SECRETARIA DE GEOLOGIA, MINERAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO MINERAL	1	Secretário	DAS 101.6
	1	Secretário-Adjunto	DAS 101.5
	1	Assessor Técnico	DAS 102.3
	3	Assessor Técnico	FCPE 102.3
	1	Assistente Técnico	DAS 102.1
DEPARTAMENTO DE GESTÃO DAS POLÍTICAS DE GEOLOGIA, MINERAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO MINERAL	1	Diretor	DAS 101.5
	1	Assessor Técnico	DAS 102.3
	1	Assistente	DAS 102.2
Coordenação-Geral de Política e Programas para Mineração	1	Coordenador-Geral	FCPE 101.4
Coordenação-Geral de Monitoramento e Controle da Gestão de Programa	1	Coordenador-Geral	DAS 101.4
	1	Assistente	DAS 102.2
Coordenação-Geral de Economia Mineral	1	Coordenador-Geral	FCPE 101.4
DEPARTAMENTO DE GEOLOGIA E PRODUÇÃO MINERAL	1	Diretor	DAS 101.5
	1	Assistente	DAS 102.2
	1	Assistente	FCPE 102.2
Coordenação-Geral de Geologia e Recursos Minerais	1	Coordenador-Geral	FCPE 101.4
Coordenação-Geral de Monitoramento e Controle de Concessões Minerais	1	Coordenador-Geral	DAS 101.4
DEPARTAMENTO DE TRANSFORMAÇÃO E TECNOLOGIA MINERAL	1	Diretor	DAS 101.5
	1	Assistente	DAS 102.2
	2	Assistente	FCPE 102.2
Coordenação-Geral de Capacitação e Desenvolvimento Tecnológico	1	Coordenador-Geral	DAS 101.4
DEPARTAMENTO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NA MINERAÇÃO	1	Diretor	DAS 101.5
	1	Assistente	DAS 102.2
Coordenação-Geral de Desenvolvimento Socioambiental na Mineração	1	Coordenador-Geral	DAS 101.4
	1	Assistente	DAS 102.2
Coordenação-Geral de Mineração em Áreas de Conservação e Conflito	1	Coordenador-Geral	FCPE 101.4
	1	Assistente	FCPE 102.2
ESCRITÓRIO DE REPRESENTAÇÃO NO RIO DE JANEIRO	1	Chefe de Escritório	DAS 101.4
	3	Assessor Técnico	DAS 102.3

b) QUADRO RESUMO DE CUSTOS DOS CARGOS EM COMISSÃO E DAS FUNÇÕES DE CONFIANÇA DO MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA:

CÓDIGO	DAS-UNITÁRIO	SITUAÇÃO ATUAL		SITUAÇÃO NOVA	
		QTD.	VALOR TOTAL	QTD.	VALOR TOTAL
NE	6,41	1	6,41	1	6,41
SUBTOTAL 1		1	6,41	1	6,41
DAS 101.6	6,27	5	31,35	5	31,35
DAS 101.5	5,04	35	176,40	30	151,20
DAS 101.4	3,84	43	165,12	30	115,20
DAS 101.3	2,10	14	29,40	13	27,30
DAS 101.2	1,27	10	12,70	10	12,70
DAS 101.1	1,00	2	2,00	1	1,00
DAS 102.5	5,04	5	25,20	5	25,20
DAS 102.4	3,84	27	103,68	24	92,16
DAS 102.3	2,10	26	54,60	26	54,60
DAS 102.2	1,27	53	67,31	51	4,77
DAS 102.1	1,00	15	15,00	16	16,00
DAS 103.5	5,04	-	-	5	25,20
DAS 103.4	3,84	-	-	2	7,68
SUBTOTAL 2		235	682,76	218	624,36
FCPE 101.4	2,30	14	32,20	24	55,20
FCPE 101.3	1,26	4	5,04	5	6,30
FCPE 101.2	0,76	2	1,52	2	1,52
FCPE 101.1	0,60	-	-	1	0,60
FCPE 102.5	3,03	-	-	3	9,09
FCPE 102.4	2,30	2	4,60	4	9,20
FCPE 102.3	1,26	7	8,82	9	11,34
FCPE 102.2	0,76	20	15,20	40	30,40
FCPE 102.1	0,60	13	7,80	13	7,80
FCPE 103.4	2,30	-	-	4	9,20
FCPE 104.4	2,30	-	-	3	6,90
FCPE 104.3	1,26	-	-	10	12,60
FCPE 104.2	0,76	-	-	5	3,80
FCPE 104.1	0,60	-	-	27	16,20
SUBTOTAL 3		62	75,18	150	180,15
FG-1	0,20	77	15,40	49	9,80
SUBTOTAL 4		77	15,40	49	9,80
TOTAL		375	779,75	418	820,72

DECRETO Nº 10.809, DE 23 DE SETEMBRO DE 2021

Promulga o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com relação a Sint Maarten, firmado em Brasília, em 8 de julho de 2019.

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 a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com relação a Sint Maarten, foi firmado em Brasília, em 8 de julho de 2019;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o Acordo por meio do Decreto Legislativo nº 20, de 12 de maio de 2021; e

Considerando que o Acordo entrou em vigor para a República Federativa do Brasil, no plano jurídico externo, em 1º de julho de 2021, nos termos de seu Artigo 26;

D E C R E T A :

Art. 1º Fica promulgado o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com relação a Sint Maarten, firmado em Brasília, em 8 de julho de 2019, 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, 23 de setembro de 2021; 200º da Independência e 133º da República.

JAIR MESSIAS BOLSONARO
Carlos Alberto Franco França

ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O REINO DOS PAÍSES BAIXOS, COM RELAÇÃO A SINT MAARTEN

A República Federativa do Brasil

e

o Reino dos Países Baixos, com relação a Sint Maarten,

daqui por diante referidos como "Partes";

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

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

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

Acordam o que se segue:

ARTIGO 1
Definições

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

a) "autoridade aeronáutica" significa, no caso de Sint Maarten, o Ministro do Turismo, Assuntos Econômicos, Tráfego e Telecomunicações, responsável pela Aviação Civil, e no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), 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, seu anexo, 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 os Anexos adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, desde que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

e) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;

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

g) "território", em relação a uma Parte, tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;

h) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e

i) "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais", têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção.

ARTIGO 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no anexo a este 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 Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e

d) os demais direitos especificados no presente Acordo.

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

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

ARTIGO 3
Designação e Autorização

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 4
Negação, Revogação e Limitação de Autorização

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

a) não existir prova de que a empresa aérea esteja estabelecida no território da Parte que a designou; ou

b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa; ou

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

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

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

ARTIGO 5
Aplicação de Leis

1. As leis e regulamentos de uma Parte que regem a entrada e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte.

2. As leis e regulamentos de uma Parte, relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, tripulantes e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados aos passageiros, tripulantes, carga e mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte enquanto permanecerem no referido território.

3. Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de taxas alfandegárias e de outros impostos similares.

ARTIGO 6
Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.

3. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de 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 após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão conformes com as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção.

4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte.

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

6. Com referência ao parágrafo 2 deste Artigo, 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
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

2. As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte notificará a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte sobre tais diferenças.

4. Cada Parte concorda que 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 toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

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

6. Cada Parte terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo ou a serem aplicadas, 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.

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

ARTIGO 9
Tarifas Aeronáuticas

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

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

ARTIGO 10
Direitos Alfandegários

1. 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, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea designada e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

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

a) introduzidos no território de uma Parte por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte;

b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte; ou

c) levados a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte ao 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 11
Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

2. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

ARTIGO 12
Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitos a aprovação.

2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte originados em seu território.

3. Se as autoridades aeronáuticas de uma Parte considerarem que uma operação ou operações pretendidas ou realizadas pela empresa aérea designada da outra Parte possam constituir um comportamento anticoncorrencial, poderão solicitar consultas de acordo com o Artigo 19 (Consultas) com vistas a resolver o problema. Tal pedido deverá ser acompanhado de justificativa dos motivos para a solicitação, e as consultas deverão ter início dentro de 15 (quinze) dias após o pedido.

4. Se as Partes não chegarem a uma solução do problema por meio de consultas, qualquer das Partes poderá recorrer ao mecanismo de solução de controvérsias, nos termos do Artigo 20 (Solução de Controvérsias), para resolver a controvérsia.

ARTIGO 13
Concorrência

1. As Partes deverão informar-se mutuamente, quando solicitadas, sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e/ou modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que poderiam afetar a operação de serviços de transporte aéreo cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.

2. As Partes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo.

3. Não obstante quaisquer outras disposições em contrário, nada do disposto neste Acordo deverá (i) requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas ou práticas combinadas que impeçam ou distorçam a concorrência; (ii) reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas combinadas; ou (iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

ARTIGO 14
Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, 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 15
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 serviços de transporte 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 de transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.

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

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

5. Os representantes e os auxiliares estarão sujeitos às leis e 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.

ARTIGO 16
Flexibilidade Operacional

1. Cada empresa aérea poderá, nas operações de serviços autorizados por este Acordo, utilizar aeronaves próprias ou aeronaves arrendadas ("*dry lease*"), arrendadas por hora ("*interchange*" ou "*lease for hours*"), ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção ("*wet lease*"), por meio de um contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção (artigo 83 bis). As autoridades aeronáuticas das Partes deverão celebrar um acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme prevista pela Organização de Aviação Civil Internacional.

2. Em qualquer trecho ou trechos das rotas do anexo ao Acordo, qualquer empresa aérea terá o direito de operar transporte aéreo internacional, inclusive em regime de código compartilhado com outras empresas aéreas, sem qualquer limitação quanto à mudança, em qualquer ponto ou pontos na rota, do tipo, tamanho ou quantidade de aeronaves operadas, desde que o transporte além desse ponto seja continuação do transporte a partir do território da Parte que designou a empresa aérea, e que o transporte ingressando no território da Parte que designou a empresa aérea seja continuação do transporte originado além de tal ponto.

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 de horários 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 entre 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, as autoridades aeronáuticas das Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.

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

3. Se a controvérsia não for resolvida pela via diplomática, deverá ser submetida, a pedido de qualquer das Partes, a uma pessoa(s) ou órgão para decisão por acordo das Partes (mediação ou arbitragem). O método e procedimento para mediação ou arbitragem será aprovado por ambas as Partes.

ARTIGO 21
Emendas

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

ARTIGO 22
Acordos_Multilaterais

Se um acordo multilateral relativo ao 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, 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 e qualquer emenda ao mesmo, serão registrados, depois de assinados, na OACI pela Parte em cujo território haja sido assinado, ou conforme o acertado entre as Partes.

ARTIGO 25
Aplicação

No que diz respeito ao Reino dos Países Baixos, este Acordo aplica-se somente ao território de Sint Maarten.

ARTIGO 26
Entrada em Vigor

1. Cada uma das Partes deve notificar a outra, por escrito, pela via diplomática, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes para viabilizar a vigência deste Acordo.

2. Este Acordo entrará em vigor no primeiro dia do segundo mês subsequente à data de recebimento da última notificação.

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

Feito em Brasília, no dia 8 do mês de julho do ano de 2019, em duas vias, em português, neerlandês e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. No caso de divergência de interpretação deste Acordo, o texto em inglês deverá prevalecer.

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

ERNESTO ARAÚJO
Ministro de Estado das Relações Exteriores

PELO REINO DOS PAÍSES BAIXOS,
COM RELAÇÃO A SINT MAARTEN

STUART ANDREW
Ministro de Turismo, Assuntos Econômicos, Transportes e Telecomunicações

ANEXO
QUADRO DE ROTAS

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) por Sint Maarten:

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos em Sint Maarten	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pelo Brasil:

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos em Sint Maarten	Quaisquer pontos

NOTAS:

1. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção:

a) efetuar voos em uma ou ambas as direções;

b) combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;

c) servir, nas rotas, pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem;

d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos; e

e) transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas; 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 transporte seja parte de um serviço que sirva um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea.

2. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos, exercer direitos de tráfego de quinta liberdade em quaisquer pontos intermediários e/ou além.

3. Empresa(s) aérea(s) designada(s) pelo Brasil não poderão exercer direitos de tráfego comerciais entre pontos no Reino dos Países Baixos.

Presidência da República

DESPACHO DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

MENSAGEM

Nº 473, de 23 de setembro de 2021. Encaminhamento ao Supremo Tribunal Federal de informações para instruir o julgamento da Extradição nº 1.536.

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

GABINETE DA MINISTRA

PORTARIA MAPA Nº 298, DE 22 DE SETEMBRO DE 2021

Estabelece regras para operação de aeronaves remotamente pilotadas destinadas à aplicação de agrotóxicos e afins, adjuvantes, fertilizantes, inoculantes, corretivos e sementes.

A MINISTRA DE ESTADO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, parágrafo único, inciso II, da Constituição Federal, tendo em vista o disposto no Decreto-Lei nº 917, de 8 de outubro de 1969, no Decreto nº 86.765, de 22 de dezembro de 1981, e o que consta do Processo nº 21000.082935/2019-94, resolve:

Art. 1º Ficam estabelecidas as regras para operação de aeronaves remotamente pilotadas - ARP's destinadas à aplicação de agrotóxicos e afins, adjuvantes, fertilizantes, inoculantes, corretivos e sementes.

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 2º Para efeitos desta Portaria, considera-se:

I - aeronave remotamente pilotada - ARP: aeronave não tripulada, pilotada a partir de uma estação de pilotagem remota;

II - agrotóxicos e afins: agentes de processos físicos, químicos ou biológicos destinados ao uso nos setores de produção, no armazenamento e beneficiamento de produtos agrícolas, nas pastagens, na proteção de florestas, nativas ou implantadas, e de outros ecossistemas e também de ambientes urbanos, hídricos e industriais, cuja finalidade seja alterar a composição da flora ou da fauna, a fim de preservá-las da ação danosa de seres vivos considerados nocivos e produtos e substâncias empregados como desfolhantes, dessecantes, estimuladores e inibidores de crescimento;

III - curso para aplicação aeroagrícola remota - CAAR: curso homologado pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA e oferecido por entidade de ensino registrada no MAPA, destinado a formação de aplicadores aeroagrícolas remotos;

IV - aplicador aeroagrícola remoto: profissional maior de 18 anos de idade, aprovado em CAAR, que acompanha e auxilia o piloto nas operações aeroagrícolas destinadas a aplicação dos produtos indicados no caput do art. 1º;

V - operador de ARP: pessoa física ou jurídica, agricultor ou empresa rural, cooperativa, consórcio de produtores rurais, empresa prestadora de serviço e órgão governamental, tanto proprietário quanto arrendatário de ARP, que pretenda efetuar operações aeroagrícolas com aplicação de agrotóxicos e afins, adjuvantes, fertilizantes, inoculantes, corretivos e sementes; e

VI - piloto remoto: pessoa que manipula os controles de voo da aeronave remotamente pilotada.

CAPÍTULO II
DO REGISTRO
Seção I
Dos operadores de ARP

Art. 3º Os operadores de ARP deverão possuir registro junto ao MAPA, através de requerimento no Sistema Integrado de Produtos e Estabelecimentos Agropecuários - SIPEAGRO.

Art. 4º Para obter o registro, os operadores de ARP deverão possuir:

I - responsável técnico, engenheiro agrônomo ou engenheiro florestal, registrado no respectivo Conselho Profissional, encarregado pela coordenação das atividades específicas de sua área de atuação;

II - aplicador aeroagrícola remoto com CAAR, ressalvados os casos do parágrafo único do art. 5º; e

III - aeronaves remotamente pilotadas em situação regular junto à Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

§ 1º O inciso I do caput aplica-se apenas às pessoas jurídicas operadoras de ARP.

§ 2º O aplicador aeroagrícola remoto de que trata o inciso II do caput poderá acumular a função de piloto remoto da ARP.

Art. 5º Para comprovação do atendimento às exigências dispostas no art. 4º, os requerimentos de registro dos operadores de ARP deverão ser instruídos com:

I - contrato social ou documento de comprovação de posse da área rural, no caso de agricultores e empresas rurais operadores de ARP;

II - certificado de conclusão do CAAR de cada aplicador aeroagrícola remoto;

III - comprovante de registro do responsável técnico junto ao respectivo Conselho Profissional, nos casos de pessoas jurídicas operadoras de ARP; e

IV - documento comprobatório de situação regular da aeronave junto à ANAC.

Parágrafo único. Os profissionais com habilitação de coordenador ou técnico executor em aviação agrícola, comprovada mediante certificado de conclusão de curso, ficam dispensados da apresentação do documento de que trata o inciso II do caput.

Art. 6º Os proprietários de aeronaves agrícolas já registrados no MAPA que manifestem interessem em realizar operações com ARP deverão atualizar seu cadastro de acordo com o disposto nesta Portaria.

Seção II
Das entidades de ensino

Art. 7º As entidades de ensino interessadas em oferecer o CAAR deverão requerer seu registro através do SIPEAGRO, instruídos com os seguintes documentos:

I - cópia do estatuto ou contrato social;

II - comprovação de que possuem profissional ocupante do cargo de engenheiro agrônomo, registrado no respectivo Conselho de Classe e com curso de coordenador em aviação agrícola; e

III - certificado de conclusão do curso de que trata o inciso II.

Art. 8º As entidades de ensino de cursos de aviação agrícola já registradas no MAPA que manifestem interesse em oferecer o CAAR deverão atualizar seu cadastro de acordo com o disposto nesta Portaria.

CAPÍTULO III
DA SEGURANÇA OPERACIONAL E DO REGISTRO DE DADOS

Art. 9º Para efeito de segurança operacional, a aplicação aeroagrícola com ARP fica restrita à área alvo da intervenção, observando as seguintes regras:

I - não é permitida a aplicação aérea de agrotóxicos e afins, adjuvantes, fertilizantes, inoculantes, corretivos e sementes com ARP em áreas situadas a uma distância mínima de vinte metros de povoações, cidades, vilas, bairros, moradias isoladas, agrupamentos de animais, de mananciais de captação de água para abastecimento de população, inclusive reservas legais e áreas de preservação permanente, além de outras áreas ambientais com larguras mínimas de proteção estabelecidas em legislação específica, caso não sejam áreas alvos da aplicação, devendo ser respeitadas ainda, quando couber, as restrições de distância constantes na recomendação do produto a ser aplicado;

II - ficam dispensadas do cumprimento do inciso I as aplicações com agrotóxicos registrados no MAPA e classificados como agentes biológicos ou produtos fitossanitários utilizados na agricultura orgânica, desde que não apresentem restrições quanto à saúde humana e ao meio ambiente;

III - as ARP's que estejam abastecidas com produtos para aplicação ficam proibidas de sobrevoar as áreas povoadas, moradias e agrupamentos humanos, ressalvados os casos de produtos para controle de vetores, observadas as normas legais pertinentes;

IV - nas proximidades do local da operação deverá ser fixada placa de sinalização visível para pessoas não envolvidas na atividade contendo a expressão: "CUIDADO! OPERAÇÃO COM DRONE";

V - no local da operação deverá ser mantido fácil acesso ao extintor de incêndio (de categoria adequada para equipamentos eletrônicos), sabão, água para higiene pessoal e caixa contendo material de primeiros socorros, observando ainda as orientações específicas contidas na bula ou no rótulo do produto;

VI - no local da operação, deverão constar, de forma legível, o endereço e os números de telefones de hospitais e centros de informações toxicológicas;

VII - a equipe de campo deverá obrigatoriamente usar os Equipamentos de Proteção Individual (EPI) necessários, fornecidos pelo empregador;

VIII - a equipe de campo deverá utilizar coletes ou faixas de sinalização durante as atividades; e

IX - as condições meteorológicas e ambientais deverão ser devidamente avaliadas durante as operações, de modo a se garantir a eficácia e a segurança da aplicação

Art. 10. O operador de ARP deverá manter registro dos dados relativos a cada aplicação de agrotóxicos e afins, adjuvantes, fertilizantes, inoculantes, corretivos e sementes, com as seguintes informações:

I - data e hora de início e data e hora de término da aplicação;

II - coordenadas geográficas da área aplicada;

III - cultura a ser tratada;

IV - área tratada em hectare(s);

V - tipo de atividade (aplicação de agrotóxico, de fertilizante, de inoculante, de corretivo, semeadura e outros);

VI - marca comercial, volume e dosagem aplicada;

VII - altura do voo;