigo, as autoridades aeronáuticas daquela Parte poderão solicitar a realização imediata de consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro de quinze (15) dias a partir da data de tal solicitação, isso constituirá motivo para negar, revogar, suspender, limitar ou impor condições sobre as autorizações operacionais e permissões técnicas da empresa aérea ou empresas aéreas daquela Parte. Quando justificado por uma emergência, uma Parte poderá adotar medidas temporárias antes de decorridos quinze (15) dias.

Artigo 8

Oportunidades 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 escritórios.

2. Cada empresa aérea terá o direito de vender o transporte aéreo na moeda desse território, ou em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa poderá adquirir tal transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.

3. Uma empresa aérea de uma Parte poderá vender o transporte aéreo no território da outra Parte diretamente e, a seu critério, por meio de seus agentes, exceto como possa ser disposto especificamente pelos regulamentos sobre voos não regulares (**charter**) do país no qual o voo não regular se origina que sejam relativos à proteção dos montantes pagos pelo passageiro e aos direitos de cancelamento e reembolso dos passageiros. Cada empresa aérea terá o direito de vender tal transporte, e qualquer pessoa poderá comprar livremente tal transporte, na moeda daquele território ou em moedas livremente conversíveis.

Representantes de Empresas Aéreas

4. As empresas aéreas de cada Parte poderão, com base na reciprocidade, e de acordo com as leis e os regulamentos da outra Parte relativos à entrada, à residência e ao emprego, trazer e manter no território da outra Parte seus especialistas gerenciais, de vendas, técnicos, operacionais, e outro pessoal especialista necessário à provisão do transporte aéreo.

5. Essas necessidades de pessoal poderão, a critério das empresas aéreas de uma Parte, ser satisfeitas com pessoal próprio ou por meio da utilização dos 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.

6. 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 pretende, com o mínimo de demora, julgar as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados no parágrafo 4 deste Artigo; e

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

Serviços de Apoio em Solo

7. Cada empresa aérea terá o direito de executar seu próprio serviço de apoio em solo no território da outra Parte (**self-handling**) ou, a seu critério, selecionar entre agentes concorrentes para a realização de tais serviços no todo ou em parte. Os direitos estarão sujeitos apenas às restrições físicas resultantes de considerações sobre as limitações físicas das instalações e da segurança aeroportuária. Nos casos em que tais considerações excluam a possibilidade de serviço próprio (**self-handling**), os serviços de apoio em solo estarão disponíveis a todas as empresas aéreas de forma não discriminatória; as tarifas serão baseadas no custo dos serviços prestados, e tais serviços serão comparáveis ao tipo e à qualidade dos serviços caso o serviço próprio fosse possível.

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

8. Cada empresa aérea terá o direito de converter e remeter, por solicitação, para o seu país e, exceto quando inconsistente com as leis e os regulamentos geralmente aplicáveis, para qualquer outro país ou países de sua escolha, as receitas locais que excedam as somas localmente desembolsadas. A conversão e a remessa serão prontamente permitidas sem restrições nem cobrança de impostos sobre as mesmas, à taxa de câmbio aplicável às transações e remessas do dia do pedido inicial da empresa aérea para a remessa.

9. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e os regulamentos vigentes, desde que tais leis e regulamentos não diminuam os direitos concedidos por este Acordo, e tais transações não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução dessa conversão e remessa.

10. O disposto neste Artigo não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento de impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas, desde que tais impostos, taxas e contribuições não diminuam os direitos concedidos por este Acordo.

11. As empresas aéreas de cada Parte poderão pagar despesas locais, incluindo a compra de combustível, no território da outra Parte, em moeda local. À sua escolha, as empresas aéreas de cada Parte poderão pagar tais despesas no território da outra Parte em moedas livremente conversíveis, de acordo com a regulamentação monetária local.

Código Compartilhado

12. Ao operar ou oferecer os serviços autorizados por este Acordo, qualquer empresa aérea de uma Parte poderá entrar em acordos cooperativos de comercialização tais como bloqueio de assentos, código compartilhado, ou acordos de arrendamento, com:

a) uma empresa aérea ou empresas aéreas de qualquer das Partes;

b) uma empresa aérea ou empresas aéreas de um terceiro país; e

c) um provedor de transporte de superfície de qualquer país;

desde que todos os participantes de tais acordos (i) possuam as autorizações apropriadas e (ii) cumpram com os requisitos normalmente aplicados a tais acordos.

Serviços Intermodais

13. Empresas aéreas e provedores indiretos do transporte de carga de ambas as Partes poderão, sem restrição, empregar em conexão com o transporte aéreo internacional qualquer transporte de carga por superfície de ou para quaisquer pontos nos territórios das Partes ou em terceiros países, inclusive de e para todos os aeroportos com instalações alfandegárias, bem como transportar carga de acordo com as leis e os regulamentos aplicáveis. Tal carga, quer seja transportada por superfície ou por via aérea, terá acesso às instalações e procedimentos alfandegários do aeroporto. As empresas aéreas poderão optar por executar seu próprio transporte de superfície ou fazê-lo por meio de acordos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície operado por outras empresas aéreas e provedores indiretos de transporte aéreo de carga. Tais serviços intermodais de carga poderão ser oferecidos com um preço único para todo o transporte aéreo e de superfície combinados, desde que os expedidores não sejam induzidos a erro com relação aos fatos relativos a tal transporte.

Artigo 9

Taxas e Encargos Alfandegários

1. Ao chegar no território de uma Parte, as aeronaves operadas em transporte aéreo internacional pelas empresas aéreas da outra Parte, seu equipamento de uso normal, equipamento de solo, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças de reposição (incluindo motores), provisões de bordo (incluindo, mas não limitadas a itens tais como comida, bebidas e bebidas alcoólicas, tabaco e outros produtos destinados à venda ou ao uso pelos passageiros em quantidades limitadas durante o voo) e outros itens de uso pretendido ou efetivamente utilizados em conexão com a operação ou serviço das aeronaves engajadas em transporte aéreo internacional deverão ser isentos, com base na reciprocidade, de restrições sobre importações, impostos sobre a propriedade e sobre o capital, direitos alfandegários, impostos sobre o consumo, e taxas e encargos similares que sejam (a) impostos pelas autoridades nacionais e (b) não-baseados no custo dos serviços prestados, desde que tais equipamentos e suprimentos permaneçam a bordo da aeronave.

2. Serão igualmente isentos, com base na reciprocidade, de impostos, contribuições, tributos, taxas, e encargos referidos no parágrafo 1 deste Artigo, com exceção dos encargos baseados no custo dos serviços prestados:

a) provisões de bordo introduzidas ou supridas no território de uma Parte e levadas a bordo, dentro de limites razoáveis, para utilização em aeronave de uma empresa aérea da outra Parte engajada em transporte aéreo internacional com destino ao exterior, mesmo quando essas provisões devam ser utilizadas numa parte da viagem realizada sobre o território da Parte na qual elas foram levadas a bordo;

b) equipamento de solo e peças de reposição (incluindo motores) introduzidos no território de uma Parte para serviços, manutenção ou reparo de aeronave de uma empresa aérea da outra Parte utilizada em transporte aéreo internacional;

c) combustíveis, lubrificantes e suprimentos técnicos de consumo introduzidos ou supridos no território de uma Parte para uso em aeronave de uma empresa aérea da outra Parte engajada em transporte aéreo internacional, mesmo que esses suprimentos devam ser utilizados numa parte da viagem realizada sobre o território da Parte na qual eles foram levados a bordo; e

d) material publicitário e promocional introduzido ou suprido no território de uma Parte e levado a bordo, dentro de limites razoáveis, para utilização na direção de saída em aeronave de uma empresa aérea da outra Parte engajada em transporte aéreo internacional, mesmo quando esses materiais devam ser utilizados numa parte da viagem realizada sobre o território da Parte na qual eles foram levados a bordo.

3. Pode-se requerer que os equipamentos e suprimentos referidos nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo sejam colocados sob a supervisão ou controle das autoridades competentes.

4. As isenções previstas por este Artigo estarão igualmente disponíveis nos casos em que as empresas aéreas de uma Parte tiverem estabelecido contrato com outra empresa aérea, que similarmente usufrui de tais isenções concedidas pela outra Parte, para empréstimo ou transferência, no território da outra Parte, dos itens especificados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo.

Artigo 10

Tarifas Aeronáuticas

1. Tarifas aeroportuárias que possam ser impostas pelas autoridades ou órgãos competentes de cada Parte sobre as empresas aéreas da outra Parte serão justas, razoáveis, não injustamente discriminatórias e equitativamente distribuídas dentre as categorias de usuários. Em qualquer situação, quaisquer destas tarifas aeronáuticas serão cobradas às empresas aéreas da outra Parte em termos não menos favoráveis do que os termos mais favoráveis disponíveis para qualquer outra empresa aérea no momento em que as tarifas sejam cobradas.

2. Tarifas aeroportuárias impostas sobre as empresas aéreas da outra Parte podem refletir, mas não exceder o custo total para as autoridades ou órgãos competentes relativo a provisão de serviços e instalações apropriadas de aeroportos, ambiente aeroportuário, navegação aérea, e segurança da aviação no aeroporto ou no sistema aeroportuário. Tais encargos podem incluir um retorno razoável sobre o capital, após a depreciação. As instalações e os serviços para os quais os encargos são cobrados devem ser disponibilizados de maneira eficiente e econômica.

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico http://www.in.gov.br/autenticidade.html, pelo código 05152018062700003

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.

3. Cada Parte encorajará a realização de consultas entre suas autoridades ou órgãos competentes no seu território e as empresas aéreas que utilizam as instalações e os serviços proporcionados, e encorajarão as autoridades ou órgãos competentes e as empresas aéreas a trocarem as informações que sejam necessárias para permitir uma revisão acurada da razoabilidade das tarifas aeroportuárias de acordo com os princípios estabelecidos nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo. Cada Parte encorajará as autoridades competentes a comunicar a seus usuários, com razoável antecedência, quaisquer propostas de modificação das tarifas aeronáuticas, a fim de permitir-lhes expressar suas opiniões antes que as alterações sejam feitas.

4. Nenhuma das Partes será considerada, nos processos de solução de controvérsias nos termos do Artigo 15 do presente Acordo, como estando em violação de uma disposição deste Artigo, a menos que ela (a) não proceda à revisão da tarifa ou prática que seja objeto de reclamação pela outra Parte dentro de um período razoável de tempo; ou (b) após tal revisão, não tome todas as medidas que estejam ao seu alcance para corrigir qualquer tarifa ou prática incompatível com este Artigo.

Artigo 11

Concorrência

1. Cada Parte concederá uma oportunidade justa e igualitária às empresas aéreas de ambas as Partes para competir na prestação do transporte aéreo internacional regido por este Acordo.

Capacidade

2. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea determine a frequência e a capacidade do transporte aéreo internacional que oferece com base em considerações comerciais do mercado. Em conformidade com esse direito, nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas da outra Parte, exceto no que possa ser requerido por razões alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes, conforme o Artigo 15 da Convenção.

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

4. Nenhuma das Partes exigirá o registro, para aprovação, de horários, programação de voos **charter**, ou planos operacionais pelas empresas aéreas da outra Parte, exceto conforme possa ser requerido de forma não discriminatória para assegurar o cumprimento das condições uniformes previstas pelo parágrafo 2 deste Artigo ou como possa ser especificamente autorizado neste Acordo. Se uma Parte requerer registros para fins informativos, ela deverá minimizar a sobrecarga administrativa dos requisitos e procedimentos de registro sobre os intermediários do transporte aéreo e sobre as empresas aéreas da outra Parte.

Artigo 12

Preços

1. Cada Parte permitirá que os preços para o transporte aéreo sejam estabelecidos pelas empresas aéreas de ambas as Partes com base em considerações comerciais do mercado.

2. Qualquer Parte poderá requerer a notificação a ou o registro junto a suas autoridades aeronáuticas dos preços a serem cobrados de ou para seu território pelas empresas aéreas da outra Parte. Tal notificação ou registro pelas empresas aéreas não poderá ser solicitado antes da oferta inicial de um preço.

Artigo 13

Consultas

Qualquer das Partes poderá, a qualquer momento, solicitar a realização de consultas relativas a este Acordo. Tais consultas terão início na data mais breve possível, dentro de um período de sessenta (60) dias a partir da data em que a outra Parte receba a solicitação, a menos que acordado de outra forma.

Artigo 14

Emendas

As Partes poderão emendar este Acordo a qualquer momento, por escrito. As emendas entrarão em vigor na data do recebimento da última Nota de uma troca de Notas diplomáticas entre as Partes, que confirme o cumprimento de todos os procedimentos internos necessários para a entrada em vigor das emendas.

Artigo 15

Solução de Controvérsias

Qualquer controvérsia que surja no âmbito deste Acordo, exceto aquelas resultantes do Artigo 12 (Preços) deste Acordo, que não seja resolvida dentro de trinta (30) dias a partir da data estabelecida para consultas conforme o disposto no Artigo 13 deste Acordo, será solucionada por via diplomática e, se não solucionada, será encaminhada, por acordo das Partes, para mediação. Se as Partes não acordarem nesse sentido, a controvérsia será submetida à arbitragem por solicitação de qualquer das Partes, mediante notificação por escrito, por via diplomática. A arbitragem será realizada em conformidade com os procedimentos acordados pelas Partes.

Artigo 16

Denúncia

Qualquer das Partes poderá, a qualquer momento, notificar à outra, por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à OACI. A denúncia surtirá efeito à meia-noite (no local do recebimento da notificação pela outra Parte) ao final da temporada de tráfego IATA em vigor, um ano após a data de notificação da denúncia por escrito, a menos que tal notificação seja retirada por acordo das Partes antes do término desse prazo.

Artigo 17

Registro na OACI

Este Acordo e qualquer de suas emendas serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 18

Entrada em Vigor

1. Este Acordo entrará em vigor na data do recebimento da última Nota de uma troca de Notas diplomáticas entre as Partes, que confirme o cumprimento de todos os procedimentos internos necessários para a entrada em vigor deste Acordo.

2. Após sua entrada em vigor, este Acordo substituirá o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América sobre Transporte Aéreo, assinado em Brasília, em 21 de março de 1989, como emendado.

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

Feito em Brasília, em 19 de março de 2011, em dois originais, em português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Antonio de Aguiar Patriota
Ministro das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA
Thomas Shannon
Embaixador dos Estados Unidos no Brasil

DECRETO Nº 9.424, DE 26 DE JUNHO DE 2018

Regulamenta o inciso V do **caput** do art. 17 da Lei nº 8.629, de 25 de fevereiro de 1993, que dispõe sobre a concessão de créditos de instalação de projetos de assentamento aos beneficiários do Programa Nacional de Reforma Agrária.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, **caput**, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 17, **caput**, inciso V, da Lei nº 8.629, de 25 de fevereiro de 1993,

D E C R E T A :

Art. 1º Este Decreto regulamenta a concessão de créditos de instalação de projetos de assentamento, de que trata o inciso V do **caput** do art. 17 da Lei nº 8.629, de 25 de fevereiro de 1993, exclusivamente aos beneficiários do Programa Nacional de Reforma Agrária - PNRA.

§ 1º Compete ao Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - Incra a gestão operacional da concessão dos créditos de instalação de que trata este Decreto.

§ 2º A concessão dos créditos de instalação de que trata este Decreto será realizada por instituição financeira federal contratada pelo Incra para essa finalidade, dispensada a licitação.

§ 3º Os créditos de instalação de que trata este Decreto serão formalizados por meio de contrato individual.

§ 4º As despesas relativas à concessão dos créditos de instalação de que trata este Decreto se adequarão às disponibilidades orçamentárias e financeiras consignadas na lei orçamentária anual ao Incra para essa finalidade.

Art. 2º Os créditos de instalação de que trata este Decreto serão concedidos nas seguintes modalidades:

I - apoio inicial - para apoiar a instalação no projeto de assentamento e a aquisição de itens de primeira necessidade, de bens duráveis de uso doméstico e de equipamentos produtivos, no valor de até R$ 5.200,00 (cinco mil e duzentos reais) por família assentada;

II - fomento - para viabilizar a implementação de projetos produtivos de promoção da segurança alimentar e nutricional e de estímulo à geração de trabalho e renda, no valor de até R$ 6.400,00 (seis mil e quatrocentos reais), que poderá ser dividido em duas operações de até R$ 3.200,00 (três mil e duzentos reais) por família assentada;

III - fomento mulher - para viabilizar a implementação de projeto produtivo sob responsabilidade da mulher titular do lote, no valor de até R$ 5.000,00 (cinco mil reais), em operação única, por família assentada; e

IV - semiárido - para atender a necessidade de segurança hídrica das famílias assentadas nos projetos de assentamento localizados nas áreas circunscritas ao semiárido, reconhecidas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, destinados a apoiar soluções de captação, armazenamento e distribuição de água para consumo humano, animal e produtivo, no valor de até R$ 5.000,00 (cinco mil reais) por família assentada;

V - florestal - para viabilizar a implementação e a manutenção sustentável de sistemas agroflorestais ou o manejo florestal de lotes e de área de reserva legal com vegetação nativa igual ou superior ao estabelecido pela legislação ambiental, nos projetos de reforma agrária criados ou reconhecidos pelo Incra, no valor de até R$ 6.400,00 (seis mil e quatrocentos reais) por família assentada;

VI - recuperação ambiental - para viabilizar a implementação e a manutenção sustentável de sistemas florestais ou agroflorestais ou o manejo florestal de lotes, de área de reserva legal e área de preservação permanente, degradados até 25 de maio de 2012, referentes a projetos de reforma agrária criados ou reconhecidos pelo Incra, no valor de até R$ 6.400,00 (seis mil e quatrocentos reais) por família assentada;

VII - cacau - para viabilizar a implementação e a recuperação de cultivos de cacau, em sistema agroflorestal, no valor de até R$ 6.000,00 (seis mil reais), permitida a sua renovação em até três operações, por família assentada;

VIII - habitacional - para viabilizar a construção de habitação rural nos projetos de reforma agrária criados ou reconhecidos pelo Incra, no valor de até R$ 34.000,00 (trinta e quatro mil reais), por família assentada; e

IX - reforma habitacional - para viabilizar a aquisição de materiais de construção a serem utilizados na reforma e na ampliação de habitações rurais em projetos de reforma agrária criados ou reconhecidos pelo Incra, no valor de até R$ 17.000,00 (dezessete mil reais) por família assentada.

Parágrafo único. O beneficiário poderá optar somente por uma das modalidades previstas nos incisos V, VI ou VII do **caput**.

Art. 3º Para fazer jus à modalidade apoio inicial de que trata o inciso I do **caput** do art. 2º, os beneficiários deverão, cumulativamente:

I - ter os seus dados atualizados junto ao Incra, nos termos previstos no art. 9º;

II - não ter recebido anteriormente o crédito de instalação nas modalidades previstas no § 1º do art. 3º da Lei nº 13.001, de 20 de junho de 2014; e

III - não ter contratado operações do Programa Especial de Crédito para a Reforma Agrária - Procera ou do Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar - Pronaf Grupo "A".

§ 1º As famílias beneficiadas com o apoio inicial deverão ser encaminhadas para efetuar a inscrição no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal - CadÚnico, de que trata o Decreto nº 6.135, de 26 de junho de 2007, no prazo de cento e oitenta dias, contado da data de assinatura do contrato para a concessão do crédito de instalação.

§ 2º As famílias beneficiadas com a modalidade de crédito de instalação denominada apoio inicial I e não beneficiadas com a modalidade apoio inicial II, anteriormente previstas no Decreto nº 8.256, de 26 de maio de 2014, poderão receber o valor de até R$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais) de forma complementar, observados os requisitos estabelecidos nos incisos I e II do **caput**.

Art. 4º Para fazer jus à modalidade fomento de que trata o inciso II do **caput** do art. 2º, os beneficiários deverão, cumulativamente:

I - ter os seus dados atualizados junto ao Incra, nos termos previstos no art. 9º;

II - não ter recebido anteriormente o crédito de instalação na modalidade prevista no inciso VIII do § 1º do art. 3º da Lei nº 13.001, de 2014;

III - não ter contrato de operações do Pronaf Grupo "A" ou, por meio de declaração do beneficiário, de outra operação de crédito rural com risco bancário firmado a partir de 2010;

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico http://www.in.gov.br/autenticidade.html, pelo código 05152018062700004

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.