b) participação, na qualidade de instrutor, aluno ou competidor, em cursos e eventos profissionais das Forças Armadas do Brasil e de órgãos de segurança nacionais, desde que o Prode seja essencial para o curso ou o evento; e

VIII - aos colecionadores, aos atiradores desportivos, aos caçadores e às pessoas físicas cujas armas de fogo devam ser registradas pelo Comando do Exército, nas condições estabelecidas no Regulamento para a Fiscalização de Produtos Controlados.

§ 1º Nas hipóteses previstas nos incisos III, IV e VII do **caput**, a importação será limitada às amostras necessárias ao evento, vedada a importação do produto para outros fins, e os Prode deverão ser reexportados após o término do evento motivador da importação ou, a critério do importador e com autorização do Ministério da Defesa, doados.

§ 2º Na hipótese prevista no inciso III do **caput**, os Prode não serão entregues aos seus importadores e ficarão diretamente sob a guarda das instituições envolvidas.

§ 3º A importação de armas e munições que forem fabricados no País por empresa credenciada como Empresa Estratégica de Defesa, nos termos da Lei nº 12.598, de 21 de março de 2012, será negada ou restringida pelo Ministério da Defesa, ressalvado o disposto no inciso VIII do **caput**.

§ 4º O Ministério da Defesa poderá conceder autorização especial para a importação de que trata o §3º, de acordo com o julgamento de sua conveniência.

CAPÍTULO V
DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 35. Na hipótese de identificação de barreiras de qualquer natureza às exportações de Prode brasileiras, o Ministério da Defesa, em articulação com outros órgãos, poderá propor atos de reciprocidade em relação às importações de bens e serviços de defesa do país embargante.

Art. 36. Nas operações de exportação de Prode em que o adquirente seja pessoa jurídica de direito público externo, as empresas estatais vinculadas ao Ministério da Defesa, desde que por este autorizadas, ficam aptas a atuarem como intervenientes técnicas nas operações de exportação na modalidade de governo-a-governo.

Parágrafo único. O apoio ao comprador no período de execução do contrato e após a venda será definido nos contratos de exportação e será acompanhado pela empresa interveniente em coordenação com a Secretaria de Produtos de Defesa do Ministério da Defesa.

Art. 37. Caberá aos exportadores e aos importadores verificar a veracidade e a legalidade dos documentos apresentados nos processos de exportação e de importação, a legitimidade dos intermediadores das negociações e as autoridades dos países com os quais negociar, sujeitos à fiscalização pelo Ministério da Defesa, em articulação com o Ministério das Relações Exteriores.

Art. 38. As informações referentes aos processos de exportação e de importação de Prode são consideradas de acesso restrito, na forma prevista em legislação específica.

Art. 39. Ato do Ministério da Defesa estabelecerá as sanções e as penalidades administrativas a serem aplicadas às hipóteses de descumprimento das disposições previstas na Pnei-Prode pelos exportadores e pelos importadores de Prode, ouvido o Ministério das Relações Exteriores.

Art. 40. As diretrizes estabelecidas na Pnei-Prode em relação aos Prode não revogam outras disposições legais específicas.

Art. 41. Os Ministros de Estado da Defesa e das Relações Exteriores, no âmbito de suas competências, poderão editar normas complementares para estabelecer diretrizes e procedimentos para o cumprimento do disposto neste Decreto.

Art. 42. Fica revogado o § 4º do art. 25 do Anexo I ao Decreto nº 9.493, de 2018.

Art. 43. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 12 de dezembro de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER
Joaquim Silva e Luna
Aloysio Nunes Ferreira Filho

DECRETO Nº 9.608, DE 12 DE DEZEMBRO DE 2018

Promulga o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia, firmado em Brasília, em 11 de março de 2013.

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 Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia foi firmado em Brasília, em 11 de março de 2013;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o Acordo por meio do Decreto Legislativo nº 152, de 10 de setembro de 2018; e

Considerando que o Acordo entrou em vigor para o Governo da República Federativa do Brasil, no plano jurídico externo, em 24 de novembro de 2018, nos termos do seu Artigo 25;

D E C R E T A :

Art. 1º Fica promulgado o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia, firmado em Brasília, em 11 de março de 2013, 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, 12 de dezembro de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER
Aloysio Nunes Ferreira Filho

ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA NOVA ZELÂNDIA

O Governo da República Federativa do Brasil
e
O Governo da Nova Zelândia, doravante denominados "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 do Brasil, a autoridade de aviação civil representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da Nova Zelândia, o Ministro responsável pelos assuntos relativos à 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, na medida em 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 no entendimento de que, no caso da Nova Zelândia, o termo "território" excluirá Toquelau;

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 Anexo deste Acordo.

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 Anexo deste Acordo, 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, outras que não as 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. Essas notificações serão feitas por via diplomática.

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

a) a empresa aérea seja constituída e tenha seu escritório principal 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 9 (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 aéreos internacionais 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 designada seja constituída e tenha seu escritório principal no território da Parte que a designa; 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 satisfaça outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais 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, contados 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 à 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 serviços aéreos internacionais similares, 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, certificados 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 sobrevoo 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 subsequentes à 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 atrasos injustificados 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 as condições da mesma conformam-se às 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 imediatamente suspender ou modificar 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 suspensa tão logo 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. O mesmo também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

Artigo 8
Cooperação em Segurança Operacional da Aviação Civil

As Partes promoverão a cooperação entre suas autoridades reguladoras com o propósito de estabelecer acordos técnicos ou operacionais que facilitem:

a) a troca de informações em matéria de segurança operacional da aviação civil e de meio ambiente;

b) o reconhecimento mútuo de certificação e/ou processos regulatórios de segurança operacional; e

c) o comércio de bens e serviços relacionados à aviação civil.

Artigo 9
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 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 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 qualquer 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 a 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 qualquer 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 planejem aplicar, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para o mesmo. 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. Todas as avaliações estarão cobertas por um acordo específico sobre a proteção de informação entre as autoridades competentes de ambas as Partes.

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 prevenir o ulterior descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

Artigo 10
Tarifas Aeronáuticas

1. As tarifas aeronáuticas 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 repartidas equitativamente entre categorias de usuários. Em qualquer caso, tais tarifas aeronáuticas impostas sobre as empresas aéreas da outra Parte serão estabelecidas em condições não menos favoráveis ??do que as condições mais favoráveis ??disponíveis a qualquer outra empresa aérea no momento em que as tarifas sejam estabelecidas.

2. Cada Parte estimulará a realização de consultas entre as autoridades ou órgãos competentes em seu território e as empresas aéreas que utilizam as instalações e os serviços, e estimulará as autoridades ou órgãos competentes e as empresas aéreas a trocarem informações que possam ser necessárias para permitir uma análise precisa sobre a razoabilidade das tarifas, de acordo com os princípios dos parágrafos 1 e 2 deste Artigo. Cada Parte estimulará o fornecimento pelas autoridades ou órgãos competentes aos usuários, com razoável antecedência, de qualquer proposta de alteração nas tarifas aeronáuticas, a fim de permitir que os usuários expressem suas opiniões antes que qualquer alteração seja feita.

3. Em procedimentos de solução de controvérsias, nos termos do Artigo 20 deste Acordo, nenhuma das Partes será considerada em violação de uma provisão deste Artigo, a menos que:

a) não proceda à revisão da tarifa ou prática que seja objeto de reclamação pela outra Parte dentro de um período de tempo razoável; ou

b) após tal revisão, não tome todas as medidas a seu alcance para corrigir qualquer tarifa ou prática incompatível com este Artigo.

Artigo 11
Direitos Alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível 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, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes e conhecimentos aéreos, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte que esteja operando os serviços acordados.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos itens 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.

Artigo 12
Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços aéreos internacionais 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 de e para o seu território.

Artigo 14
Concorrência

1. As Partes deverão, a pedido, informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência ou modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que poderiam afetar a operação de serviços aéreos 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.

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 aéreos 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 como não operadora.

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

3. As empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, com base na 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, autorizada a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

5. Os representantes e os auxiliares estarão sujeitos às leis e 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 as Partes facilitarão e acelerarão as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

6. Ao operar ou oferecer os serviços aéreos internacionais nos termos do presente Acordo, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá, sujeita às leis e regulamentos de cada Parte, celebrar acordos de cooperação, incluindo, mas não limitados a, acordos de código compartilhado, arrendamento e arrendamento com tripulação, seguro e manutenção ("*wet-leasing*"), com qualquer outra empresa aérea, incluindo empresas aéreas de terceiros países que possuam as necessárias autorizações de operação para o acordo de cooperação em questão.

7. Cada empresa aérea designada terá o direito de executar seu próprio serviço de apoio em solo ("serviço próprio") no território da outra Parte ou, a seu critério, o direito de escolher dentre agentes concorrentes para a realização de tais serviços, no todo ou em parte. Os direitos estarão sujeitos apenas a restrições físicas resultantes de considerações da segurança aeroportuária. Nos casos em que tais considerações excluam a possibilidade de serviço próprio, os serviços de apoio em solo estarão disponíveis de forma não discriminatória a todas as empresas aéreas; as tarifas basear-se-ão nos custos dos serviços prestados, e tais serviços serão comparáveis em tipo e qualidade aos serviços que estariam disponíveis se o serviço próprio fosse possível.

8. Não obstante qualquer outra disposição deste Acordo, empresas aéreas e provedores indiretos de transporte de carga das Partes serão autorizados, sem restrições, a 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, e incluindo, quando aplicável, o direito de transportar carga alfandegada sob leis e regulamentos aplicáveis??. Será providenciado o acesso de tal carga às instalações e procedimentos alfandegários, quer seja transportada por superfície ou por meio aéreo. 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 a um preço único para o transporte aéreo e de superfície combinados, desde que os expedidores de carga não sejam induzidos a erro quanto aos fatos relativos a tal transporte.

Artigo 17
Estatísticas

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
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 20
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 9 (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 por via diplomática.

Artigo 21
Emendas

Qualquer emenda a este 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 por ambas as Partes.

Artigo 22
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 23
Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, por via diplomática, de 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 24
Registro na OACI

Este Acordo, bem como qualquer emenda ao mesmo, será registrado na OACI, depois de assinado, pela Parte em cujo território haja ocorrido a assinatura, ou conforme acordado pelas Partes.

Artigo 25
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor sessenta (60) dias após o recebimento da segunda nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados por ambas as Partes.

Após sua entrada em vigor, o presente Acordo substituirá o *Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia*, assinado em Brasília, em 18 de junho de 1996.

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

Feito em Brasília, no dia 11 do mês de março, do ano de 2013, em duplicata, em português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Wagner Bittencourt
Ministro Chefe da Secretária de Aviação Civil

PELO GOVERNO DA NOVA ZELÂNDIA

Jeffrey Hugh MCAllister
Embaixador pela Nova Zelândia

ANEXO

Serviços Aéreos Regulares

Rotas

As empresas aéreas de cada Parte, designadas ao abrigo do presente Acordo para operar no âmbito deste Anexo, em conformidade com os termos de sua designação, terão o direito de realizar serviços aéreos internacionais regulares, como segue:

A. Rotas para a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pelo Governo da República Federativa do Brasil

De pontos aquém Brasil, via Brasil e pontos intermediários, para um ponto ou pontos na Nova Zelândia e além.

B. Rotas para a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pelo Governo da Nova Zelândia

De pontos aquém Nova Zelândia, via Nova Zelândia e pontos intermediários, para um ponto ou pontos no Brasil e além.

Notas

As empresas aéreas designadas de cada Parte poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção:

1. efetuar voos em uma ou ambas as direções;

2. combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;

3. servir, nas rotas, pontos aquém, intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem;

4. omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;

5. transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas;

6. servir pontos anteriores a 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; e

7. exercer direitos de tráfego de parada co-terminais, incluindo o transporte de passageiros com bilhetes emitidos internacionalmente, sem limitação de direção ou geográfica, e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que o ponto de origem ou de destino esteja no território da Parte que designa a empresa aérea.

DECRETO Nº 9.609, DE 12 DE DEZEMBRO DE 2018

Regulamenta a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para dispor sobre o Conselho Gestor do Fundo Nacional de Segurança Pública e a gestão dos recursos do Fundo Nacional de Segurança Pública.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, **caput**, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018,

D E C R E T A :

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O Fundo Nacional de Segurança Pública - FNSP, fundo especial de natureza contábil, instituído pela Lei nº 10.201, de 14 de fevereiro de 2001, e regulado pela Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, tem por objetivo garantir recursos para apoiar projetos, atividades e ações nas áreas de segurança pública e de prevenção à violência, observadas as diretrizes do Plano Nacional de Segurança Pública e Defesa Social - PNSP.

CAPÍTULO II
DO CONSELHO GESTOR DO FUNDO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA

Seção I
Da composição do Conselho Gestor do Fundo Nacional de Segurança Pública

Art. 2º O Conselho Gestor do FNSP será composto pelos seguintes representantes, titular e suplente:

I - três do Ministério da Segurança Pública, um dos quais o presidirá;

II - um da Casa Civil da Presidência da República;

III - um do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão;

IV - um do Ministério dos Direitos Humanos;

V - um do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República; e

VI - dois do Colégio Nacional de Secretários de Segurança Pública - Consesp, de regiões geográficas distintas.

§ 1º Os representantes de que tratam os incisos I a V do **caput** serão indicados pelos titulares dos respectivos órgãos e designados em ato do Ministro de Estado da Segurança Pública.

§ 2º Os representantes de que trata o inciso VI do **caput** serão indicados pelo Consesp e designados em ato do Ministro de Estado da Segurança Pública.

§ 3º A participação no Conselho Gestor será considerada prestação de serviço público relevante, não remunerada.

Seção II
Do funcionamento do Conselho Gestor do Fundo Nacional de Segurança Pública

Art. 3º O Ministro de Estado da Segurança Pública editará regimento interno, que estabelecerá a organização e o funcionamento do Conselho Gestor do FNSP.

Art. 4º O Conselho Gestor do FNSP se reunirá, ordinariamente, mensalmente, e, extraordinariamente, sempre que convocado pelo seu Presidente, pelo Ministro de Estado da Segurança Pública ou mediante requerimento de dois terços de seus membros, no mínimo.

§ 1º O quórum de reunião do Conselho Gestor do FNSP será o de maioria absoluta de seus representantes.

§ 2º O quórum de deliberação do Conselho Gestor do FNSP será o de maioria simples dos representantes presentes e, na hipótese de empate, caberá ao seu Presidente, além do voto ordinário, o voto de qualidade.

§ 3º As decisões do Conselho Gestor do FNSP serão homologadas pelo Ministro de Estado da Segurança Pública.

§ 4º O Conselho Gestor do FNSP poderá convidar representantes de outros órgãos e entidades, públicos ou privados, profissionais de segurança pública e especialistas, para participar de suas reuniões, sem direito a voto.

Art. 5º O Conselho Gestor do FNSP poderá instituir comissão para monitorar a prestação de contas e analisar o relatório de gestão dos recursos do FNSP apresentado pelos entes federativos, observado o disposto no regimento interno.

Art. 6º A Secretaria Nacional de Segurança Pública do Ministério da Segurança Pública fornecerá o suporte administrativo necessário ao Conselho Gestor do FNSP, nos termos do disposto no inciso IV do **caput** do art. 13 do Anexo III do Decreto nº 9.360, de 7 de maio de 2018.

Seção III
Das competências do Conselho Gestor do Fundo Nacional de Segurança Pública

Art. 7º Ao Conselho Gestor do FNSP compete:

I - zelar pela aplicação dos recursos do FNSP em consonância com o disposto na PNSP, mediante:

a) aprovação da programação orçamentária e financeira dos recursos do FNSP, a cada exercício, observados os objetivos, as prioridades, os critérios e as metas estabelecidos no PNSP, ou na ausência do PNSP, aqueles estabelecidos para o Ministério da Segurança Pública no Plano Plurianual e na Lei Orçamentária Anual;

b) análise das prestações de contas, dos relatórios de gestão, dos balanços e dos demonstrativos da execução orçamentária e financeira do FNSP e recomendação de medidas aperfeiçoadoras para os exercícios seguintes e a disseminação de boas práticas, caso necessário;

c) avaliação da execução orçamentária e financeira do FNSP e recomendação dos procedimentos necessários à correção das eventuais imperfeições; e

d) monitoramento da execução e os resultados dos programas, das ações, dos projetos e das atividades beneficiários dos recursos do FNSP;

II - examinar e aprovar os projetos nas áreas de segurança pública e prevenção à violência que serão financiados com recursos do FNSP, observados os objetivos, as prioridades e os critérios do PNSP;

III - solicitar esclarecimentos e informações à Secretaria Nacional de Segurança Pública do Ministério da Segurança Pública e aos demais órgãos responsáveis pela gestão, pela execução e pelo acompanhamento dos resultados dos projetos e das ações financiados com recursos do FNSP; e

IV - formular consultas e dirimir dúvidas relacionadas com os projetos e as ações do FNSP junto aos órgãos e às unidades do Ministério da Segurança Pública.

§ 1º Para fins do disposto neste Decreto, considera-se programação orçamentária a distribuição dos recursos do FNSP, a cada exercício, observado o limite fixado pelo órgão central de orçamento, nas categorias de programação específicas definidas em lei.

§ 2º Após aprovação pelo Conselho Gestor do FNSP, a programação orçamentária dos recursos do FNSP integrará, a cada exercício, a proposta orçamentária do Ministério da Segurança Pública a ser encaminhada para o órgão central de orçamento para fins de elaboração do projeto de lei orçamentária anual.

§ 3º O Conselho Gestor do FNSP aprovará as reprogramações orçamentárias entre ações programáticas do FNSP.

CAPÍTULO III
DO FUNDO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA

Seção I
Da Gestão do Fundo Nacional de Segurança Pública

Art. 8º Caberá ao Ministério da Segurança Pública a gestão do FNSP, por meio da Secretaria Nacional de Segurança Pública, nos termos do disposto no inciso I do **caput** do art. 13 do Anexo III ao Decreto nº 9.360, de 2018.

Art. 9º Compete à Secretaria Nacional de Segurança Pública do Ministério da Segurança Pública, na qualidade de gestora do FNSP:

I - gerir os recursos, as transferências voluntárias e os instrumentos congêneres oriundos do FNSP;

II - submeter ao Conselho Gestor proposta de programação orçamentária e financeira dos recursos do Fundo, a cada exercício;

III - subsidiar o Conselho Gestor com informações relativas à execução orçamentária e financeira do FNSP;