1. A UNECE deverá tomar as providências adequadas para o armazenamento e arquivo dos dados no sistema internacional eTIR por um período mínimo de 10 anos.

2. Todos os dados armazenados no sistema internacional eTIR poderão ser utilizados pela UNECE em nome dos órgãos competentes da presente Convenção para fins de extração de estatísticas agregadas.

3. As autoridades competentes das Partes Contratantes em cujo território seja efetuado um transporte TIR ao abrigo do procedimento eTIR que se torna objecto de processos administrativos ou judiciais relativos à obrigação de pagamento da pessoa ou das pessoas diretamente responsáveis ou da associação garantidora nacional, poderão apresentar solicitação à UNECE e obter informações armazenadas no sistema internacional eTIR relativas à reclamação em disputa para fins de verificação. Tal informação poderá ser utilizada como prova em processos administrativos ou judiciais nacionais.

4. Em casos distintos dos especificados no presente artigo, é proibida a disseminação ou a divulgação de informações armazenadas no sistema internacional eTIR a pessoas ou entidades não autorizadas.

Artigo 13

Publicação das unidades aduaneiras competentes para utilizar o eTIR

As autoridades competentes deverão assegurar que a lista de unidades aduaneiras de partida, unidades aduaneiras de trânsito e unidades aduaneiras de destino aprovadas para realizar operações TIR ao abrigo do procedimento eTIR esteja sempre precisa e atualizada na base de dados eletrônica para unidades aduaneiras aprovadas, a qual deverá ser desenvolvida e mantida pelo Conselho Executivo TIR.

Artigo 14

Requisitos legais para a apresentação de dados sob o Anexo 10 da Convenção TIR

Os requisitos legais para a apresentação de dados, conforme estabelecido no Anexo 10, parágrafos 1, 3 e 4, da presente Convenção, são considerados cumpridos pela implementação do procedimento eTIR.

Parte II

Notas explicativas para o Anexo 11, Artigo 2 (h)

11.2. (h)-1 Até que uma abordagem harmonizada tenha sido estabelecida e descrita nas especificações eTIR, as Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 poderão autenticar o titular em qualquer processo previsto em sua legislação nacional, incluindo, mas não limitado a, nome de usuário / senha ou assinaturas eletrônicas.

11.2. (h)-2 A integridade dos dados trocados entre o sistema internacional eTIR e as autoridades competentes, bem como a autenticação dos sistemas de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC), serão assegurados por meio de conexões seguras, conforme definido nas especificações técnicas eTIR.

Nota explicativa para o Anexo 11, Artigo 3, parágrafo 2

11.3.2 Recomenda-se às Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 que atualizem seus sistemas aduaneiros nacionais e assegurem sua conexão com o sistema internacional eTIR tão logo o Anexo 11 entrar em vigor para elas. As uniões aduaneiras ou econômicas poderão decidir adotar uma data posterior, dando-lhes tempo para conectar os sistemas aduaneiros nacionais de todos os seus Estados membros ao sistema internacional eTIR.

Nota explicativa para o Anexo 11, Artigo 6, parágrafo 3

11.6.3 Recomenda-se às Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 que reconheçam, na medida do possível, a apresentação de dados TIR antecipados e de dados de retificação antecipados pelos métodos indicados nas especificações funcionais e técnicas.

Nota explicativa para o Anexo 11, Artigo 7, parágrafo 2

11.7.2 O sistema internacional eTIR assegura, pelos meios descritos nas especificações eTIR, a integridade dos dados TIR antecipados, ou dados de retificação antecipados, e que os dados foram enviados pelo titular.

Nota explicativa para o Anexo 11, Artigo 7, parágrafo 4

11.7.4 O sistema internacional eTIR assegura, pelos meios descritos nas especificações eTIR, a integridade dos dados da declaração e que os dados foram enviados pelas autoridades competentes dos países envolvidos no transporte.

Nota explicativa para o Anexo 11, Artigo 8

11.8 O sistema internacional eTIR assegura, pelos meios descritos nas especificações eTIR, a integridade dos dados da declaração, incluindo a referência ao titular, autenticada pelas autoridades competentes que aceitam a declaração, recebida de e transmitida às autoridades competentes.

Nota explicativa para o Anexo 11, Artigo 11, parágrafo 3

11.11.3 Caso necessário, as Partes Contratantes poderão decidir financiar os custos operacionais do sistema internacional eTIR por meio de um valor por transporte TIR. Nesses casos, as Partes Contratantes deverão decidir sobre o momento apropriado para introduzir mecanismos alternativos de financiamento e sobre suas modalidades. O orçamento necessário deverá ser elaborado pela UNECE, revisado pelo Órgão de Implementação Técnica e aprovado pelo Comitê Administrativo.

DECRETO Nº 13.045, DE 30 DE JUNHO DE 2026

Promulga o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Jamaica, firmado em Kingston, em 13 de fevereiro de 2014.

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 Jamaica foi firmado em Kingston, em 13 de fevereiro de 2014;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o Acordo por meio do Decreto Legislativo nº 148, de 13 de outubro de 2022; e

Considerando que o Acordo entrou em vigor para a República Federativa do Brasil, no plano jurídico externo, em 1º de setembro de 2025, nos termos de seu Artigo 28;

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 Jamaica, firmado em Kingston, em 13 de fevereiro de 2014, 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 art. 49, *caput*, inciso I, da Constituição.

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

Brasília, 30 de junho de 2026; 205º da Independência e 138º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Mauro Luiz Iecker Vieira

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

O Governo da República Federativa do Brasil
e
O Governo da Jamaica, 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 seus respectivos territórios, 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 da República Federativa do Brasil, a Autoridade de Aviação Civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), e no caso da Jamaica, o Ministério responsável pela aviação civil e a Autoridade de Aviação Civil da Jamaica, 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, seus Anexos, e quaisquer emendas decorrentes;

c) "serviços acordados" significam os serviços aéreos nas rotas especificadas para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação;

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

e) "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;

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

g) "OACI" significa Organização de Aviação Civil Internacional;

h) "Rota específica" significa uma das rotas especificadas em Anexo a este Acordo;

i) "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 modo 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;

j) "território" em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;

k) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou autorizadas por estas a ser cobrada, 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.

ARTIGO 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas especificado no Anexo a este Acordo.

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

a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;

c) embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em conjunto, no território de uma Parte nos pontos das rotas específicas destinadas a ou provenientes de pontos no Território da outra Parte; e

d) embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em conjunto, no território de um terceiro país nos pontos das rotas específicas destinadas a ou provenientes de pontos no Território da outra Parte.

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. Nada neste artigo deverá ser 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

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 por meio de canais diplomáticos. 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, e a empresa aérea tenha o principal lugar de negócios no território da referida Parte;

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.

2. Ao receber a autorização de operação constante do Parágrafo 1, uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços acordados para os quais tenha sido designada, desde que ela cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

ARTIGO 4
Negação, Revogação e Limitação de Autorização

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

a) elas não estejam convencidas de que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designou; ou

b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa, e que a empresa aérea não tenha o principal lugar de negócios no território da referida Parte; 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. Esse direito somente será exercido após a realização de reunião de consulta com a outra Parte, 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.

ARTIGO 5
Aplicação de Leis

1. As leis e os 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 os 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 a 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.

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 nas áreas relacionadas 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, nas áreas mencionadas 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 desta 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 deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

6. Com referência ao parágrafo 2, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI será disto notificado. Ele também será notificado da solução satisfatória de tal situação.

ARTIGO 8
Segurança da Aviação

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

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

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

4. Cada Parte concorda que de tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte, também, considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

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

6. Cada Parte terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo ou a serem aplicadas, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para ele. 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 aeronáuticas das 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 impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

ARTIGO 9
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.

4. As isenções previstas no presente artigo deverão estar também disponíveis em situações em que uma empresa aérea designada por uma Parte tenha celebrado acordos com outra empresa aérea ou empresas aéreas para o empréstimo ou a transferência, na área da outra parte, do equipamento normal e dos outros itens referidos no parágrafo 1 deste artigo, desde que outra companhia aérea (ou companhias aéreas) desfrute dessas isenções junto dessa outra Parte.

5. Exceto no que se refere às medidas relativas à segurança, passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto não estarão sujeitos a mais do que a um controle simplificado. A bagagem e a carga em trânsito direto estarão isentas de direitos aduaneiros e outros impostos semelhantes, sujeitos às leis nacionais de cada Parte, e com base na reciprocidade.

6. A isenção de direitos aduaneiros, impostos especiais de consumo, taxas de inspecção e outros direitos nacionais e encargos não deverão ser estendidas às taxas sobre o custo dos serviços prestados à(s) empresa(s) designada(s) de uma das Partes no território da outra Parte.

ARTIGO 10
Taxação

1. O capital representado por aeronaves operadas em serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada só pode ser tributado no território da Parte em que esteja a sede de direção efetiva da empresa aérea designada.

2. Os lucros provenientes da operação da aeronave de uma empresa aérea designada em serviços aéreos internacionais, bem como os bens e serviços fornecidos a ela poderão ser tributados de acordo com a legislação de cada Parte, que se esforçará por concluir um acordo especial para evitar a dupla tributação.

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.

3. Cada Parte deverá tomar medidas para eliminar todas as formas de discriminação ou de práticas concorrenciais desleais que afetam negativamente a posição competitiva de uma empresa aérea designada da outra Parte.

ARTIGO 12
Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estarem sujeitos à 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. As autoridades aeronáuticas de cada Parte poderão solicitar consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte sobre qualquer preço cobrado por uma empresa aérea da outra Parte para os serviços aéreos internacionais de ou para o território da primeira Parte, incluindo os preços para o qual uma notificação de insatisfação foi apresentada. Essas consultas devem ser realizadas no prazo máximo de 15 (quinze) dias após o recebimento do pedido. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes devem cooperar para assegurarem a informação necessária para a solução fundamentada da questão. Se for alcançado um acordo em relação a um preço pelo qual foi apresentada uma notificação de insatisfação, as autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante devem usar seus melhores esforços para pôr este acordo em vigor. Se não se chegar a acordo mútuo, o preço deve entrar em vigor ou continuar em vigor.

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
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 on-line como off-line.

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. As necessidades de pessoal mencionadas no parágrafo 3 supracitado podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas por pessoal próprio ou pelos 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.

ARTIGO 15
Código Compartilhado

1. Na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá celebrar acordos comerciais de código compartilhado com:

a) uma empresa ou empresas aéreas da mesma das Parte;
b) uma empresa aérea ou empresas aéreas de outra Parte;
c) uma empresa ou empresas aéreas de um terceiro país;
d) um provedor de transporte de superfície de qualquer país,

desde que todas as empresas aéreas em tais acordos:

i) tenham os direitos apropriados;
ii) cumpram os requisitos normalmente aplicados a esses acordos.

2. As companhias aéreas estão obrigadas a apresentar às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para aprovação, qualquer acordo de cooperação proposto, antes de sua introdução proposta.

3. Não obstante qualquer outra disposição do presente Acordo, as transportadoras aéreas e os prestadores indiretos de serviços de transporte de carga das Partes estão autorizados, sem restrição quanto ao meio de transporte, a utilizar, no âmbito dos serviços aéreos internacionais para carga de ou para quaisquer pontos no território das Partes ou de países terceiros, e incluindo o transporte com destino ou proveniente de qualquer aeroporto que disponha de instalações aduaneiras, e têm o direito, caso aplicável, de transportar carga sob controle aduaneiro, nos termos das leis e regulamentos aplicáveis. Essa carga, independentemente de ser transportada por superfície ou por via aérea, terá acesso aos serviços de processamento e instalações aduaneiros dos aeroportos. As empresas aéreas poderão optar por realizar o seu próprio transporte de superfície ou confiá-lo a outras transportadoras de superfície, incluindo as operadas por outras empresas aéreas e prestadores indiretos de transporte de carga. Esses serviços de carga intermodal poderão ser oferecidos a um preço único, combinando o transporte aéreo e o transporte de superfície, desde que os expedidores não sejam induzidos em erro quanto à natureza e às modalidades destes transportes.

ARTIGO 16
Arrendamento de Aeronaves

Cada empresa aérea poderá utilizar, nas operações de serviços autorizados por este instrumento, aeronaves próprias ou aeronaves arrendadas (dry lease), subarrendadas, 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 os regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre Emenda à Convenção de Chicago (Artigo 83 bis). As autoridades aeronáuticas das Partes avaliarão a necessidade de celebrarem um acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme previsto pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 17
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.

ARTIGO 18
Tarifas Aeronáuticas

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

2. Cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizem as instalações e os serviços proporcionados, quando for factível por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas.

ARTIGO 19
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 com a finalidade de rever a capacidade fornecida nos serviços acordados operados pelas empresas aéreas designadas da primeira Parte.

ARTIGO 20
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 21
Serviços de Apoio no Solo

Sem prejuízo das disposições de segurança aplicáveis e das leis e regulamentos aplicáveis pelas Partes, incluindo as Normas e Práticas Recomendadas (SARPs) da OACI contidas no Anexo 6 da Convenção, uma empresa aérea designada pode escolher entre os provedores de serviço de apoio no solo concorrentes.

ARTIGO 22
Consultas

1. Em um espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes devem realizar consultas de tempos em tempos com vista a assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo, ou discutir qualquer problema relacionado.

2. Essas consultas devem ter início no prazo de quarenta e cinco (45) dias a contar da data de recebimento do pedido, salvo acordo em contrário das Partes.

ARTIGO 23
Emendas

Qualquer emenda ou modificação deste Acordo ou de seus Anexos, 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 24
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 25
Solução de Controvérsias

1. Em caso de controvérsia entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, as 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 o diferendo não puder ser resolvido por meio dos canais diplomáticos, a disputa deverá, a pedido de qualquer das Partes, ser submetida a uma pessoa ou a um organismo para decisão por acordo entre as partes (mediação ou arbitragem).

ARTIGO 26
Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar à outra Parte por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à OACI. O presente Acordo terminará um ano após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que a notificação seja retirada por acordo antes do final deste período. Se a outra Parte não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela OACI.

ARTIGO 27
Registro na OACI

Este Acordo e quaisquer de suas emendas serão registrados na OACI.

ARTIGO 28
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor na data determinada em troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

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

Feito em Kingston, no dia 13 do mês de fevereiro do ano de 2014, em português e em inglês, sendo ambos os textos autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

_____
Luiz Alberto Figueiredo Machado
Ministro de Estado das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA JAMAICA

_____
Arnold J. Nicholson
Ministro dos Negócios Estrangeiros e Comércio Exterior

ANEXO

QUADRO DE ROTAS

Empresas aéreas de cada Parte poderão, de acordo com os termos de sua designação, ter o direito de realizar os serviços aéreos internacionais entre pontos nas seguintes rotas:

a. Rotas para a(s) companhia(s) aérea(s) designada(s) pelo Governo do Brasil:

ROTAS BRASILEIRAS			
Pontos no Brasil	Quaisquer pontos intermediários	Pontos na Jamaica	Quaisquer pontos além

b. Rotas para a(s) companhia(s) aérea(s) designada(s) pelo Governo da Jamaica:

ROTAS JAMAICANAS			
Pontos na Jamaica	Quaisquer pontos intermediários	Pontos no Brasil	Quaisquer pontos além

NOTAS:

1. Cada empresa aérea designada poderá, em qualquer ou em todos os voos e à sua escolha:

a) operar voos em qualquer ou ambas as direções;

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

c) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;

d) transferir tráfego de qualquer de suas aeronaves para qualquer outra de suas aeronaves em qualquer ponto nas rotas;

e) servir pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes nas rotas, em qualquer combinação e em qualquer ordem com direitos de tráfego de 5ª Liberdade, sem direitos de cabotagem;

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

g) fazer escalas em quaisquer pontos dentro ou fora do território de qualquer das Partes;

h) transportar tráfego em trânsito através do território da outra Parte;

i) combinar tráfego na mesma aeronave não importando de onde tal tráfego se origina;

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. Voos não regulares

Cada Parte, de acordo com suas leis e regulamentos, deve considerar positivamente os pedidos da(s) companhia(s) aérea(s) designadas pela outra Parte, relacionados a voos não regulares de passageiros e de carga entre seus territórios, usando a 3ª e a 4ª liberdades.

3. Quebra de Bitola

Em qualquer setor ou setores das rotas do Quadro de Rotas deste Memorando, qualquer empresa aérea terá o direito de realizar transporte aéreo internacional, inclusive pelos acordos de compartilhamento de código com outras empresas aéreas, sem quaisquer limitações em qualquer ponto na rota, de tipo, de tamanho ou de número de aeronaves operadas, contanto que o transporte para além desse ponto seja uma continuação do transporte proveniente do território da Parte que designou a empresa aérea e, na direção de entrada, o transporte para o território da Parte que designou a empresa aérea seja uma continuação do transporte proveniente desse ponto além.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.374, DE 30 DE JUNHO DE 2026

Autoriza a concessão de apoio financeiro, na forma de subvenção econômica, aos produtores independentes de cana-de-açúcar da Região Nordeste que sofreram prejuízos econômicos decorrentes da tributação adicional sobre exportações brasileiras impostas pelos Estados Unidos da América ou de eventos climáticos extremos, com o objetivo de preservar a renda, a produção e os empregos no setor sucroenergético, e altera a Lei nº 9.818, de 23 de agosto de 1999, a Lei nº 11.540, de 12 de novembro de 2007, a Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, e a Medida Provisória nº 1.353, de 30 de abril de 2026.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º Em caráter extraordinário, no exercício financeiro de 2026, fica o Poder Executivo federal autorizado a conceder apoio financeiro, na forma de subvenção econômica, aos produtores independentes de cana-de-açúcar da Região Nordeste que sofreram prejuízos econômicos decorrentes da tributação adicional sobre exportações brasileiras impostas pelos Estados Unidos da América ou de eventos climáticos extremos, com o objetivo de preservar a renda, a produção e os empregos no setor sucroenergético.

§ 1º O apoio financeiro poderá ser concedido por meio de pagamento de subvenção econômica, no valor de R$ 12,00 (doze reais) por tonelada de cana-de-açúcar, produzida e comprovadamente entregue a usinas, destilarias ou cooperativas localizadas na Região Nordeste durante a safra 2025/2026, mediante comprovação por nota fiscal eletrônica.

§ 2º O apoio financeiro poderá ser concedido aos produtores independentes, diretamente ou por intermédio de suas cooperativas ou associações, em função da quantidade de cana-de-açúcar vendida aos destinatários referidos no § 1º.

§ 3º Serão beneficiados com o apoio financeiro os produtores independentes de cana-de-açúcar da Região Nordeste, pessoas físicas ou jurídicas, que forneçam cana-de-açúcar a usinas, destilarias ou cooperativas localizadas na Região Nordeste, devidamente cadastrados junto aos órgãos competentes, nos termos estabelecidos em regulamento.

§ 4º Não terão direito ao apoio financeiro os produtores independentes de cana-de-açúcar que detenham participação societária, direta ou indiretamente, nas usinas, destilarias ou cooperativas destinatárias da matéria-prima fornecida.

Art. 2º As despesas decorrentes da concessão do apoio financeiro de que trata esta Medida Provisória terão natureza discricionária e correrão à conta das dotações orçamentárias consignadas aos órgãos competentes do Poder Executivo federal, observada a disponibilidade orçamentária e financeira.

Art. 3º Ato do Poder Executivo federal disciplinará sobre os critérios de elegibilidade, a habilitação, os limites, as condições operacionais para pagamento, a fiscalização, o controle e as demais normas necessárias à execução do disposto nesta Medida Provisória.

Art. 4º A Lei nº 9.818, de 23 de agosto de 1999, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 1º .....

.....

§ 1º Para fins de utilização dos recursos do FGE, consideram-se compreendidas no seguro de crédito à exportação as operações de seguro de crédito interno para o setor de aviação civil, inclusive as operações vinculadas a financiamentos para a aquisição de combustível de aviação e outros insumos e serviços para a operação do setor.

....." (NR)

Art. 5º A Lei nº 11.540, de 12 de novembro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 12. .....

.....

II-A - reembolsável, nos termos do disposto no art. 15-A, sob a forma de empréstimo à Finep, que assume o risco integral da operação perante o FNDCT; e

....." (NR)

"Art. 15-A. Em caráter extraordinário, no exercício financeiro de 2026, observada a legislação orçamentária, será destinado o montante de até R$ 10.000.000.000,00 (dez bilhões de reais) do superávit financeiro de que trata o art. 12, § 6º, à linha de financiamento reembolsável para projetos de disseminação tecnológica baseada em equipamentos inovadores nacionais para a produção agrícola, mediante crédito descentralizado concedido por agências de fomento, bancos de desenvolvimento ou instituições de crédito oficiais credenciados pela Finep.

§ 1º São elegíveis à linha de financiamento de que trata o *caput* pessoas físicas ou jurídicas.

§ 2º O crédito descentralizado de que trata o *caput* é considerado crédito rural, para fins da legislação aplicável." (NR)

Art. 6º A Lei nº 14.947, de 2 de agosto de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 8º-A .....

.....

§ 12. Para a linha de financiamento de infraestrutura de que trata o art. 4º, § 4º, inciso IV, será admitido o financiamento de capital de giro associado ao investimento nessa infraestrutura." (NR)

Art. 7º A Medida Provisória nº 1.353, de 30 de abril de 2026, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 3º .....

§ 1º .....

.....

III - microempreendedor individual, empresário individual ou pessoa jurídica do setor de transporte rodoviário ou urbano de cargas ou de passageiros.

.....

§ 5º No caso de financiamento a caminhões e caminhões-tratores seminovos, somente serão admitidos financiamentos a transportador autônomo de cargas, microempreendedores individuais e pessoas físicas associadas a cooperativas de transporte rodoviário de cargas.

....." (NR)

Art. 8º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 30 de junho de 2026; 205º da Independência e 138º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Dario Carnevalli Durigan

Presidência da República

DESPACHOS DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

MENSAGEM

Nº 564, de 30 de junho de 2026. Encaminhamento ao Congresso Nacional do texto da Medida Provisória nº 1.374, de 30 de junho de 2026.

Nº 566, de 30 de junho de 2026. Encaminhamento ao Congresso Nacional do texto do "Protocolo entre a República Federativa do Brasil e a República Eslovaca alterando a Convenção entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Socialista da Tchecoslováquia destinada a Evitar a Dupla Tributação e Prevenir a Evasão Fiscal em Matéria de Impostos sobre a Renda", assinado em Brasília, em 10 de dezembro de 2024.

Nº 567, de 30 de junho de 2026. Encaminhamento ao Congresso Nacional do texto do "Segundo Protocolo de Emenda ao Tratado de Cooperação Amazônica", assinado em Bogotá, Colômbia, em 21 de agosto de 2025.

Nº 568, de 30 de junho de 2026. Restituição ao Congresso Nacional de autógrafo do Projeto de Lei que, sancionado, se transforma na Lei nº 15.447, de 30 de junho de 2026.

Nº 569, de 30 de junho de 2026. Restituição ao Congresso Nacional de autógrafo do Projeto de Lei que, sancionado, se transforma na Lei nº 15.448, de 30 de junho de 2026.

Nº 570, de 30 de junho de 2026. Restituição ao Congresso Nacional de autógrafo do Projeto de Lei que, sancionado, se transforma na Lei nº 15.449, de 30 de junho de 2026.

Nº 571, de 30 de junho de 2026. Restituição ao Congresso Nacional de autógrafo do Projeto de Lei que, sancionado, se transforma na Lei nº 15.450, de 30 de junho de 2026.

Nº 572, de 30 de junho de 2026. Restituição ao Congresso Nacional de autógrafo do Projeto de Lei que, sancionado, se transforma na Lei nº 15.451, de 30 de junho de 2026.

Nº 573, de 30 de junho de 2026. Restituição ao Congresso Nacional de autógrafo do Projeto de Lei que, sancionado, se transforma na Lei nº 15.452, de 30 de junho de 2026.

CASA CIVIL

AGÊNCIA BRASILEIRA DE INTELIGÊNCIA

PORTARIA GAB/DG/ABIN/CC/PR Nº 4.517, DE 23 DE JUNHO DE 2026

Institui a Política de Porta-Vozes da Agência Brasileira de Inteligência - ABIN.

O DIRETOR DA AGÊNCIA BRASILEIRA DE INTELIGÊNCIA DA CASA CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o inciso II do caput do art. 16 do Anexo I ao Decreto nº 11.816, de 6 de dezembro de 2023, resolve:

Art. 1º. Fica instituída a Política de Porta-Vozes da Agência Brasileira de Inteligência - ABIN, com a finalidade de regulamentar a representação institucional da Agência perante a imprensa e demais meios de comunicação.

Capítulo I

DOS PRINCÍPIOS

Art. 2º. A Política de Porta-Vozes da Agência Brasileira de Inteligência observará os seguintes princípios:

I - legalidade;

II - moralidade;

III - impessoalidade;

IV - publicidade;

V - eficiência;

VI - alinhamento institucional das manifestações oficiais;

VII - transparência institucional, observado o sigilo específico de Inteligência e os demais sigilos constitucionais;

VIII - veracidade, precisão e responsabilidade na divulgação de informações;

IX - preservação da segurança do Estado e da sociedade;

X - proteção do sigilo das informações;

XI - proteção da identidade funcional dos agentes públicos em exercício na ABIN; e

XII - proteção da imagem, da credibilidade e da reputação institucional da ABIN.