ARTIGO 20
Serviços Intermodais

A cada empresa aérea designada das Partes Contratantes será permitida a utilização de modais de transporte de superfície, conjuntamente com os serviços aéreos internacionais de passageiros e carga, segundo as leis e regulamentos das Partes Contratantes.

ARTIGO 21
Consultas

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

ARTIGO 22
Solução de Controvérsias, Jurisdição e Competência

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes Contratantes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, as autoridades aeronáuticas buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.
2. Caso as Partes Contratantes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia será solucionada pela via diplomática.

ARTIGO 23
Emendas

1. Qualquer emenda aos anexos do Acordo pode ser realizada através de acordo mútuo das Partes Contratantes mediante reuniões das autoridades aeronáuticas e mediante o intercâmbio de notas diplomáticas.
2. Qualquer emenda deste Acordo, acordada entre as Partes Contratantes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes Contratantes.

ARTIGO 24
Acordos Multilaterais

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

ARTIGO 25
Registro na OACI

Este Acordo, bem como qualquer emenda ao mesmo, será registrado na OACI, depois de assinado, pela Parte Contratante em cujo território haja ocorrido a assinatura, ou conforme o acertado entre as Partes Contratantes.

ARTIGO 26
Denúncia

Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte Contratante por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional. Este Acordo expirará 12 (doze) meses depois da data de recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que se retire tal notificação mediante mútuo acordo, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte Contratante não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 27
Entrada em Vigor

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

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

Feito em Quito, no dia 02 do mês de maio , do ano de 2013, em duplicata, em espanhol e português, sendo ambos os textos idênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA DO EQUADOR
Antônio de Aguiar Patriota

_____

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
Ricardo Patiño

_____

ANEXO
Quadro de rotas (passageiros e carga)

Rotas a serem operadas empresas aéreas designadas pelo Brasil:			
Pontos de Origem	**Pontos Intermediários**	**Pontos de Destino**	**Pontos Além**
Qualquer ponto no Brasil	Qualquer ponto	Qualquer ponto no Equador	Qualquer ponto

Rotas a serem operadas empresas aéreas designadas pelo Equador:			
Pontos de Origem	**Pontos Intermediários**	**Pontos de Destino**	**Pontos Além**
Qualquer ponto no Equador	Qualquer ponto	Qualquer ponto no Brasil	Qualquer ponto

NOTAS:

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

a) realizar voos em qualquer direção ou em ambas;

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

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

d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;

e) transferir o tráfego de qualquer de suas aeronaves para qualquer outra de suas aeronaves em qualquer ponto das rotas; e

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

sem limitação direcional ou geográfica e sem perda de qualquer direito a transportar tráfego permitido em virtude do presente instrumento, com a condição de que o transporte seja parte de um serviço que sirva a um ponto no território da Parte Contratante que designa a empresa aérea.

2. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes poderão, em qualquer ou em todos os voos, exercer os direitos de tráfego de até sexta liberdade.

DECRETO Nº 13.071, DE 16 DE JULHO DE 2026

Promulga o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino da Bélgica, firmado em Bruxelas, em 4 de outubro de 2009.

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

Considerando que o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino da Bélgica foi firmado em Bruxelas, em 4 de outubro de 2009;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o Acordo por meio do Decreto Legislativo nº 292, de 22 de setembro de 2011; e

Considerando que o Acordo entrou em vigor para a República Federativa do Brasil, no plano jurídico externo, em 18 de dezembro de 2025, nos termos de seu Artigo 23;

D E C R E T A :

Art. 1º Fica promulgado o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino da Bélgica, firmado em Bruxelas, em 4 de outubro de 2009, 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, 16 de julho de 2026; 205º da Independência e 138º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Mauro Luiz Iecker Vieira

ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DO REINO DA BÉLGICA

O Governo da República Federativa do Brasil
e
O Governo do Reino da Bélgica
(doravante denominados "Partes"),

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

Desejando concluir um acordo complementar àquela Convenção com o propósito de estabelecer serviços aéreos entre e além de seus respectivos territórios, e favorecer todas as formas de cooperação civil no setor do transporte aéreo;

Desejando assegurar o mais alto grau de segurança operacional e da aviação civil no transporte aéreo internacional,

Acordam o que se segue:

Artigo 1
Definições

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

a) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

b) "Acordo" significa este Acordo, seu(s) Anexo(s) e quaisquer emendas decorrentes;

c) "autoridades aeronáuticas" significam, no caso da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso do Reino da Bélgica, o Serviço Público Federal de Mobilidade e Transporte, Autoridade de Aviação Civil Belga, ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

d) "território", "serviços aéreos", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais", têm os significados a eles atribuídos nos Artigos 2 e 96 da Convenção;

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

f) "serviços acordados" significam os serviços aéreos estabelecidos para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo;

g) "preço" significa qualquer uma das seguintes definições:

i. o valor a ser pago a uma empresa aérea pelo transporte de passageiros e bagagem por serviços aéreos prestados, bem como pelas comissões e condições aplicáveis relacionadas aos serviços aéreos;

ii. o frete a ser pago a uma empresa aérea pelo transporte de carga (exceto mala postal), por serviços aéreos prestados;

iii. as condições que regem a disponibilidade ou aplicabilidade de tais tarifas de passagem ou carga, incluindo quaisquer vantagens decorrentes;

iv. o valor da comissão paga pela empresa aérea para um agente, com relação aos bilhetes vendidos ou conhecimentos aéreos emitidos por aquele agente para serviços de transporte aéreo.

h) "quebra de bitola" significa a operação de um dos serviços acordados por uma empresa aérea designada de tal forma que o serviço possa ser oferecido em parte da rota por aeronave de capacidade similar ou inferior àquelas operando em outra parte da rota;

i) "equipamento da aeronave, equipamento de solo, provisões de bordo, peças de reposição" têm o significado a eles respectivamente assinalado no Anexo 9 da Convenção;

j) "tarifas aeroportuárias" significam o encargo cobrado às empresas aéreas pelo fornecimento de instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea e de segurança da aviação;

k) o termo "nacionais do Reino da Bélgica" será entendido como se referindo aos nacionais dos Estados Membros da Comunidade Européia;

l) o termo "empresas aéreas do Reino da Bélgica" será entendido como se referindo às empresas designadas pelo Reino da Bélgica.

Artigo 2
Concessão de Direitos

1. A menos que especificado de outra forma no Anexo, cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados abaixo com a finalidade da operação de serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas pela outra Parte:

a) o direito de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

b) o direito de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; e

c) o direito de embarcar e desembarcar, em pontos das rotas especificadas no Anexo, tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação.

2. Nada disposto no parágrafo 1 deste Artigo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte o 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 de empresas aéreas

1. Cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas. Estas designações serão feitas através dos canais diplomáticos.

2. Ao receber uma designação de uma Parte, de acordo com as provisões do parágrafo 1 deste Artigo e, se assim solicitado pela empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos, as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte concederão a autorização de operação apropriada, com a mínima demora, desde que:

a) no caso de uma empresa aérea designada pelo Reino da Bélgica:

i. ela seja estabelecida no território do Reino da Bélgica nos termos previstos no Tratado da Comunidade Européia e detenha uma Licença de Operação válida, em conformidade com as leis da Comunidade Européia; e

ii. o controle regulatório efetivo da empresa aérea seja exercido e mantido pelo Estado Membro da Comunidade Européia responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo, e a Autoridade Aeronáutica pertinente esteja claramente identificada na designação; e

iii. a empresa aérea seja propriedade direta ou majoritária de Estados Membros da Comunidade Européia ou da Associação Européia de Livre Comércio ou por nacionais, e seja efetivamente controlada por esses Estados ou seus nacionais; e

b) no caso de uma empresa aérea designada pela República Federativa do Brasil:

i. a empresa aérea seja estabelecida no território da República Federativa do Brasil e seja licenciada de acordo com as leis aplicáveis da República Federativa do Brasil; e

ii. a República Federativa do Brasil tenha e mantenha efetivo controle regulatório da empresa aérea; e

iii. a empresa seja propriedade direta ou majoritária da República Federativa do Brasil ou de seus nacionais e seja efetivamente controlada por esse Estado ou seus nacionais.

c) a empresa aérea designada esteja qualificada para atender os requisitos prescritos conforme as leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados à operação de transporte aéreo internacional pela Parte que considera a solicitação ou solicitações, em conformidade com as provisões da Convenção; e

d) os padrões estabelecidos nos Artigos 7 e 8 estejam sendo mantidos e administrados;

3. Quando uma empresa aérea tiver sido assim designada e autorizada, ela poderá começar a operar os serviços acordados a qualquer tempo, sujeita ao cumprimento das provisões deste Acordo.

Artigo 4
Cancelamento ou Suspensão de uma Autorização de Operação

1. Cada Parte terá o direito de recusar, revogar ou suspender uma autorização de operação ou o exercício dos direitos concedidos neste Acordo a uma empresa designada pela outra Parte, ou ainda impor tais condições ao exercício de tais direitos, se considerar necessário quando:

a) no caso de uma empresa aérea designada pelo Reino da Bélgica:

i. a empresa aérea não for estabelecida no território do Reino da Bélgica sob o Tratado da Comunidade Européia ou não detenha uma Licença de Operação em vigor, em conformidade com as normas da Comunidade Européia; ou

ii. o controle regulatório efetivo da empresa não for exercido e mantido pelo Estado Membro da Comunidade Européia responsável pela emissão do Certificado de Operador Aéreo, ou a autoridade aeronáutica pertinente não estiver claramente identificada na designação; ou

iii. a empresa aérea não for propriedade direta ou majoritária de Estados Membros da Comunidade Européia ou da Associação Européia de Livre Comércio ou nacionais desses Estados ou não for efetivamente controlada por esses ou por seus nacionais; ou

iv. a empresa aérea já estiver autorizada a operar segundo um acordo bilateral entre a República Federativa do Brasil e outro Estado Membro, e a República Federativa do Brasil demonstrar que, pelo exercício dos direitos de tráfego segundo este Acordo em uma rota que inclua um ponto no território daquele outro Estado Membro, a empresa aérea estaria burlando restrições sobre direitos de tráfego impostas pelo outro acordo; ou

v. a empresa aérea possuir um Certificado de Operador Aéreo emitido por um Estado Membro e não existir acordo bilateral sobre serviços aéreos entre a República Federativa do Brasil e aquele Estado Membro, e direitos de tráfego para aquele Estado Membro tiverem sido negados à empresa aérea designada pela República Federativa do Brasil.

No exercício de seus direitos conforme este parágrafo, a República Federativa do Brasil não fará discriminação entre as empresas da Comunidade Européia, com base em nacionalidade.

b) no caso de uma empresa aérea designada pela República Federativa do Brasil:

i. a empresa aérea não for estabelecida no território da República Federativa do Brasil ou não detiver uma Licença de Operação em vigor, em conformidade com as leis aplicáveis da República Federativa do Brasil; ou

ii. a República Federativa do Brasil não tiver e mantiver efetivo controle regulatório da empresa aérea; ou

iii. a empresa aérea não for propriedade direta ou majoritária da República Federativa do Brasil ou de seus nacionais, ou não for efetivamente controlada por esse Estado ou por seus nacionais.

c) a empresa aérea não obedecer as leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados à operação de transporte aéreo internacional pela Parte que concede tais direitos; e

d) em qualquer caso em que os padrões estabelecidos neste Acordo, especialmente nos Artigos 7 e 8, não forem mantidos e administrados.

2. A menos que uma revogação, suspensão ou imposição imediata das condições mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo seja essencial para prevenir futuras infrações a leis e regulamentos, ou às provisões deste Acordo, tal direito será exercido somente depois de consultas com a outra Parte. Tais consultas terão lugar antes de expirados 30 (trinta) dias a partir de sua solicitação por uma Parte, salvo entendimento diverso entre as Partes.

Artigo 5
Aplicação de Leis e Regulamentos

1. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave, serão aplicadas às empresas aéreas da outra Parte quando de sua entrada, saída ou permanência no território da primeira Parte.

2. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada, saída, trânsito, imigração, controle de passaportes, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados às empresas aéreas designadas da outra Parte, sua tripulação e passageiros ou, em seu nome, à carga e mala postal em trânsito, entrando, saindo ou enquanto permanecer no território desta Parte. Os passageiros em trânsito, enquanto permanecerem no território de uma das Partes, serão submetidos apenas a um controle simplificado.

3. Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea utilizada em transporte aéreo internacional similar, tanto na aplicação dos regulamentos mencionados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo, quanto na utilização de aeroportos, aerovias, serviços de tráfego aéreo e instalações sob seu controle.

Artigo 6
Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo, desde que tais certificados e licenças tenham sido emitidos ou convalidados em conformidade com os padrões estabelecidos segundo a Convenção.

2. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer como válidos, para o objetivo de sobrevôo de seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

3. Se os certificados ou licenças mencionados no parágrafo 1 deste Artigo tiverem sido emitidos ou convalidados em conformidade com padrões diferentes daqueles determinados pela Convenção e, caso essas diferenças tenham sido notificadas à Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO), as autoridades aeronáuticas da outra Parte poderão requisitar a realização de consultas conforme o Artigo 18 deste Acordo, de forma a assegurar que os padrões mencionados acima são aceitáveis. Na impossibilidade de se atingir um consenso com relação às questões relativas à segurança operacional, justificar-se-á a aplicação do Artigo 4 deste Acordo.

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 instalações aeronáuticas, tripulações de vôo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro de 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte concluir que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os padrões 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 da outra Parte, ser objeto de 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 relevante da aeronave, as licenças de sua tripulação e que os equipamentos da aeronave e as condições da mesma estão conformes com os padrões em vigor estabelecidos com base na 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 notificado disso. O mesmo também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

7. No caso em que o Reino da Bélgica tenha designado uma empresa aérea cujo controle regulatório seja exercido e mantido por outro Estado Membro da União Européia, os direitos da República Federativa do Brasil sob este Artigo serão aplicados igualmente no que diz respeito à manutenção, exercício ou administração das normas de segurança por aquele Estado Membro da União Européia e em relação à autorização de operação daquela empresa aérea.

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 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, ou qualquer outra Convenção sobre Segurança da Aviação Civil, às 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, no limite máximo em que estas disposições sobre segurança sejam aplicáveis às Partes; exigirão que os operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos ou com residência permanente em seu território e, no caso do Reino da Bélgica, operadores que estejam estabelecidos em seu território e tenham uma licença de operação em conformidade com a lei da Comunidade Européia, assim como os operadores de aeroportos situados em seu território, ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Neste parágrafo, as referências às disposições sobre segurança da aviação incluem quaisquer diferenças notificadas pela Parte concernente. Cada Parte informará antecipadamente a outra Parte sobre sua intenção de notificar quaisquer diferenças relativas a estas disposições.

4. Cada Parte concorda que seus operadores de aeronaves podem ser requisitados a observar enquanto no território da outra Parte, na saída, as disposições sobre segurança da aviação em conformidade com a lei em vigor naquele país, incluindo, no caso da Bélgica, a lei da Comunidade Européia, de acordo com o Artigo 5 deste Acordo. Cada Parte deve assegurar que medidas adequadas serão efetivamente aplicadas em seu território para proteger aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulação, sua bagagem, carga e provisões de bordo antes e durante o embarque e o carregamento da aeronave. Cada Parte considerará favoravelmente qualquer requisição da outra Parte com vistas a adotar medidas de segurança especiais razoáveis e adequadas no combate a uma ameaça específica. Neste caso, tais medidas serão discutidas em detalhes, e seu custo será considerado e dividido por ambas as Partes.

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 adotando outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Quando uma Parte não cumprir com as disposições relativas à segurança da aviação referidas neste Artigo, as autoridades aeronáuticas da outra Parte terão o direito de solicitar imediatamente a realização de consultas com as autoridades aeronáuticas da Parte mencionada. No caso da impossibilidade de se chegar a uma solução satisfatória dentro de um prazo de 30 (trinta) dias, justificar-se-á a aplicação do Artigo 4 deste Acordo.

Artigo 9
Tarifas Aeronáuticas

1. Tarifas aeronáuticas cobradas no território de uma das Partes à empresa aérea designada da outra Parte para o uso de aeroportos e outras instalações de navegação aérea pelas aeronaves de uma empresa aérea designada da outra Parte não deverão ser superiores às cobradas às empresas aéreas nacionais da primeira Parte que operem serviços aéreos internacionais regulares semelhantes.

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

Artigo 10
Apoio de solo

1. Em conformidade com as leis e regulamentos de cada Parte, incluindo, no caso do Reino da Bélgica, a lei da Comunidade Européia, cada empresa aérea designada terá, no território da outra Parte, o direito de executar seu próprio serviço de apoio de solo ou, a seu critério, o direito de selecionar entre fornecedores concorrentes que prestem serviços de apoio de solo no todo ou em parte.

2. Aonde tais leis e regulamentos limitem ou impeçam o apoio de solo próprio e onde não haja concorrência efetiva entre fornecedores que prestem serviços de apoio de solo, cada empresa aérea designada será tratada de forma não discriminatória com respeito ao seu acesso a serviços de apoio de solo próprio e serviços de apoio de solo providos por um ou mais fornecedores.

Artigo 11
Direitos Alfandegários e outros Encargos

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, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais, regionais e locais 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 (incluindo álcool, tabaco e outros produtos destinados à venda aos passageiros em quantidades limitadas durante o vôo) e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte que esteja operando os serviços acordados, assim como outros itens, tais como bilhetes, material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1 deste Artigo, sejam ou não tais produtos utilizados ou consumidos integralmente enquanto no território da Parte que outorga a isenção, quando:

a) introduzidos no território de uma Parte por ou em nome da empresa aérea designada pela outra Parte desde que estes produtos não sejam vendidos no território da Parte que outorga a isenção;

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

c) embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados.

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 que se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

4. Bagagens e bens em trânsito direto serão isentos de tarifas alfandegárias e outros impostos.

5. As isenções proporcionadas por este Artigo também estarão disponíveis em situações onde a empresa aérea de uma Parte tenha entrado em acordo com outra empresa aérea, que receberá as mesmas isenções da outra Parte, levando-se em conta o empréstimo ou transferência, no território da outra Parte, dos itens especificados no parágrafo 1 deste Artigo.

Artigo 12
Capacidade

1. A capacidade total a ser ofertada nos serviços acordados pelas empresas aéreas designadas das Partes será acordada entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

2. Haverá oportunidades justas e equitativas de concorrência para as empresas aéreas designadas de ambas as Partes na operação dos serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo ao presente Acordo.

3. Na operação dos serviços acordados, as empresas aéreas designadas de cada Parte deverão considerar os interesses das empresas aéreas designadas da outra Parte, de forma a não afetar indevidamente os serviços providos por estas no todo ou em parte da mesma rota.

4. Os serviços acordados a serem operados pelas empresas aéreas designadas das Partes terão como característica uma relação próxima com as necessidades dos usuários para o transporte nas rotas especificadas e deverão ter como objetivo primário a provisão, em níveis razoáveis de aproveitamento, da capacidade adequada para atender os requisitos normais de tráfego usualmente previstos para o transporte de passageiros, carga e mala postal entre os territórios das duas Partes.

5. O transporte de passageiros e carga, incluindo mala postal, embarcado e desembarcado em pontos das rotas especificadas que não aqueles do território da Parte que designa a empresa aérea, será determinado em conformidade com o principio geral de que a capacidade estará relacionada a:

a) a demanda de tráfego de ou para o território da Parte que designa a empresa aérea;

b) a demanda de tráfego na região onde são operados os serviços acordados, levando-se em consideração os demais serviços estabelecidos pelas empresas aéreas dos Estados incluídos naquela região; e

c) os requisitos de operação dos vôos de longo curso.

6. As empresas aéreas deverão submeter para aprovação, no prazo máximo de 30 (trinta) dias antes do começo da operação dos serviços acordados, o programa operacional para as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes. Devem ser incluídos nesta informação o tipo dos serviços, os tipos de aeronaves, as freqüências e os quadros de horários. Isso se aplica igualmente a todas as modificações subsequentes. Em casos específicos, esse período de tempo pode ser reduzido, com a aprovação das autoridades aeronáuticas.

Artigo 13
Quebra de bitola

Uma empresa aérea designada de uma Parte poderá substituir uma aeronave por outra no território da outra Parte, para pontos além, sob as seguintes condições:

a) que isso se justifique por conta da economia das operações;

b) que a aeronave que opere no trecho mais distante do território da Parte que designa a empresa aérea ofereça o serviço unicamente em conformidade com a aeronave que opere no trecho mais próximo e seus quadros de horário sejam estabelecidos de acordo com isso; a primeira aeronave chegará ao ponto de conexão para transportar o tráfego da segunda aeronave ou desembarcar o tráfego que é trazido a bordo por essa última, e sua capacidade será determinada fundamentalmente por esse objetivo;

c) a empresa aérea não tornará público, por anúncio comercial, o provimento do serviço que tem origem no ponto onde a troca de aeronaves é realizada, a menos que estabelecido de outra forma no Anexo;

d) em todos os vôos com destino ao território da outra Parte onde a troca de aeronave é realizada, apenas um vôo poderá ser trocado por outro vôo, a menos que mais de um vôo seja aprovado pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte.

Artigo 14
Tarifas

1. As tarifas a serem aplicadas pelas empresas aéreas designadas de uma Parte para serviços cobertos por este Acordo serão estabelecidas em níveis razoáveis, sendo dada a devida atenção a todos os fatores relevantes, incluindo o interesse dos usuários, o custo da operação, as características do serviço, o lucro razoável, as tarifas das outras empresas aéreas, e outras considerações comerciais de mercado.

2. As Partes concordam em dar atenção particular às tarifas que possam ser questionáveis por parecerem discriminatórias sem motivo, indevidamente elevadas ou restritivas por abuso de uma posição de mercado dominante, artificialmente baixas por subsídio ou auxílio direto ou indireto ou, ainda, por parecerem predatórias.

3. Cada Parte poderá requisitar a notificação ou o registro das tarifas propostas pela(s) empresa(s) aérea(s) de ambas as Partes para o transporte de ou para seu território. Tal notificação ou registro podem ser requisitados em até 30 (trinta) dias antes da data proposta de introdução. Em casos especiais, este período pode ser reduzido.

4. Cada Parte terá o direito de aprovar ou desaprovar tarifas para transporte só de ida ou de ida e volta entre os territórios das duas Partes que comece em seu próprio território. As tarifas a serem cobradas por uma empresa aérea designada de uma Parte para o transporte entre o território da outra Parte e o de um terceiro Estado para os serviços cobertos por este Acordo estarão sujeitas aos requisitos de operação da outra Parte. Nenhuma das Partes tomará ação unilateral para impedir o lançamento de tarifas propostas ou a continuidade de tarifas efetivas para transporte só de ida ou de ida e volta entre os territórios das duas Partes que comecem no território da outra Parte.

5. A aprovação das tarifas devido às disposições do parágrafo 4 deste Artigo pode ser expressamente dada por qualquer das Partes para a(s) empresa(s) aérea(s) que registre as tarifas. Entretanto, se a Parte interessada não fornecer, por escrito, à outra Parte, notificação da desaprovação de tais tarifas de empresa(s) aérea(s) da outra Parte dentro de 30 (trinta) dias da data de submissão, as tarifas em questão serão consideradas aprovadas. Caso o período de submissão seja reduzido, em conformidade com o parágrafo 3, as Partes poderão acordar que o período em que qualquer desaprovação será dada seja igualmente reduzido.

6. Se qualquer uma das Partes entender que uma tarifa para transporte ao seu território recai nas categorias descritas no parágrafo 2 deste Artigo, essa Parte notificará sua insatisfação à outra, o mais breve possível, em até 30 (trinta) dias da data de notificação ou de registro da tarifa, e se colocará à disposição para os procedimentos de consulta descritos no parágrafo 7 deste Artigo.

7. Cada Parte poderá requisitar consultas relativas a qualquer tarifa de uma empresa aérea de qualquer Parte para os serviços cobertos por este Acordo, incluindo o caso de as tarifas em questão terem sido sujeitas a uma notificação de desaprovação ou insatisfação. Tais consultas deverão ser realizadas em até 60 (sessenta) dias após o recebimento do pedido. As Partes cooperarão na proteção da informação necessária para a resolução fundamentada dos problemas. Se as Partes chegarem a um acordo, cada Parte envidará seus melhores esforços para efetivar esse acordo. Se não se chegarem a um acordo, prevalecerá a decisão da Parte em cujo território o transporte se origina.

8. Uma tarifa estabelecida em conformidade com as disposições desta cláusula permanecerá em vigor, a menos que revogada pela(s) empresa(s) aérea(s) interessada(s) ou até que uma nova tarifa tenha sido aprovada. Entretanto, uma tarifa não deve ser prorrogada por mais de 6 meses após sua data de expiração, a menos que isto seja aprovado pelas Partes. Se uma tarifa for aprovada sem data de expiração e se nenhuma nova tarifa tiver sido registrada e aprovada, esta tarifa permanecerá em vigor até que qualquer das Partes notifique, por iniciativa própria, o término de sua aprovação, ou por requisição da(s) empresa(s) aérea(s) envolvida(s). A notificação para esse término deverá ser feita com, pelo menos, 30 (trinta) dias de antecedência.

9. As Partes deverão envidar seus melhores esforços para assegurar que existam mecanismos ativos e efetivos em suas jurisdições para investigar violações por qualquer empresa aérea, passageiro, agente de carga, organizador de turismo, ou consolidador de carga, das tarifas estabelecidas de acordo com este Artigo. As Partes, além disso, assegurarão que a violação de tais tarifas é passível de punição por medidas restritivas, em bases consistentes e não discriminatórias.

10. Não obstante as disposições dos parágrafos 1 a 9 deste Artigo, as tarifas cobradas pelas empresa(s) aérea(s) designada(s) da Republica Federativa do Brasil para o transporte inteiramente dentro Comunidade Européia estarão sujeitas à lei da Comunidade Européia.

Artigo 15
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 que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua conversão e remessa imediata à taxa de câmbio aplicável 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 tal conversão e remessa.

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

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

Artigo 16
Comercialização e Venda de Serviços de Transporte Aéreo

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

2. Cada empresa aérea terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território ou, sujeito às leis e 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 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. Representantes e 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 representantes e auxiliares mencionados no parágrafo 3 deste Artigo; e

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

Artigo 17
Troca de Informações

1. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes trocarão, na maior extensão possível, informações relativas a autorizações em vigor para suas empresas aéreas designadas na operação de serviços que tenham origem, destino ou paradas no território da outra Parte e, também, emitirão cópias de certificados e autorizações em vigor no que diz respeito a serviços aéreos operados em rotas especificadas, bem como emendas, isenções e quadros de serviços autorizados.

2. Cada Parte assegurará que suas empresas aéreas designadas fornecerão às autoridades aeronáuticas da outra Parte, no menor prazo possível, cópias de tarifas, quadros e emendas, assim como toda a informação pertinente relativa à operação de serviços, incluindo a capacidade em cada rota especificada e qualquer outra informação requerida, de forma a demonstrar às autoridades aeronáuticas da outra Parte que as disposições deste Acordo estão sendo cumpridas.

3. Cada Parte assegurará que suas empresas aéreas designadas fornecerão às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, estatísticas relativas ao tráfego transportado nos serviços acordados, indicando os pontos de embarque e desembarque.

Artigo 18
Consultas

1. As autoridades aeronáuticas das Partes requisitarão consultas regularmente, visando assegurar uma estreita colaboração no que diz respeito à aplicação das disposições deste Acordo e seu Anexo.

2. Tais consultas serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação, a menos que de outra forma acordado pelas Partes.

Artigo 19
Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção das que possam surgir decorrentes dos Artigos 7 (Segurança Operacional), 8 (Segurança da Aviação) e 14 (Tarifas), as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de negociações diretas, em conformidade com as disposições do Artigo 18 deste Acordo.

2. Caso as Partes não cheguem a um acordo, a controvérsia será solucionada através de consultas diplomáticas.

Artigo 20
Emendas

1. Qualquer emenda a este Acordo acertada entre as Partes, em conformidade com o Artigo 18 (Consultas), entrará em vigor conforme estabelecido no Artigo 23.1.

2. Qualquer emenda ao Anexo a este Acordo poderá ser negociada por escrito entre as autoridades aeronáuticas das Partes e entrará em vigor conforme estabelecido no Artigo 23.1.

Artigo 21
Término

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar por escrito e por via diplomática sua decisão de terminar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional.

2. Este Acordo expirará 1 (um) ano após a 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 Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 22
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 23
Entrada em Vigor

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

2. Pela mesma troca de notas, o Acordo sobre Transporte Aéreo assinado pelas Partes em 18 de novembro de 1999, e seus anexos, expirarão.

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

Feito em Bruxelas, em 4 de outubro de 2009, em duas cópias originais, em português, francês, holandês e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. No caso de qualquer divergência de interpretação, o texto em inglês prevalecerá.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

_____
Celso Amorim
Ministro das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DO REINO DA BÉLGICA

_____
Yves Leterme
Ministro de Assuntos Estrangeiros

ANEXO
QUADRO DE ROTAS

1. Rotas belgas para serviço de passageiros

Pontos de partida	Pontos intermediários	Pontos no Brasil	Pontos além
Pontos na Bélgica	2 pontos na rota direta (Atlântico Sul e África, excluindo Europa), a serem nominados. Zurique* ou qualquer outro ponto na Suíça	Rio de Janeiro e São Paulo (ambos os pontos co-terminais)	Buenos Aires Montevidéu Santiago do Chile

*Sem direitos de tráfego para/de Brasil

2. Rotas brasileiras para serviço de passageiros

Pontos de partida	Pontos intermediários	Pontos na Bélgica	Pontos além
Pontos no Brasil	Cabo Verde Casablanca Atenas* Barcelona*	Pontos na Bélgica	Tel-Aviv Frankfurt Berlim Pequim

*Sem direitos de tráfego de ou para a Bélgica

3. Rotas belgas para serviços exclusivamente cargueiros

Pontos de partida	Pontos intermediários	Pontos no Brasil	Pontos além
Pontos na Bélgica	Quaisquer pontos	Rio de Janeiro e São Paulo* e 2 pontos adicionais a serem nomeados posteriormente	Quaisquer pontos

*exceto Guarulhos

4. Rotas brasileiras para serviços exclusivamente cargueiros

Pontos de partida	Pontos intermediários	Pontos na Bélgica	Pontos além
Pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Pontos na Bélgica	Quaisquer pontos

NOTAS:

1- Qualquer ponto ou pontos das rotas acordadas podem ser omitidos pelas empresas aéreas designadas de ambas as Partes, ou podem ser operados em ordem diferente em qualquer ou em todos os vôos, desde que o vôo se origine ou termine no país de sua nacionalidade.

2- Não se permite, às empresas aéreas designadas, a substituição ou operação de pontos além como pontos intermediários ou vice-versa.

3- Ambas as Partes estão autorizadas a operar 7 freqüências semanais mistas e 7 freqüências semanais exclusivamente cargueiras.

4- Para o ponto além adicional do Brasil na China, as disposições referentes ao exercício dos direitos de tráfego de 5ª liberdade aplicam-se conforme especificado no parágrafo 2 do MoU de 29 de outubro de 1992: "*a 5ª liberdade, reservada para o serviço de 3 pontos além Brasil e além Bélgica, serão operados, entre as Partes, limitados a uma quota de 30% (trinta por cento) do tráfego de 3ª e 4ª liberdades entre o Brasil e a Bélgica e vice-versa, pela empresa aérea designada para a operação dos serviços. Esta quota será calculada anualmente e se baseará no exercício dos direitos de tráfego de 3ª e 4ª liberdades durante os 12 (doze) meses anteriores*".

5- Nas rotas belgas, não serão exercidos direitos de tráfego de 5ª liberdade entre Zurique ou outro ponto na Suíça e o Brasil. Além disso, a operação dos 2 pontos intermediários de cada Parte, com direitos de 5ª liberdade, estarão sujeitos a acordo comercial entre as empresas aéreas designadas.

DECRETO Nº 13.072, DE 16 DE JULHO DE 2026

Promulga o texto atualizado da Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos, incluídos o Anexo e a Parte A do respectivo Código, em conformidade com as Emendas de Manila, adotadas pela Organização Marítima Internacional em 25 de junho de 2010.

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

Considerando que a Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos foi firmada pela Organização Marítima Internacional, em Londres, em 7 de julho de 1978;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou a Convenção por meio do Decreto Legislativo nº 107, de 5 de dezembro de 1983;

Considerando que o Governo brasileiro depositou, junto à Organização Marítima Internacional, em 17 de janeiro de 1984, o instrumento de adesão à Convenção e que esta entrou em vigor para a República Federativa do Brasil em 28 de abril de 1984;

Considerando que a Convenção foi promulgada pelo Decreto nº 89.822, de 20 de junho de 1984;

Considerando que a Organização Marítima Internacional adotou emendas à Convenção, denominadas Emendas de Manila, em 25 de junho de 2010;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o texto atualizado da Convenção, incluídos o Anexo e a Parte A do respectivo Código, em conformidade com as Emendas de Manila, por meio do Decreto Legislativo nº 188, de 12 de agosto de 2025;

Considerando que o texto atualizado da Convenção, em conformidade com as Emendas de Manila, entrou em vigor para a República Federativa do Brasil, no plano jurídico externo, em 1º de janeiro de 2012, nos termos do seu Artigo XII,

D E C R E T A :

Art. 1º Fica promulgado o texto atualizado da Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos, incluídos o Anexo e a Parte A do respectivo Código, em conformidade com as Emendas de Manila, adotadas pela Organização Marítima Internacional em 25 de junho de 2010, anexa a este Decreto.

Art. 2º São sujeitos à aprovação do Congresso Nacional atos que possam resultar em revisão da Convenção 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, 16 de julho de 2026; 205º da Independência e 138º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Mauro Luiz Iecker Vieira

Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos, 1978

AS PARTES DESTA CONVENÇÃO,

DESEJANDO promover a segurança da vida humana e da propriedade no mar, bem como a proteção do meio ambiente marinho pelo estabelecimento, em comum acordo, de padrões de instrução, certificação e serviço de quarto para marítimos, e

CONSIDERANDO que este objetivo pode ser mais bem atingido pela conclusão de uma Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos

ACORDARAM o seguinte:

Artigo I
Obrigações gerais de acordo com a Convenção

1(1) As Partes se comprometem a tornar efetivas as disposições da Convenção e de seu Anexo, que deve constituir parte integrante da Convenção. Toda referência à Convenção constitui ao mesmo tempo uma referência ao Anexo.

2(2) As Partes se comprometem a promulgar todas as leis, decretos, ordens e regulamentos e a tomar as demais providências que possam ser necessárias para dar à Convenção total e completo efeito, de modo a assegurar que, quanto à segurança da vida humana e da propriedade no mar e, bem assim, à proteção do meio ambiente marinho, os marítimos a bordo dos navios tenham as qualificações e as aptidões correspondentes às suas atribuições.