



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# **PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 872-B, DE 2013**

**(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)**

**Mensagem nº 164/2013**

**Aviso nº 330/2013 – C. Civil**

Aprova o texto do Acordo sobre a Segurança da Aviação Civil entre o Governo da República Federativa do Brasil e a União Europeia, assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010; tendo pareceres: da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela aprovação (relator: DEP. MIGUEL CORRÊA); da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. JOSÉ STÉDILE); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e pela técnica legislativa (relator: DEP. MARCELO ALMEIDA).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIÇÃO:**

Proposição sujeita à apreciação do Plenário

## S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:

- Parecer do Relator
- Parecer da Comissão

III – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do Relator
- Parecer da Comissão

IV – Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania

- Parecer do Relator
- Parecer da Comissão

**O Congresso Nacional decreta:**

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre a Segurança da Aviação Civil entre o Governo da República Federativa do Brasil e a União Europeia, assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010.

Parágrafo único - Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 23 de maio de 2013.

Deputada **PERPÉTUA ALMEIDA**

Presidenta em exercício

## **MENSAGEM Nº 164, DE 2013.**

**(Do Poder Executivo)**

### **Aviso nº 330/2013 – C. Civil**

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre a Segurança da Aviação Civil entre o Governo da República Federativa do Brasil e a União Europeia, assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010.

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE  
RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;  
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;  
VIAÇÃO E TRANSPORTES; E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado, interino, das Relações Exteriores, e do Senhor Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, o texto do Acordo sobre a Segurança da Aviação Civil entre o Governo da República Federativa do Brasil e a União Europeia, assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010.

Brasília, 24 de abril de 2013.

EMI Nº 00009 MRE/SAC

Brasília, 15 de Março de 2012

Excelentíssima Senhora Presidenta da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha o texto do Acordo Sobre a Segurança da Aviação Civil entre o Governo da República Federativa do Brasil e a União Europeia, assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010, pelo Ministro das Relações Exteriores, Celso Amorim, e pelo Embaixador João Pacheco, Chefe da Delegação da União Europeia no Brasil.

2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o fito de expandir a cooperação bilateral em todas as áreas de segurança da aviação civil, abrindo possibilidade de avançar para além da certificação de aeronaves, por meio do estabelecimento de diretrizes que permitam o recíproco reconhecimento das aprovações de projetos e de produtos aeronáuticos concedidas pelas autoridades competentes do Brasil e da União Europeia. Igualmente, o Acordo Sobre a Segurança da Aviação Civil facilitará a importação e a exportação de produtos aeronáuticos, os quais deverão experimentar redução de custos e aceleração dos procedimentos necessários para a verificação de seus certificados e aprovações de manutenção.

3. À luz do exposto e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição Federal, submetemos a Vossa Excelência o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autenticadas do Acordo.

Respeitosamente,

*Assinado eletronicamente por: Ruy Nunes Pinto Nogueira, Wagner Bittencourt de Oliveira*

ACORDO  
SOBRE A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL  
ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E  
A UNIÃO EUROPEIA

O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL e

A UNIÃO EUROPEIA,

doravante denominados as “Partes”,

CONSIDERANDO que cada Parte determinou que as normas e os sistemas da outra Parte relativos à certificação da aeronavegabilidade e à certificação ambiental ou à aceitação dos produtos aeronáuticos civis são suficientemente equivalentes aos seus para viabilizar um acordo;

RECONHECENDO a crescente tendência de projetos e produções multinacionais e do intercâmbio de produtos aeronáuticos civis;

DESEJANDO promover a compatibilidade da segurança da aviação civil e da qualidade ambiental, bem como facilitar o intercâmbio de produtos aeronáuticos civis;

DESEJANDO reforçar a cooperação e aumentar a eficiência em matérias relacionadas com a segurança da aviação civil;

CONSIDERANDO que a cooperação pode contribuir para promover uma maior harmonização internacional das normas e dos processos;

CONSIDERANDO a possibilidade de redução dos encargos econômicos a que são submetidos, indústria de aviação civil e os operadores, sob a forma de inspeções, avaliações e ensaios técnicos redundantes;

RECONHECENDO o benefício mútuo resultante da melhoria dos procedimentos para a aceitação recíproca das aprovações e dos ensaios em matéria de aeronavegabilidade, proteção ambiental e aeronavegabilidade continuada;

RECONHECENDO que essa aceitação recíproca deve oferecer uma garantia de conformidade com os regulamentos técnicos ou normas aplicáveis equivalente à oferecida pelos seus próprios procedimentos;

RECONHECENDO que essa aceitação recíproca também exige que cada uma das Partes tenha confiança na permanente confiabilidade das avaliações de conformidade efetuadas pela outra Parte;

COMPROMETIDAS com o desenvolvimento de um sistema abrangente de cooperação regulamentar em ensaios e aprovações relacionados com segurança da aviação civil e meio ambiente, baseado em constante comunicação e confiança mútua;

RECONHECENDO os respectivos compromissos das Partes decorrentes dos acordos bilaterais, regionais e multilaterais em matéria de segurança da aviação civil e compatibilidade com o meio ambiente:

ACORDARAM O QUE SEGUE:

## ARTIGO 1º

### Objetivos

Os objetivos do presente Acordo são:

- (a) estabelecer princípios e disposições, em consonância com a legislação em vigor em cada uma das Partes, para permitir a aceitação recíproca das aprovações concedidas pelas autoridades competentes das Partes no âmbito de aplicação do presente Acordo, conforme disposto no Artigo 4º;
- (b) permitir que as Partes se adaptem à crescente tendência de projetos, fabricação e manutenção multinacionais, bem como do intercâmbio de produtos aeronáuticos civis, envolvendo interesses comuns às Partes em matéria de segurança da aviação civil e da qualidade ambiental;
- (c) promover a cooperação em prol de objetivos sustentáveis de segurança de voo e de qualidade ambiental;
- (d) promover e facilitar o contínuo intercâmbio de serviços e produtos aeronáuticos civis.

## ARTIGO 2º

## Definições

Para efeitos do presente Acordo, entende-se por:

- (a) “Aprovação de Aeronavegabilidade” uma constatação de que o projeto ou alteração de um projeto de um produto aeronáutico civil satisfaz as normas de aeronavegabilidade estabelecidas pela legislação aplicável em vigor de qualquer das Partes ou que um determinado produto está conforme com um projeto que atende as referidas normas e se encontra em condições seguras de operação;
- (b) “Produto aeronáutico civil” qualquer aeronave civil, motor de aeronave ou hélice de aeronave, ou subconjunto, aparelho ou peça, instalado ou a ser instalado neles;
- (c) “Autoridade competente” uma agência ou entidade governamental, designada como autoridade competente por uma Parte para os propósitos do presente Acordo, que exerce o direito legal de avaliar a conformidade, supervisionar e controlar a utilização ou a venda de produtos ou serviços aeronáuticos civis na área de jurisdição dessa Parte e que pode executar ações de fiscalização para garantir que tais produtos ou serviços comercializados na área de jurisdição dessa mesma Parte cumpram os requisitos legais aplicáveis;
- (d) “Requisitos operacionais de projeto” os requisitos operacionais ou ambientais que influem tanto nas características do projeto do produto quanto nos dados sobre os projetos relacionados com a operação ou a manutenção do produto, tornando-o elegível para um determinado tipo de operação.
- (e) “Aprovação Ambiental” uma constatação que um produto aeronáutico civil cumpre com as normas estabelecidas pela legislação aplicável em vigor de qualquer das Partes, relativas ao ruído ou às emissões de gases de escapamento.
- (f) “Manutenção” atividade da inspeção, exceto inspeções pré-voo, revisão, reparo ou conservação, ou substituição de peças, aparelhos ou componentes de um produto aeronáutico civil, para garantir a aeronavegabilidade continuada desse produto, incluindo a incorporação de modificações, mas não inclui os projetos de reparo ou de modificação;
- (g) “Monitorização” a supervisão periódica por uma autoridade competente para a determinação da contínua concordância com as normas adequadas aplicáveis;
- (h) “Agente técnico”, para a República Federativa do Brasil, Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e, para a União Europeia, Agência Europeia para a Segurança da Aviação - EASA.

## ARTIGO 3º

## Obrigações Gerais

1. Cada uma das Partes deve, conforme consta nos Anexos do presente Acordo, os quais fazem parte integrante do mesmo, aceitar ou reconhecer os resultados decorrentes de procedimentos específicos, utilizados na avaliação da conformidade com as prescrições legais, regulamentares e administrativas dessa Parte, elaborados pelas autoridades competentes da outra Parte, no entendimento de que os procedimentos de avaliação da conformidade utilizados oferecem à Parte receptora uma garantia de conformidade com as prescrições legais, regulamentares e administrativas aplicáveis dessa Parte, com equivalente garantia oferecida pelos procedimentos da Parte receptora.
2. O parágrafo 1º do presente Artigo apenas se aplica quando as disposições transitórias, estabelecidas nos Anexos do presente Acordo, forem completadas.
3. O presente Acordo não deve ser interpretado para limitar a aceitação recíproca dos regulamentos técnicos ou das normas das Partes e nem, salvo disposição em contrário no presente Acordo, deverá limitar o reconhecimento mútuo da sua equivalência.
4. Nada no presente Acordo deve ser interpretado que o mesmo esteja limitando a autoridade de uma das Partes para determinar, por meio de suas prescrições legais, regulamentares e administrativas, o nível de proteção considerado adequado para a segurança de voo e ao meio ambiente, e de outra forma em relação aos riscos que se inserem no âmbito de aplicação dos Anexos do presente Acordo.
5. Para as constatações feitas por pessoas delegadas ou organizações aprovadas, autorizadas pela legislação aplicável de qualquer das Partes, para fazer as mesmas constatações como autoridade competente, será dada a mesma validade que os feitos pela própria autoridade competente para os fins do presente Acordo. Uma entidade de uma Parte responsável pela implementação do presente Acordo, tal como definido no Artigo 7º, poderá na ocasião, e mediante notificação prévia a sua contraparte na outra Parte, interagir diretamente com uma pessoa delegada ou organização aprovada da outra Parte.
6. As Partes deverão garantir que os seus agentes técnicos ou autoridades competentes cumpram as obrigações que lhes incumbem por força do presente Acordo, incluindo os seus Anexos.
7. Este Acordo, incluindo seus Anexos, é vinculante para ambas as Partes.

## ARTIGO 4º

### Âmbito de aplicação

1. Este Acordo aplica-se:
  - (a) à aprovação de aeronavegabilidade e monitoramento dos produtos aeronáuticos civis;
  - (b) à aeronavegabilidade continuada das aeronaves em serviço;
  - (c) à aprovação e monitoramento da produção e das instalações de fabricação;

- (d) à aprovação e monitoramento das instalações de manutenção;
- (e) à aprovação ambiental e aos ensaios ambientais dos produtos aeronáuticos civis;
- (f) à atividades de cooperação conexas; e
- (g) a iniciativas de segurança de voo e intercâmbio de informações relevantes de segurança de voo.

2. Quando as Partes concordarem que as normas, regras, práticas e procedimentos em matéria de aviação civil de cada uma das Partes em outras áreas de cooperação e, particularmente, em matéria de operações aéreas, licenças de tripulações de voo e aprovação de dispositivos de treino sintéticos, são suficientemente compatíveis para permitirem a aceitação dos resultados de avaliação de concordância com as normas acordadas, por uma das Partes, em nome da outra Parte, as Partes no Comitê Conjunto podem concordar na adição de anexos, incluindo disposições transitórias, para ampliar a cooperação em outras áreas segundo o procedimento especificado no Artigo 16.

## ARTIGO 5º

### Autoridades competentes

1. Quando uma entidade for elegível, de acordo com a legislação de uma Parte, ela deve ser reconhecida como autoridade competente pela outra Parte, depois de submetida a uma auditoria pela Parte responsável pela sua designação, para determinar que ela:
  - cumpre integralmente a legislação dessa Parte;
  - está familiarizada com os requisitos da outra Parte para o tipo e âmbito da certificação aplicável; e
  - é capaz de cumprir as obrigações previstas nos Anexos.
2. Uma Parte deve notificar à outra Parte a identificação de uma autoridade competente depois de concluída com sucesso a auditoria. A outra Parte pode contestar a competência técnica, ou de verificação de concordância de requisitos, dessa autoridade competente de acordo com o parágrafo 6º do presente Artigo.
3. Considera-se que as entidades identificadas nos Apêndices 1 e 2 cumprem o disposto no parágrafo 1º do presente Artigo para efeitos da aplicação dos Anexos à data de entrada em vigor do presente Acordo.
4. As Partes garantem que as respectivas autoridades competentes possuem e mantêm a capacidade para avaliar corretamente a conformidade dos produtos ou organizações, conforme aplicável e disposto nos Anexos ao presente Acordo. A este respeito, as Partes garantem que as respectivas autoridades competentes são objeto de auditorias ou de avaliações regulares.



5. As Partes devem efetuar as consultas mútuas como necessário para garantir a manutenção da confiança nos procedimentos de avaliação da conformidade. Essas consultas podem incluir a participação de uma Parte nas auditorias regulares relacionadas com atividades de avaliação da conformidade, ou outras avaliações, das autoridades competentes da outra Parte.
6. Em caso de contestação, por uma das Partes, da competência técnica ou de verificação de concordância de requisitos, de uma autoridade competente, a Parte que contesta notificará por escrito à outra Parte da sua contestação da competência, técnica ou de verificação de concordância de requisitos, da autoridade competente em pauta e da sua intenção de suspender a aceitação dos resultados estabelecidos pela referida autoridade. Tal contestação será efetuada de modo objetivo e fundamentado.
7. Qualquer contestação notificada de acordo com o parágrafo 6º deste Artigo deverá ser debatida pelo Comitê Conjunto, estabelecido segundo o Artigo 9º, o qual poderá decidir suspender a aceitação das verificações de concordância de requisitos dessa autoridade competente ou que verificações de sua competência técnica são necessárias. Tais verificações deverão ser normalmente conduzidas em tempo hábil pela Parte que tem jurisdição sobre a autoridade competente em questão, mas podem ser conduzidas em conjunto pelas Partes, se assim decidirem.
8. Se não for possível ao Comitê Conjunto tomar uma decisão sobre uma contestação notificada nos termos do parágrafo 6º do presente Artigo, no prazo de 30 dias, a contar da notificação, a Parte que contesta poderá suspender a aceitação dos resultados estabelecidos pela autoridade competente em pauta, mas deverá aceitar os resultados que tenham sido estabelecidos por essa autoridade competente antes da data de notificação. Tal suspensão poderá ser mantida até o Comitê Conjunto resolver a questão.

## ARTIGO 6º

### Medidas de salvaguarda

1. Nenhuma disposição do presente Acordo deverá ser interpretada como restrição à autoridade de uma Parte em adotar todas as medidas adequadas e imediatas, sempre que exista um risco razoável de um produto ou serviço poder:
  - (a) comprometer a saúde ou a segurança das pessoas;
  - (b) não cumprir as disposições legais, regulamentares ou administrativas aplicáveis dessa Parte no âmbito do presente Acordo; ou
  - (c) não cumprir de qualquer modo um requisito no âmbito de um Anexo aplicável do presente Acordo.
2. Se uma das Partes tomar medida nos termos do parágrafo 1º, do presente Artigo, deverá informar este fato a outra Parte, por escrito, no prazo de 15 dias úteis, após a tomada de tais medidas, indicando os motivos.

## ARTIGO 7º

## Comunicação

1. As Partes concordam que, para efeitos da aplicação do presente Acordo, as comunicações entre si estão a cargo:
  - (a) dos agentes técnicos, no que diz respeito às questões técnicas;
  - (b) no que respeita a todas as outras questões:
    - no caso da República Federativa do Brasil: o Ministério das Relações Exteriores e a ANAC, conforme aplicável;
    - no caso da União Europeia: a Comissão Europeia e as autoridades competentes dos Estados-Membros, conforme aplicável.
2. Após a assinatura do presente Acordo, as Partes comunicarão reciprocamente os pontos de contato pertinentes.

## ARTIGO 8º

## Cooperação Regulatória, Assistência e Transparência

1. Cada uma das Partes deverá garantir que a outra Parte será mantida informada das suas leis, regulamentos, normas e requisitos pertinentes, bem como dos seus sistemas de certificação.
2. As Partes deverão notificar-se reciprocamente das suas respectivas intenções de revisão significativa das suas leis, regulamentos, normas e requisitos pertinentes, bem como dos seus sistemas de certificação, na medida em que tais revisões possam ter impacto no presente Acordo. Na extensão praticável, cada uma das Partes oferecerá à outra Parte a oportunidade de se pronunciar sobre essas revisões e dará a devida consideração aos comentários recebidos.
3. As Partes deverão como apropriado, desenvolver procedimentos em matéria de cooperação regulatória e de transparência para todas as atividades que conduzem e que fazem parte do escopo deste Acordo.
4. Para promover a compreensão contínua dos sistemas regulatórios das Partes, em matéria de segurança da aviação civil e a respectiva compatibilidade, os agentes técnicos poderão participar nas atividades de garantia da qualidade interna do outro agente.
5. Para efeitos de cooperação na investigação e na solução de questões de segurança de voo, cada uma das Partes autorizará a outra Parte a participar nas respectivas inspeções e auditorias, em uma base amostral, ou realizar inspeções e auditorias conjuntas, como apropriado. Para efeitos de supervisão e de inspeção, o agente técnico e as autoridades competentes de cada uma das Partes deverão prestar assistência ao agente técnico da outra Parte de modo a obter acesso sem restrições às entidades reguladas sob a sua jurisdição.

6. As Partes concordam, segundo as leis e regulamentos aplicáveis, em prover por meio de seus agentes técnicos ou das suas autoridades competentes, como apropriado, mútua cooperação e assistência em eventuais processos de investigação ou de fiscalização de alegadas ou presumíveis violações de quaisquer leis ou regulamentos no âmbito do presente Acordo. Cada uma das Partes, ademais, notificará prontamente a outra Parte de qualquer investigação que afete os interesses mútuos.

#### ARTIGO 8º bis Troca de informações de segurança de voo

1. As Partes concordam, de acordo com as leis e regulamentos aplicáveis, na adoção de uma abordagem proativa, na coordenação de diretrizes e de iniciativas de segurança de voo, bem como no intercâmbio de informações e dados, e no desenvolvimento de programas conjuntos, de modo a aumentar as capacidades de previsão e de prevenção ou mitigação dos riscos potenciais para a aviação civil, tendo em vista implementar um sistema de supervisão aplicável a todas as aeronaves que operam nos seus territórios.
2. De acordo com o disposto no Artigo 11, e consoante a legislação aplicável, as Partes concordam em:
  - (a) prestar informações e assistência mútuas, a pedido e em tempo hábil, relacionadas com acidentes, incidentes ou ocorrências vinculadas com matérias abrangidas pelo presente Acordo; e
  - (b) trocar outras informações de segurança de voo relacionadas com operações de aeronaves e resultados das atividades de supervisão, incluindo as inspeções de rampa em aeronaves que utilizam os aeroportos de cada uma das Partes, em conformidade com os procedimentos desenvolvidos pelos agentes técnicos.

#### ARTIGO 9º Comitê Conjunto das Partes

1. Fica constituído um Comitê Conjunto composto por representantes de cada uma das Partes. O Comitê Conjunto será responsável pelo efetivo desempenho do presente Acordo e deverá reunir-se a intervalos regulares para avaliar a eficácia de sua implementação.
2. O Comitê Conjunto pode deliberar sobre todas as questões relacionadas com o desempenho e implementação do presente Acordo. Especialmente, será responsável por:
  - (a) analisar criticamente e tomar as medidas adequadas em relação às contestações, como prescrito no Artigo 5º;

- (b) resolver qualquer questão relacionada com a aplicação e implementação do presente Acordo, incluindo as questões não resolvidas de acordo com o procedimento estabelecido nos Anexos;
  - (c) considerar formas de melhorar o funcionamento do presente Acordo e formular, como apropriado, recomendações às Partes tendo em vista a sua emenda, nos termos do parágrafo 4º, do Artigo 16;
  - (d) considerar a introdução de emendas específicas nos Anexos, nos termos do parágrafo 5º, do Artigo 16;
  - (e) coordenar, como apropriado, o desenvolvimento de anexos adicionais, nos termos do parágrafo 5º, do Artigo 16; e
  - (f) adotar, como apropriado, procedimentos de trabalho para a cooperação regulatória e transparência em relação a todas as atividades referidas no Artigo 4º.
3. O Comitê Conjunto deverá estabelecer suas próprias regras de procedimentos internos no prazo de um ano após a entrada em vigência do presente Acordo.

## ARTIGO 10

### Suspensão das obrigações de aceitação recíproca

1. Uma Parte pode suspender, no todo ou em parte, suas obrigações especificadas no âmbito de um Anexo do presente Acordo, sempre que:
- (a) a outra Parte não cumpra as obrigações especificadas nesse Anexo do presente Acordo;
  - (b) uma ou várias das suas autoridades competentes não possa satisfazer os requisitos novos ou adicionais adotados pela outra Parte no âmbito abrangido por esse Anexo do presente Acordo; ou
  - (c) a outra Parte não mantenha os meios e as medidas legais e regulatórias necessárias para implementar as disposições do presente Acordo.
2. Antes de suspender o cumprimento das suas obrigações, a Parte deverá solicitar a realização de consultas, conforme previsto no Artigo 15. Caso as consultas não resolvam o desacordo relacionado com qualquer dos Anexos, qualquer das Partes pode notificar a outra Parte da sua intenção de suspender a aceitação dos resultados relativos à verificação de concordância com requisitos e as aprovações nos termos do Anexo sobre o qual existe desacordo. Tal notificação deve ser efetuada por escrito e detalhar os motivos da suspensão.
3. A referida suspensão produzirá efeitos 30 dias após a data da notificação, salvo se, antes de terminado esse prazo, a Parte que deu início ao processo de suspensão notificar a outra Parte, por escrito, da retirada da sua notificação. Tal suspensão não afetará a validade dos resultados relativos à validação das verificações de concordância com requisitos, dos certificados e das aprovações emitidos pelos agentes técnicos ou pela autoridade competente da Parte em

questão, antes da data em que a suspensão iniciou a produção de efeitos. Qualquer suspensão que tenha entrado em vigor pode ser imediatamente revogada, mediante uma troca de correspondência entre as Partes afetadas.

## ARTIGO 11

### Confidencialidade

1. Cada Parte acorda em manter, na medida do exigido pela sua legislação, a confidencialidade das informações recebidas da outra Parte no âmbito do presente Acordo.
2. Em particular, de acordo com a sua respectiva legislação, as Partes não deverão tornar público, nem permitir que uma autoridade competente torne públicas, informações recebidas da outra Parte, ao abrigo do presente Acordo, que constituam sigilo comercial, propriedade intelectual, dados comerciais ou financeiros confidenciais, dados privados ou informações relacionadas com uma investigação em curso. Para este efeito tais informações devem ser consideradas particulares e devem ser devidamente identificadas como tal.
3. Uma Parte ou uma autoridade competente pode ao fornecer informações à outra Parte ou a uma autoridade competente da outra Parte, identificar partes das informações que são consideradas como exceção para divulgação.
4. As Partes deverão tomar todas as precauções razoáveis necessárias para proteger as informações recebidas no âmbito do presente Acordo de uma divulgação não autorizada.

## ARTIGO 12

### Recuperação dos Custos

1. Nenhuma das Partes poderá impor taxas ou encargos a pessoas físicas ou jurídicas, cujas atividades sejam reguladas pelo presente Acordo, referentes a serviços de avaliação da conformidade abrangidos pelo presente Acordo e prestados pela outra Parte.
2. As Partes devem envidar todos os esforços para garantir que as taxas ou encargos impostos pelo seu agente técnico a uma pessoa física ou jurídica, cujas atividades sejam reguladas pelo presente Acordo, sejam justas, razoáveis e proporcionais em relação aos serviços de certificação e de supervisão prestados e que não criem barreiras comerciais.
3. Os agentes técnicos das Partes têm o direito de recuperar, através de taxas e encargos aplicados às pessoas físicas e jurídicas, cujas atividades sejam reguladas pelo presente Acordo, os custos relacionados com a execução do disposto no Anexo aplicável e com as auditorias e inspeções efetuadas em aplicação do parágrafo 5º, do Artigo 5º e do Artigo 8bis.

## ARTIGO 13

### Outros Acordos

1. Salvo disposição em contrário especificada nos Anexos, as obrigações constantes dos acordos celebrados por qualquer uma das Partes com um país terceiro que não seja Parte no presente Acordo não vigoram nem produzirão efeitos para a outra Parte em termos de aceitação dos resultados dos procedimentos de avaliação da conformidade do país terceiro.
2. Ao entrar em vigor, o presente Acordo substituirá os acordos bilaterais sobre segurança da aviação ou acordos celebrados entre a República Federativa do Brasil e os Estados-Membros da União Europeia no que respeita às matérias abrangidas pelo presente Acordo. Ao entrar em vigor, o presente Acordo substituirá quaisquer eventuais acordos anteriormente celebrado entre agentes técnicos.
3. O presente Acordo não afetará os direitos e as obrigações das Partes no âmbito de qualquer outro acordo internacional.

### ARTIGO 14

#### Âmbito de Aplicação Territorial

Salvo disposição em contrário nos Anexos do presente Acordo, este Acordo aplica-se, por um lado, aos territórios submetidos ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e nas condições nele fixadas, e, por outro, ao território da República Federativa do Brasil.

### ARTIGO 15

#### Consulta e solução de controvérsias

1. Cada Parte poderá solicitar consultas com a outra Parte sobre qualquer assunto relacionado ao presente Acordo. A outra Parte deverá responder prontamente a essa solicitação e viabilizar tal consulta em um prazo acordado entre as Partes dentro de 45 dias.
2. As Partes envidarão todos os esforços para resolver qualquer controvérsia sobre a sua cooperação no âmbito do presente Acordo, por meio de consulta no nível técnico mais inferior possível, em conformidade com as disposições contidas nos Anexos do presente Acordo.
3. No caso de que qualquer controvérsia não seja resolvida, tal como previsto no parágrafo 2, deste Artigo, qualquer dos agentes técnicos poderá submetê-la ao Comitê Conjunto das Partes, que procederá à consulta sobre o assunto.

### ARTIGO 16

#### Entrada em vigor, denúncia e emendas

1. O presente Acordo entrará em vigor na data da última Nota diplomática por meio da qual as Partes notificam-se reciprocamente da conclusão dos procedimentos internos necessários para sua entrada em vigor. O Acordo permanecerá vigente até sua denúncia por uma das Partes.
2. Uma Parte pode denunciar o presente Acordo a qualquer tempo mediante notificação escrita para a outra Parte com uma antecedência de seis meses, salvo se a referida notificação houver sido retirada por mútuo consentimento entre as Partes antes de terminado esse prazo.
3. Caso uma Parte busque emendar o Acordo, removendo ou adicionando um ou mais anexos e preservando os demais, as Partes deverão empenhar-se em fazê-lo por consenso, em conformidade com os procedimentos descritos neste Artigo. Na falta de consenso em preservar os demais Anexos, o Acordo deverá terminar ao final de seis meses a contar da data da notificação, salvo se acordado de forma diversa entre as Partes.
4. As Partes podem emendar o presente Acordo por mútuo consentimento escrito. As emendas ao presente Acordo entrarão em vigor na data da última notificação por meio da qual as Partes tenham reciprocamente notificado, por escrito, a conclusão dos respectivos procedimentos internos necessários.
5. Sem prejuízo do disposto no parágrafo 4º deste Artigo, as Partes podem acordar em emendar os Anexos existentes ou adicionar novos anexos mediante troca de Notas diplomáticas entre as Partes. Essas emendas deverão entrar em vigor conforme os termos acordados na troca das Notas diplomáticas.
6. Após a denúncia do presente Acordo, cada Parte deverá manter a validade de quaisquer aprovações de aeronavegabilidade, aprovações ambientais ou certificados emitidos sob o presente Acordo, antes de seu término, desde que continuem cumprindo com os requisitos das leis e regulamentos aplicáveis dessa Parte.

EM FÉ DE QUE, os abaixo assinados, devidamente autorizados para esse efeito, assinaram o presente Acordo.

Feito em duplicata, em Brasília, aos 14 dias de julho de 2010, nas línguas alemã, búlgara, checa, dinamarquesa, eslovaca, eslovena, espanhola, estoniana, finlandesa, francesa, grega, húngara, inglesa, italiana, letã, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, romena e sueca, sendo todos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA  
FEDERATIVA DO BRASIL

**Celso Amorim**  
Ministro das Relações Exteriores

PELA UNIÃO EUROPEIA

**Embaixador João Pacheco**  
Chefe da Delegação da União Europeia  
no Brasil

#### Apêndice 1

Lista das autoridades competentes que se considera cumprirem as disposições do parágrafo 1º, do artigo 5º, no que respeita ao Anexo A

1. Autoridades competentes no que respeita a aprovações de projeto:  
  
Pelo Governo da República Federativa do Brasil: a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;  
  
Pela União Europeia: a Agência Europeia para a Segurança da Aviação - EASA.
2. Autoridades competentes no que respeita à supervisão da produção:  
  
Pelo Governo da República Federativa do Brasil: a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;  
  
Pela União Europeia: a Agência Europeia para a Segurança da Aviação - EASA e as autoridades competentes dos Estados-Membros.

## **Apêndice 2**

Lista das autoridades competentes que se considera cumprirem as disposições do parágrafo 1º, do artigo 5º, no que respeita ao Anexo B

1. Autoridades competentes do Governo da República Federativa do Brasil que se considera cumprirem as disposições do parágrafo 1º, do Artigo 5º, no que respeita ao Anexo B: a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;
2. Autoridades competentes dos 27 Estados-Membros da UE que se considera cumprirem as disposições do parágrafo 1º, do Artigo 5º, no que respeita ao Anexo B: as autoridades competentes dos Estados-Membros.



**ANEXO A**

## Procedimento para certificação de produtos aeronáuticos civis

1. Âmbito de aplicação
  - 1.1. O presente Procedimento (a seguir designado por “Procedimento”) aplica-se ao seguinte:
    - 1.1.1. A aceitação recíproca dos resultados relativos à verificação de concordância com requisitos de projetos, ambientais e operacionais de produtos aeronáuticos civis, realizados por agente técnico da Parte atuando na qualidade de representante autorizado do Estado do projeto.
    - 1.1.2. A aceitação recíproca dos resultados relativos às avaliações de conformidade de produtos aeronáuticos civis, novos ou usados, com os requisitos de aeronavegabilidade e ambientais para efeitos de importação, estabelecidos por qualquer das Partes.
    - 1.1.3. A aceitação recíproca de aprovação de modificação de projeto de produto aeronáutico civil, bem como de projeto de reparo, realizados sob a autoridade de qualquer das Partes.
    - 1.1.4. Cooperação e assistência em aeronavegabilidade continuada das aeronaves em serviço.
  - 1.2. Para os fins deste Procedimento os seguintes termos são definidos como segue:
    - (a) "Certificado de Liberação Autorizada" significa uma declaração de uma pessoa ou organização sob a jurisdição da Parte exportadora, segundo a qual um produto aeronáutico civil, que não seja uma aeronave completa, é um produto recém-fabricado, ou um produto usado, liberado após ter sido objeto de manutenção.
    - (b) "Certificado de aeronavegabilidade para exportação" significa uma declaração de exportação por uma pessoa ou organização sob a jurisdição da Parte exportadora que uma aeronave completa, também sob a jurisdição da Parte exportadora, está em conformidade com as exigências ambientais e de aeronavegabilidade notificada pela parte importadora.
    - (c) "Parte Exportadora" significa a Parte que exporta um produto aeronáutico civil.
    - (d) "Parte Importadora" significa a parte que importa um produto aeronáutico civil.
2. Comitê Setorial Conjunto
  - 2.1. Composição

- 2.1.1. É instituído um Comitê Setorial Conjunto de Certificação. O comitê é constituído por representantes de ambas as Partes responsáveis, a nível gerencial, pelo que segue:
- (a) certificação de produtos aeronáuticos civis;
  - (b) produção, se estiver a cargo de pessoas que não as previstas no subparágrafo 2.1.1 (a) do presente Procedimento;
  - (c) regulação e normalização relativos a certificação e
  - (d) normalização de inspeções internas ou pelo sistema de controle de qualidade.
- 2.1.2. Qualquer outra pessoa poderá ser convidada para participar do comitê, de comum acordo entre as Partes, que possa contribuir para o cumprimento do mandato do Comitê Setorial Conjunto de Certificação.
- 2.1.3. O Comitê Setorial Conjunto de Certificação deve estabelecer suas próprias regras de procedimento.
- 2.2. Mandato
- 2.2.1. O Comitê Setorial Conjunto de Certificação reunir-se-á pelo menos uma vez por ano para garantir o efetivo desempenho e implementação do presente Procedimento, e entre outras coisas, para:
- (a) decidir, como apropriado, sobre procedimentos de trabalho a serem utilizados para facilitar o processo de certificação;
  - (b) decidir, como apropriado, sobre ordens técnicas normativas para os propósitos do subparágrafo 3.3.7 do presente Procedimento;
  - (c) avaliar as mudanças regulatórias de cada Parte para garantir que os requisitos de certificação permaneçam atuais;
  - (d) elaborar, como apropriado, propostas para o Comitê Conjunto sobre emendas a este Procedimento, com exceção das referidas no parágrafo 2.2.1 (b) do presente Processo;
  - (e) garantir que as Partes compartilham um entendimento comum deste Procedimento;
  - (f) garantir que as Partes apliquem este Procedimento de forma consistente;
  - (g) resolver qualquer diferença em questões técnicas decorrentes da interpretação ou implementação do presente Procedimento, incluindo diferenças que possam surgir na determinação das bases de certificação ou a aplicação de condições especiais, isenções e desvios;
  - (h) organizar, como apropriado, a participação recíproca de uma Parte no processo de normalização interna da outra Parte ou sistema de controle da qualidade;

- (i) identificar, onde apropriado, pontos focais responsáveis pela certificação de cada produto aeronáutico civil importado ou exportado entre as Partes; e
  - (j) desenvolver meios efetivos de cooperação, assistência e troca de informações relativas à normas de segurança de voo, ambientais e de sistemas de certificação para minimizar, na extensão possível, as diferenças entre as Partes.
- 2.2.2. Caso o Comitê Setorial Conjunto de Certificação seja incapaz de resolver as diferenças em conformidade com o parágrafo 2.2.1 (g) deste Procedimento, deverá comunicar o problema ao Comitê Conjunto e assegurar a implementação da decisão tomada por este comitê.
3. Aprovação de projeto
- 3.1. Disposições Gerais
- 3.1.1. Este Procedimento abrange as aprovações de projeto e as mudanças a eles para: certificação tipo, certificação suplementar de tipo, reparos, partes e aparelhos.
- 3.1.2. Para a implementação deste Procedimento, as Partes acordam que a demonstração da capacidade de uma organização de projeto, para assumir as suas responsabilidades para satisfazer qualquer diferença de requisitos específicos da outra Parte, é suficientemente controlada por qualquer das Partes.
- 3.1.3. O requerimento para aprovação de projeto deve ser feito para a Parte Importadora através da Parte Exportadora, onde apropriado.
- 3.1.4. Os órgãos responsáveis pela implementação desta secção 3, em relação à aprovação de projetos, devem ser os agentes técnicos.
- 3.2. Base de Certificação
- 3.2.1. Para fins de emissão de um Certificado de Tipo, a Parte Importadora deve utilizar as suas próprias normas aplicáveis a um produto similar, que estavam vigentes quando o requerimento de emissão do Certificado de Tipo original foi submetido à Parte Exportadora e para a proteção ambiental as normas aplicáveis para produtos similares próprios que eram aplicáveis quando do requerimento de Certificação de Tipo foi submetido à Parte Importadora.
- 3.2.2. Sem prejuízo do parágrafo 3.2.5 do presente Procedimento e com o objetivo de aprovar uma modificação de projeto ou um projeto de reparo, a Parte Importadora deverá especificar uma mudança na base de certificação estabelecida nos termos do parágrafo 3.2.1 do presente Procedimento, quando ela considerar essa mudança apropriada para a modificação do projeto ou para o projeto de reparo.
- 3.2.3. Sem prejuízo do parágrafo 3.2.5 do presente Procedimento, a Parte Importadora poderá especificar qualquer condição especial aplicável ou que se pretenda aplicar a características novas, ou não usuais, não abrangida pelas normas de aeronavegabilidade e ambientais aplicáveis.

- 3.2.4. Sem prejuízo do parágrafo 3.2.5 do presente Procedimento, a Parte Importadora poderá especificar qualquer isenção ou desvio das normas aplicáveis.
- 3.2.5. Ao especificar condições especiais, isenções, desvios ou alterações à base de certificação, a Parte Importadora levará em consideração os da Parte Exportadora e não será mais exigente para os produtos da Parte Exportadora do que seria para produtos similares próprios. A Parte Importadora notificará a Parte Exportadora de qualquer condição especial, isenção, desvio ou alteração na base de certificação.
- 3.3. Processo de certificação
- 3.3.1. A Parte Exportadora deverá fornecer à Parte Importadora todas as informações necessárias para que esta se familiarize e se mantenha familiarizada com cada produto aeronáutico civil da Parte Exportadora e de sua certificação.
- 3.3.2. Para cada aprovação de projeto, as Partes devem desenvolver, como apropriado, um programa de certificação, com base nos procedimentos de trabalho determinadas pelo Comitê Setorial Conjunto de Certificação.
- 3.3.3. A Parte Importadora deverá emitir seu próprio Certificado de Tipo ou Certificado Suplementar de Tipo para uma aeronave, motor ou hélice quando:
- (a) a Parte Exportadora tenha emitido seu próprio certificado;
  - (b) a Parte Exportadora certifica à Parte Importadora que o projeto de tipo de produto está em concordância com a base de certificação, conforme estabelecido no parágrafo 3.2 deste Procedimento; e
  - (c) todas as questões surgidas durante o processo de certificação foram resolvidas.

#### Modificações ao Certificado de Tipo

- 3.3.4. Modificações ao projeto de tipo, de um produto aeronáutico civil para o qual a Parte Importadora tenha emitido um certificado de tipo, devem ser aprovadas como segue:
- 3.3.4.1. A Parte Exportadora deve classificar as modificações de projeto em duas categorias, de acordo com os procedimentos de trabalho determinados pelo Comitê Setorial Conjunto de Certificação.
- 3.3.4.2. Para a categoria de modificações de projeto que exige o envolvimento da Parte Importadora, a Parte Importadora deverá aprovar as modificações de projeto após o recebimento de uma declaração escrita pela Parte Exportadora que as modificações de projeto cumprem com a base de certificação, tal como estabelecido no parágrafo 3.2 do presente Procedimento. A fim de cumprir as obrigações do presente parágrafo, a Parte Exportadora pode fornecer declarações individuais para cada modificação de projeto ou uma única declaração para uma lista de modificações de projeto aprovadas.

- 3.3.4.3. Para todas as outras modificações de projeto a aprovação da Parte Exportadora constitui uma aprovação válida da Parte Importadora, sem ação adicional.

#### Modificação ao Certificado Suplementar de Tipo

- 3.3.5. Modificações no projeto de um produto aeronáutico civil para o qual a Parte Importadora tenha emitido um certificado suplementar de tipo deverão ser aprovadas como segue:
- 3.3.5.1. A Parte Exportadora deve classificar as modificações de projeto em duas categorias, de acordo com os procedimentos de trabalho determinadas pelo Comitê Setorial Conjunto de Certificação.
- 3.3.5.2. Para a categoria de modificações de projeto que exige o envolvimento da Parte Importadora, a Parte Importadora deverá aprovar as modificações de projeto após o recebimento de uma declaração escrita pela Parte Exportadora que as modificações de projeto cumprem com a base de certificação, tal como estabelecido no parágrafo 3.2 do presente Procedimento. A fim de cumprir as obrigações do presente parágrafo, a Parte Exportadora pode fornecer declarações individuais para cada modificação de projeto ou uma única declaração para uma lista de modificações de projeto aprovadas.
- 3.3.5.3. Para todas as outras modificações de projeto, a aprovação da Parte Exportadora constitui uma aprovação válida da Parte Importadora, sem ação adicional.

#### Aprovação de projeto de reparo

- 3.3.6. Projetos de reparo de produtos aeronáuticos civis para os quais a Parte Importadora tenha emitido um Certificado de Tipo devem ser aprovados como segue:
- 3.3.6.1. A Parte Exportadora deve classificar os projetos de reparo em duas categorias, de acordo com os procedimentos de trabalho determinados pelo Comitê Setorial Conjunto de Certificação.
- 3.3.6.2. Para a categoria de projetos de reparo que exige o envolvimento da Parte Importadora, a Parte Importadora deverá aprovar os projetos de reparo após o recebimento de uma declaração escrita pela Parte Exportadora que os projetos de reparo cumprem com a base de certificação, tal como estabelecido no parágrafo 3.2 do presente Procedimento. A fim de cumprir as obrigações do presente parágrafo, a Parte Exportadora pode fornecer declarações individuais para cada projeto de reparo maior ou uma única declaração para uma lista de projetos de reparo aprovados.
- 3.3.6.3. Para todos os outros projetos de reparo, a aprovação da Parte Exportadora constitui uma aprovação válida da Parte Importadora, sem ação adicional.
- 3.3.7. A aprovação de peças e aparelhos emitidos pela Parte Exportadora com base nas ordens técnicas normativas, decididos pelo Comitê Setorial Conjunto de Certificação, em conformidade com o parágrafo 2.2 do presente Procedimento, devem ser reconhecidas pela Parte Importadora como equivalente as suas próprias certificações emitidas em conformidade com sua legislação e procedimentos.

- 3.4. Requisitos operacionais relativos ao projeto
  - 3.4.1. A Parte Importadora, a pedido da Parte Exportadora, deverá informar à Parte Exportadora sobre os seus atuais requisitos operacionais relativos ao projeto.
  - 3.4.2. A Parte Importadora determinará com a Parte Exportadora, tanto caso a caso, ou pelo desenvolvimento de uma lista corrente dos requisitos operacionais específicos relativos ao projeto de certa categoria de produtos e/ou operações, os requisitos operacionais de projeto relacionados para os quais aceitará a certificação e a declaração de concordância com requisitos por escrito da Parte Exportadora.
  - 3.4.3. A Parte Exportadora assegurará que as informações relacionadas com requisitos operacionais que tenham impacto no projeto sejam disponibilizadas para a Parte Importadora durante o processo de certificação.
- 3.5. Aeronavegabilidade Continuada
  - 3.5.1. As duas Partes devem cooperar na análise de aspectos de aeronavegabilidade de acidentes e incidentes que ocorrem em relação aos produtos aeronáuticos civis para os quais o presente Acordo se aplica e as questões suscitadas relativas à aeronavegabilidade destes produtos. Para esse propósito, os seus agentes técnicos devem trocar informações relevantes sobre falhas, maus funcionamentos e defeitos ou outras ocorrências que afetam os produtos aeronáuticos civis, para os quais o presente Acordo se aplica, relatados pelas respectivas entidades reguladas. A troca destas informações deve ser considerada como atendimento às obrigações de cada detentor de aprovação em reportar as falhas, maus funcionamentos e defeitos ou outras ocorrências para o agente técnico da outra Parte segundo a lei aplicável da outra Parte.
  - 3.5.2. A Parte Exportadora deverá determinar, em relação aos produtos aeronáuticos civis projetados ou fabricados sob a sua jurisdição, as necessárias medidas aplicáveis para corrigir qualquer condição insegura do projeto de tipo detectado depois de um produto aeronáutico civil ter entrado em serviço, incluindo as ações em relação dos componentes projetados e/ou fabricados por um fornecedor sob contrato com um contratante primário do território sob jurisdição da Parte Exportadora.
  - 3.5.3. A Parte Exportadora, em relação a um produto aeronáutico civil projetado ou fabricado sob a sua jurisdição, prestará assistência à Parte Importadora para determinar qualquer ação considerada necessária pela Parte Importadora para a aeronavegabilidade continuada dos produtos.
  - 3.5.4. Cada Parte deve manter a outra Parte informada de todas as diretrizes de aeronavegabilidade mandatórias, ou outras ações que elas determinam como necessárias para a aeronavegabilidade continuada dos produtos aeronáuticos civis projetados ou fabricados sob a jurisdição de uma das Partes e que são abrangidos pelo presente Acordo.
- 4. Aprovação da Produção

- 4.1. Para a implementação deste Procedimento, as Partes acordam que a demonstração da capacidade de uma organização de produção, ao assumir a garantia da qualidade da produção e o controle de produtos aeronáuticos civis está suficientemente controlada por meio de supervisão dessa organização pela autoridade competente de cada Parte, para satisfazer qualquer diferença específica de requisito da outra Parte.
- 4.2. Quando uma aprovação de produção sob a supervisão regular de uma Parte inclui fábricas e instalações no território da outra Parte ou num país terceiro, a Parte primária permanecerá responsável pela avaliação e supervisão destas fábricas e instalações.
- 4.3. As Partes podem solicitar a assistência de autoridade de aviação civil de um país terceiro, no exercício da sua função regular de avaliação e supervisão, quando a aprovação por qualquer das Partes tenha sido concedida ou prorrogada por acordo formal ou informal com esse terceiro país.
- 4.4. Os órgãos responsáveis pela implementação da presente secção 4 relativa à aprovação de produção são as autoridades competentes referidas no artigo 5º do Acordo.
- 5. Aprovações de aeronavegabilidade para Exportação
  - 5.1. Disposições Gerais
    - 5.1.1. A Parte Exportadora deve emitir aprovações de aeronavegabilidade para exportação de produtos aeronáuticos civis exportados para a Parte Importadora, nas condições definidas nos parágrafos 5.2 e 5.3 deste Procedimento.
    - 5.1.2. A Parte Importadora deverá aceitar as aprovações de aeronavegabilidade para exportação emitida em conformidade com os parágrafos 5.2 e 5.3 deste Procedimento pela Parte Exportadora.
    - 5.1.3. A identificação de peças e aparelhos com as marcas específicas exigidas pela legislação da Parte Exportadora deve ser reconhecida pela Parte Importadora, como estando em conformidade com os requisitos legais.
  - 5.2. Os Certificados de Aeronavegabilidade para Exportação
    - 5.2.1. Aeronaves novas
      - 5.2.1.1. Uma Parte Exportadora através de sua autoridade competente responsável pela implementação deste Procedimento deve emitir um Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação, para uma aeronave nova, certificando que a aeronave:
        - (a) está em conformidade com um projeto tipo aprovado pela Parte Importadora, de acordo com este Procedimento;
        - (b) está em condições de operação segura, incluindo o cumprimento com as diretrizes de aeronavegabilidade aplicáveis da Parte Importadora, tal como notificado por essa Parte;

- (c) preenche todos os requisitos adicionais previstos pela Parte do Importador, tal como notificada por essa Parte.

#### 5.2.2. Aeronaves usadas

##### 5.2.2.1. Para aeronave usada para a qual um projeto aprovado foi concedido pela Parte Importadora, a Parte Exportadora por meio de sua autoridade competente, responsável pela supervisão do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave a ser emitido um Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação certificará que a aeronave:

- (a) está de acordo com um projeto tipo aprovado pela Parte Importadora de acordo com este Procedimento;
- (b) está em condições de operação segura, incluindo o cumprimento de todas as diretrizes de aeronavegabilidade aplicáveis da Parte Importadora, tal como notificada por essa Parte;
- (c) foi realizada a devida manutenção, usando procedimentos e métodos durante a sua operação em serviço, como evidenciado por diários e registros de manutenção; e
- (d) atende todos os requisitos adicionais previstos pela Parte Importadora, tal como notificada por essa Parte.

##### 5.2.2.2. Para aeronaves usadas e fabricadas sob sua jurisdição, cada Parte compromete-se a ajudar, a pedido da outra Parte, na obtenção de informações relativas a:

- (a) a configuração da aeronave no momento em que deixou o fabricante; e
- (b) instalações subseqüentes na aeronave que tenha aprovado.

##### 5.2.2.3. As Partes devem também aceitar mutuamente os Certificados de Aeronavegabilidade para Exportação de aeronaves usadas e fabricadas e/ou montados num terceiro país, quando as condições dos parágrafo 5.2.2.1 (a) a (d) deste Procedimento forem cumpridas.

##### 5.2.2.4. A Parte Importadora pode solicitar os registros de inspeção e de manutenção, que incluem, mas não estão limitados a:

- (a) o original ou cópia autenticada de um Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação, ou seu equivalente, emitido por uma Parte Exportadora;
- (b) registros que atestam que todas as revisões, alterações maiores, e os reparos foram realizados em conformidade com os requisitos aprovados ou aceitos pela Parte Exportadora; e
- (b) registros de manutenção e registros em diários de bordo que comprovam que a aeronave usada foi submetida às manutenções apropriadas durante toda a sua vida útil, em conformidade com os requisitos de um programa de manutenção aprovado.

#### 5.3. Certificados de Liberação Autorizada



- 5.3.1. Motores e hélices novos
  - 5.3.1.1. A Parte Importadora deverá aceitar da Parte Exportadora o Certificado de Liberação Autorizada de um motor ou hélice novos, somente quando o Certificado prevê que tal motor ou hélice:
    - (a) está de acordo com um projeto tipo aprovado pela Parte Importadora de acordo com este Procedimento;
    - (b) está em condições de operação segura, incluindo o cumprimento das diretrizes de aeronavegabilidade aplicáveis da Parte Importadora, tal como notificado por essa parte; e
    - (c) atende a todos os requisitos adicionais previstos pela Parte Importadora, tal como notificados por essa Parte.
  - 5.3.1.2. A Parte Exportadora deve exportar todos os motores e hélices novos, com um Certificado de Liberação Autorizada emitido em conformidade com sua legislação e procedimentos.
- 5.3.2. Subconjuntos, partes e aparelhos novos
  - 5.3.2.1. A Parte Importadora deverá aceitar o Certificado de Liberação Autorizada da Parte Exportadora de um subconjunto, parte, incluindo partes alteradas e/ou partes de reposição, ou aparelhos, apenas quando o certificado prevê que tal subconjunto ou parte:
    - (a) está de acordo com dados de projeto aprovado pela Parte Importadora;
    - (b) está em condições de operação segura; e
    - (c) atende a todos os requisitos adicionais previstos pela Parte Importadora, tal como notificado por essa Parte.
  - 5.3.2.2. A Parte Exportadora deverá exportar todas as partes novas com um Certificado de Liberação Autorizado emitido em conformidade com sua legislação e procedimentos.
- 6. Suporte para as atividades de certificação
  - 6.1. As Partes devem, se necessário, através das respectivas autoridades competentes, mediante solicitação, prover suporte técnico e informações para as atividades de certificação.
  - 6.2. Os tipos de suporte podem incluir, mas não se limitar, aos que seguem:
    - 6.2.1. Dados operacionais aplicáveis

Desenvolvimento dos requisitos mínimos aplicáveis em matéria de aptidão operacional (contemplando entre outras coisas, requisitos mínimos de formação para tripulação de vôo e comissários de vôo).

- 6.2.2. Determinação da concordância com requisitos:
- (a) testemunho de ensaios;
  - (b) realização de inspeções de concordância com requisitos e de conformidade;
  - (c) análise crítica de relatórios; e
  - (d) aquisição de dados.
- 6.2.3. Monitorização e supervisão:
- (a) testemunho de primeira inspeção de partes;
  - (b) monitoramento dos controles de processos especiais;
  - (c) realização de inspeções de partes, por amostragem, na produção;
  - (d) monitoramento das atividades das pessoas delegadas ou das organizações aprovadas referidas no parágrafo 5º, do artigo 3º, do Acordo;
  - (e) condução de investigações sobre as dificuldades em serviço; e
  - (e) avaliação e supervisão dos sistemas da qualidade da produção.

## **Anexo B**

### **Procedimento para manutenção**

1. Âmbito de aplicação
- Este Procedimento (a seguir designado por “Procedimento”) aplica-se à aceitação recíproca dos resultados nas atividades de manutenção aeronáutica de aeronaves e componentes que se destinam a ser instalados nestas.
2. Legislação aplicável
- 2.1. As Partes concordam, para os propósitos deste Procedimento, que, em conformidade com a legislação aplicável em matéria de manutenção de uma das Partes e com os requisitos regulamentares especificados na secção 8 deste Procedimento, se entenda a conformidade com a legislação aplicável da outra Parte.
- 2.2. As Partes concordam, para os propósitos deste Procedimento, que as práticas e os procedimentos de certificação das autoridades competentes de cada uma das Partes produzem evidências equivalentes do cumprimento dos requisitos referidos no parágrafo anterior.
- 2.3. As Partes concordam, para efeitos do presente procedimento, que as normas estabelecidas por cada uma das Partes relativas ao licenciamento de pessoal de manutenção são consideradas equivalentes.

### 3. Definições

Para os propósitos deste Procedimento, os seguintes termos são assim definidos:

- (a) "Aeronaves" significa qualquer máquina cuja sustentação na atmosfera se deve a reações do ar distintas das reações do ar contra a superfície terrestre;
- (b) "Componente" significa qualquer motor, hélice, peça ou aparelho;
- (c) "Aeronave de grande porte" significa uma aeronave, classificada como um avião com um peso máximo de decolagem superior a 5 700 kg, ou um helicóptero multimotor;
- (d) "Modificação" significa uma mudança de um projeto de um produto aeronáutico civil que afeta a construção, configuração, desempenho, características ambientais ou limitações operacionais; e
- (e) "Alteração", uma mudança num produto aeronáutico civil que afeta a construção, a configuração, o desempenho, as características ambientais ou as limitações de operação.

### 4. Comitê Setorial Conjunto de Manutenção

#### 4.1. Composição

4.1.1. É instituído um Comitê Setorial Conjunto de Manutenção. O comitê é constituído por representantes de ambas as Partes responsáveis, em nível gerencial, pelo que segue:

- (a) aprovação de organizações de manutenção;
- (b) implementação da legislação e das normas relativas às organizações de manutenção;
- (c) inspeções internas de normalização ou pelo sistema de controle da qualidade.

4.1.2. Qualquer outra pessoa que possa contribuir para o cumprimento do mandato do Comitê Setorial Conjunto de Manutenção, de comum acordo entre as Partes, poderá ser convidada para participar do comitê.

4.1.3. O Comitê Setorial Conjunto de Manutenção deverá estabelecer suas próprias regras de procedimento.

#### 4.2. Mandato

4.2.1. O Comitê Setorial Conjunto de Manutenção reunir-se-á pelo menos uma vez por ano para garantir o efetivo desempenho e implementação do presente Procedimento, e entre outros aspectos, para:

- (a) avaliar as mudanças regulatórias das Partes para garantir que os requisitos especificados na secção 8 deste Procedimento permanecem atuais;

- (b) garantir que as Partes compartilham um entendimento comum deste Procedimento;
- (c) garantir que as Partes aplicam este Procedimento de forma consistente;
- (d) resolver qualquer diferença em questões técnicas decorrentes da interpretação ou implementação deste Procedimento, incluindo diferenças que possam surgir fora do contexto da interpretação ou implementação deste Procedimento;
- (e) organizar, como apropriado, participação recíproca de uma Parte no processo de normalização interna da outra Parte ou sistema de controle da qualidade; e
- (f) elaborar, como apropriado, propostas para o Comitê Conjunto sobre as alterações a este Procedimento.

4.2.2. Caso o Comitê Setorial Conjunto de Manutenção não seja capaz de resolver as diferenças em conformidade com o subparágrafo 4.2.1 (d) deste Procedimento, deverá comunicar o problema ao Comitê Conjunto e assegurar a implementação da decisão tomada por este comitê.

## 5. Aprovação de organização de manutenção

- 5.1. Qualquer organização de manutenção de uma Parte que tenha sido certificada por uma autoridade competente dessa Parte para exercer as funções de manutenção deverá ser obrigada a ter um complemento ao seu manual de organização de manutenção a fim de cumprir com os requisitos estabelecidos na seção 8 deste Procedimento. Quando ela estiver convencida de que o suplemento preenche os requisitos estabelecidos na seção 8 deste Procedimento, a referida autoridade competente emitirá aprovação que comprove a concordância com os requisitos aplicáveis da outra Parte e especifique a abrangência das tarefas que a organização de manutenção pode executar em aeronaves registradas na outra Parte. A abrangência da classificação e das limitações não deve exceder a contida no seu próprio certificado.
- 5.2. A aprovação emitida nos termos do parágrafo 5.1 deste Procedimento pela autoridade competente de uma das Partes deve ser notificada à outra Parte e constitui uma aprovação válida para a outra Parte, sem ação adicional.
- 5.3. O reconhecimento de um certificado de aprovação nos termos do parágrafo 5.2 deste Procedimento é aplicável para a organização de manutenção em seu principal local de negócios, bem como em suas outras localizações que são identificados no manual e estão sujeitas à supervisão de uma autoridade competente.
- 5.4. As Partes podem solicitar a assistência de autoridade de aviação civil de um terceiro país, no exercício da sua função regular de avaliação e supervisão, quando a aprovação por qualquer das Partes tenha sido concedida ou prorrogada por acordo formal ou informal com esse terceiro país.

- 5.5. Uma Parte por meio de sua autoridade competente notificará prontamente a outra Parte de quaisquer alterações no âmbito das aprovações que tenha emitido em conformidade com o parágrafo 5.1 deste Procedimento, incluindo a revogação ou suspensão da autorização.
6. Não concordância com requisitos
- 6.1. Cada uma das Partes deve notificar a outra Parte das principais não concordâncias com requisitos de qualquer legislação aplicável ou qualquer condição estabelecida neste Procedimento que prejudica a capacidade de uma organização aprovada pela outra Parte para realizar a manutenção, nos termos deste Procedimento. Após essa notificação, a outra Parte deve realizar as investigações necessárias e reportar à Parte notificante qualquer ação tomada dentro do prazo de 15 dias úteis.
- 6.2. Em caso de desacordo entre as Partes sobre a eficácia das medidas tomadas a Parte notificante poderá exigir que a outra Parte tome medidas imediatas para impedir a organização de executar atividades de manutenção nos produtos aeronáuticos civis sob a sua supervisão regulamentar. Se a outra Parte não tomar essa medida no prazo de 15 dias úteis após o pedido da Parte notificante, os poderes, conferidos à autoridade competente da outra Parte no âmbito deste Procedimento, serão suspensos até que o problema seja resolvido de forma satisfatória pelo Comitê Conjunto, em conformidade com as disposições do Acordo. Até que o Comitê Conjunto emita sua decisão sobre a matéria, a Parte notificante poderá tomar qualquer medida que considere necessária para evitar que a organização execute atividades de manutenção nos produtos aeronáuticos civis sob a sua supervisão regulamentar.
- 6.3. Os órgãos responsáveis pela comunicação de que trata esta seção 6 deste Procedimento serão os agentes técnicos.
7. Assistência técnica
- 7.1. As Partes, se necessário por meio de suas autoridades competentes, mediante pedido, prestarão assistência técnica para as suas avaliações.
- 7.2. Os tipos de assistência podem incluir, mas não estão limitados, ao que segue:
- (a) monitoramento e reporte sobre o contínuo cumprimento com os requisitos descritos neste Procedimento pelas organizações de manutenção sob a jurisdição de qualquer das Partes;
  - (b) realização de relatórios sobre investigações; e
  - (c) avaliação técnica.
8. Requisitos regulamentares específicos
- 8.1. O reconhecimento de uma Parte da organização de manutenção sob a jurisdição da outra Parte, nos termos da seção 5 deste Procedimento, está condicionado a que a organização de manutenção adote o suplemento ao seu manual de organização de manutenção, que deverá, no mínimo, conter o seguinte:

- (a) uma declaração de comprometimento, assinada pelo seu gestor responsável, no sentido de que a organização cumpre com o contido no manual e em seus suplementos;
- (b) que a organização deve cumprir com a ordem de serviço do cliente, atentando particularmente quanto às diretrizes de aeronavegabilidade requeridas, às modificações e reparos e aos requisitos de que todas as partes utilizadas tenham sido produzidas ou tenham sofrido manutenção por organizações aceitáveis pela outra Parte;
- (c) que o cliente ao emitir ordem de serviço estabeleça a aprovação da autoridade competente apropriada de todos os dados de projeto para efetuar alterações e reparos;
- (d) que a liberação de produto aeronáutico civil está em conformidade com os requisitos legais e regulamentares;
- (e) que defeitos graves ou condição não aeronavegável em qualquer produto aeronáutico civil, sob a jurisdição da outra Parte, devem ser reportados à outra Parte e ao cliente.

8.2. O reconhecimento previsto no parágrafo 8.1 deste Procedimento deverá ser aplicado quando acordos transitórios para a demonstração da capacidade de supervisão das organizações de manutenção houverem sido implementados pelos agentes técnicos.

## **Apêndice B1**

### **Condições Especiais**

- 1. **CONDIÇÕES ESPECIAIS DA EASA APLICÁVEIS AOS CENTROS DE REPARO BASEADOS NO BRASIL**
- 1.1. Para ser aprovado, em conformidade com EASA Parte 145, nos termos do presente anexo, o centro de reparo deve cumprir com todas as condições especiais que seguem:
  - 1.1.1. O centro de reparo deve apresentar um requerimento na forma e no modo aceitável pela EASA.
    - (a) O requerimento para aprovação EASA, inicial e continuado, deverá incluir uma declaração demonstrando que o certificado da EASA e/ou a classificação é necessário para a manutenção ou alteração de produtos aeronáuticos registrados ou projetados em um Estado membro da UE ou partes neles instalados.
    - (b) O centro de reparo deve prover um suplemento ao seu Manual de Organização de Manutenção, que é verificado e aceito pela ANAC em nome da EASA. Todas as revisões ao suplemento devem ser aceitas pela ANAC. O suplemento deve incluir o seguinte:

- (i) O suplemento deve conter uma declaração do gerente responsável pelo centro de reparo, tal como definido na versão atual do EASA Parte 145 que obriga o centro de reparo a cumprir com o presente anexo e as condições especiais como listadas.
- (ii) Procedimentos detalhados para a operação de um sistema de controle da qualidade independente, incluindo a supervisão de todas as múltiplas instalações e estações de linha dentro do território da República Federativa do Brasil.
- (iii) Procedimentos para a liberação ou aprovação para retorno ao serviço de aeronaves que satisfaçam os requisitos da EASA Parte 145 e utilização do Formulário ANAC SEGVOO 003 para componentes de aeronaves, e quaisquer outras informações exigidas pelo proprietário ou pelo operador, conforme apropriado.
- (iv) Procedimentos, para as instalações classificadas em estruturas de aeronaves, assegurando que o certificado de aeronavegabilidade e os certificados de análise crítica de aeronavegabilidade são válidos antes da emissão de um documento de liberação para serviço.
- (v) Procedimentos para assegurar que os reparos e alterações, como definidos pelos requisitos da EASA, são realizados em conformidade com dados aprovados pela EASA.
- (vi) Um procedimento para o centro de reparo garantir que a ANAC aprove o programa de formação inicial e continuada e qualquer revisão que incluem treinamentos de fatores humanos.
- (vii) Procedimentos de reporte de uma condição não aeronavegável, como requerido pelo EASA Parte 145, em produtos aeronáuticos civis, para a EASA, para a organização designada do projeto da aeronave, e ao cliente ou operador.
- (viii) Procedimentos para garantir a integridade e o cumprimento com os requisitos da ordem de serviço do cliente ou operador, ou contrato, incluindo as diretrizes de aeronavegabilidade da EASA e outras instruções indicadas como obrigatórias.
- (ix) Procedimentos implantados para assegurar que os contratantes cumprem os termos deste procedimento de implementação; isto é, usam organizações aprovadas sob o EASA Parte 145 ou, se estiverem usando uma organização que não possua aprovação sob o EASA Parte 145, o centro de reparo que libera o produto para o serviço é responsável para garantir a sua aeronavegabilidade.
- (x) Procedimentos que permitam a realização de serviços afastados do local fixo de uma base de apoio, quando aplicável.
- (xi) Procedimentos para assegurar que hangares cobertos adequados estejam disponíveis para a manutenção de base de aeronaves.

1.2. Para continuar aprovado em conformidade com EASA Parte 145, nos termos do presente anexo, o centro de reparo deve cumprir com o que segue. A ANAC deve verificar que o centro de reparo:

- (a) Permita à EASA, ou à ANAC em nome da EASA, inspecioná-la para o cumprimento dos requisitos do regulamento brasileiro RBHA 145 e estas condições especiais (i.e, EASA Parte 145).
- (b) Aceite que ações de investigações e de fiscalização podem ser executadas pela EASA, em conformidade com os regulamentos relevantes da UE e procedimentos da EASA.
- (c) Coopere com qualquer ação de investigação ou fiscalização da EASA.
- (d) Continue a cumprir o regulamento brasileiro RBHA 145 e estas condições especiais.

2. CONDIÇÕES ESPECIAIS DA ANAC APLICÁVEIS ÀS ORGANIZAÇÕES DE MANUTENÇÃO APROVADAS (OMA) ESTABELECIDAS NA UE

2.1. Para ser aprovada em conformidade com o regulamento brasileiro RBHA 145, nos termos do presente anexo, a OMA deve cumprir com todas as condições especiais que seguem:

2.1.1. A OMA deve submeter um requerimento na forma e na maneira aceitável pela ANAC.

- (a) O requerimento para certificação inicial da ANAC e a renovação deve incluir uma declaração que demonstre que a certificação da ANAC como centro de reparo e/ou a classificação é necessária para a manutenção ou alteração de produtos aeronáuticos brasileiros matriculados ou para produtos aeronáuticos registrados no estrangeiro operados sob as disposições de regulamentos brasileiros RBHA.
- (b) A OMA deve fornecer um suplemento em Inglês para sua MOE, que é aprovada pela autoridade de aviação, e mantida na OMA. Uma vez aprovado pela autoridade de aviação, o suplemento será considerado aceito pela ANAC. Todas as revisões do suplemento devem ser aprovadas pela autoridade de aviação. O suplemento para o MOE ANAC deve incluir o que segue:
  - (i) A declaração assinada e datada pelo gerente responsável, obrigando a organização ao cumprimento deste anexo.
  - (ii) Um resumo de seu sistema da qualidade que deve abranger também as condições especiais ANAC.
  - (iii) Procedimentos de aprovação da liberação ou retorno ao serviço que satisfaçam os requisitos do regulamento brasileiro RBHA 43 para aeronaves e a utilização de Form 1 da EASA para os componentes. Isso inclui as informações requeridas pelo regulamento brasileiro RBHA 43.9 e 43.11 e todas as informações necessárias a serem feitas



ou mantidas pelo proprietário ou pelo operador, em inglês, como apropriado.

- (iv) Procedimentos para reportar à ANAC falhas, maus funcionamentos ou defeitos em produtos aeronáuticos brasileiros, bem como a detecção ou intenção de instalação de Partes Suspeitas Não-aprovadas (PSN).
- (v) Procedimentos para notificar a ANAC sobre quaisquer alterações às estações de linha que:
  - (1) estão localizadas em um Estado-Membro da UE;
  - (2) efetuam manutenção em aeronaves registradas no Brasil; e
  - (3) terão repercussões nas Especificações Operacionais da ANAC.
- (vi) Procedimentos para qualificar e acompanhar postos fixos adicionais nos Estados-Membros da UE listados no apêndice 2 deste anexo.
- (vii) Procedimentos implantados para verificar se todas as atividades dos contratados/sub-contratados incluem provisões de retorno para a OMA, para inspeção/ensaio final e retorno ao serviço, de artigos de origem não certificada pela ANAC.
- (viii) Procedimentos para a apresentação à ANAC, a cada 24 meses, de relatórios atualizando a lista identificadora das pessoas técnicas responsáveis pelo retorno ao serviço de produtos aeronáuticos brasileiros.
- (ix) Procedimentos para assegurar que os reparos e alterações maiores (conforme definido nos regulamentos brasileiros RBHA) são realizados em conformidade com dados aprovados pela ANAC.
- (x) Procedimentos para assegurar cumprimento do Programa de Manutenção da Aeronavegabilidade Continuada (PMAC) do transportador aéreo, incluindo separação de manutenção e de inspeção naqueles itens identificados pelo transportador aéreo/cliente como itens obrigatórios de inspeção (IOI).
- (xi) Procedimentos para assegurar o cumprimento com os requisitos dos manuais de manutenção do fabricante ou instruções para a aeronavegabilidade continuada (IACs) e tratamento de desvios. Procedimentos para assegurar que todas as diretrizes de aeronavegabilidade (DAs) aplicáveis, publicadas pela ANAC estão disponíveis para o pessoal de manutenção, no momento em que o serviço esteja sendo realizado.
- (xii) Procedimentos confirmando que a OMA tem funcionários no seu corpo técnico que sejam capazes de ler e entender claramente os regulamentos brasileiros – Este requisito também é relevante em relação aos registros de manutenção em português.

- (xiii) Procedimentos que permitam a realização de serviços afastados do local fixo de uma base de apoio, quando aplicável.
- (xiv) Procedimentos para manter, no mínimo por 5 (cinco) anos, cada ordem de serviço tendo em anexo todos os formulários suplementares e certificados das partes.
- (xv) Procedimentos para atestar as Inspeções de Manutenção Anuais (IMA) ou os Relatórios de Conformidade de Aeronavegabilidade (RCA) na forma e na maneira estabelecida pela ANAC, quando a OMA estiver autorizada a realizar IMA ou RCA.

2.2. Para continuar a ser aprovada em conformidade com os regulamentos brasileiros RBHA 43 e 145, nos termos do presente anexo, a OMA deve cumprir com o seguinte. A autoridade de aviação deve verificar se a OMA:

- (a) Permite que a ANAC, ou a autoridade de aviação em nome da ANAC, inspecione-a para o cumprimento contínuo com requisitos da EASA Parte 145 e estas condições especiais (i.e., RBAC 43 e 145).
- (b) Permite serem realizadas investigações e fiscalizações pela ANAC em conformidade com as regras e orientações da ANAC;
- (c) A OMA deve cooperar com qualquer ação de investigação ou fiscalização;
- (d) A OMA deve continuar a cumprir com o EASA Parte 145 e estas condições especiais;
- (e) A preservação da conformidade regulamentar, permitirá que a ANAC renove a certificação da OMA a cada 24 meses.

## **COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL**

### **I – RELATÓRIO**

Na reunião ordinária deliberativa do dia 22/05/13 desta Comissão, em virtude da ausência do relator, Deputado CARLOS ZARATTINI, tive a honra de ser designado relator substituto da presente proposição e acatei, na íntegra, o parecer do Nobre Parlamentar.

“Com fundamento nos artigos 49, inciso I, e 84, inciso VIII, da Constituição Federal, a Excelentíssima Senhora Presidente da República, por meio da Mensagem em epígrafe, submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre a Segurança da Aviação Civil entre o Governo da República Federativa do Brasil e a União Europeia, assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010.

O compromisso internacional sob análise é composto por um instrumento principal com 16 (dezesseis) artigos, por 2 (dois) Apêndices e por 2 (dois) Anexos, estes denominados “A” e “B”.

Os objetivos do pactuado, de acordo com o Artigo 1º, são: estabelecer princípios e disposições, com base nas respectivas leis, para permitir a aceitação recíproca das aprovações concedidas pelas autoridades competentes de cada uma das Partes; permitir a adaptação à crescente tendência de projetos, fabricação e manutenção multinacionais, além do intercâmbio de produtos aeronáuticos civis em matéria de segurança da aviação civil e da qualidade ambiental; promover a cooperação em prol de objetivos sustentáveis de segurança de voo e de qualidade ambiental; e, finalmente, promover e facilitar o intercâmbio de serviços e produtos aeronáuticos civis.

O Artigo 2º define o alcance de alguns termos e expressões utilizados nos dispositivos do instrumento. Nesse contexto, define-se, entre outros, “aprovação de aeronavegabilidade”, “produto aeronáutico civil”, “autoridade competente”, “aprovação ambiental” e “agente técnico”.

Nos termos do Artigo 3º, cada uma das Partes se compromete a aceitar ou reconhecer os resultados decorrentes de procedimentos específicos, utilizados na avaliação da conformidade com as prescrições legais, regulamentares e administrativas internas, elaborados pelas autoridades competentes da outra Parte, com base no entendimento de que os procedimentos de avaliação da conformidade utilizados oferecem à Parte receptora uma garantia de conformidade com normas internas dessa Parte. Importante ressaltar que essa regra de aceitação e reconhecimento mútuos será aplicada quando as disposições transitórias, estabelecidas nos Anexos do presente Acordo, forem completadas.

Com base no § 3º do Art. 3º, salvo disposição em contrário constante do próprio Instrumento, o Acordo não deve ser interpretado para limitar a aceitação recíproca dos regulamentos técnicos ou das normas das Partes, nem deverá limitar o reconhecimento mútuo da sua equivalência.

Além disso, nenhuma das disposições pactuadas deve ser interpretada no sentido de limitar a autoridade de uma das Partes, no que se refere ao nível de proteção considerado adequado para a segurança de voo, ao meio

ambiente e em relação aos riscos que se inserem no âmbito de aplicação dos Anexos do presente Acordo (§ 4º do art. 3º).

Nos termos do Art. 4º, incluem-se no âmbito de aplicação do Acordo: (a) a aprovação de aeronavegabilidade e monitoramento dos produtos aeronáuticos civis; (b) a aeronavegabilidade continuada das aeronaves em serviço; (c) a aprovação e monitoramento da produção e das instalações de fabricação; (d) a aprovação e monitoramento das instalações de manutenção; (e) a aprovação ambiental e aos ensaios ambientais dos produtos aeronáuticos civis; (f) as atividades de cooperação conexas; e (g) as iniciativas de segurança de voo e intercâmbio de informações relevantes de segurança de voo.

O Art. 5º dispõe sobre as autoridades competentes para os propósitos do Acordo, em particular sobre o reconhecimento, por cada uma das Partes, das autoridades designadas pela outra Parte. Em conformidade com a alínea “c” do Art. 2º, “Autoridade competente” é uma agência ou entidade governamental designada por uma Parte, que exerce o direito legal de avaliar a conformidade, supervisionar e controlar a utilização ou a venda de produtos ou serviços aeronáuticos civis na área de jurisdição dessa Parte e que pode executar ações de fiscalização, para garantir que tais produtos ou serviços comercializados na área de jurisdição dessa mesma Parte cumpram os requisitos legais aplicáveis.

Qualquer contestação referente à competência técnica ou de verificação de concordância de requisitos, de uma autoridade competente, deverá ser notificada por escrito à outra Parte. Em seguida, essa contestação deverá ser debatida pelo Comitê Conjunto, estabelecido segundo o Artigo 9º do Instrumento, o qual poderá decidir suspender a aceitação das verificações de concordância de requisitos da autoridade competente designada ou que verificações de sua competência técnica são necessárias.

O Art. 6º regula as medidas de salvaguarda. Nesse contexto, as disposições acordadas não devem ser interpretadas como restrição à autoridade de uma Parte em adotar todas as medidas adequadas e imediatas, quando houver um risco razoável de um produto ou serviço comprometer a saúde ou a segurança das pessoas; quando tal produto ou serviço descumprir as disposições legais, regulamentares ou administrativas aplicáveis; ou quando descumprir de qualquer modo um requisito no âmbito de um Anexo do presente Acordo.

Com base no Art. 7º, as comunicações entre as Partes deverão ser efetivadas por agentes técnicos, no que diz respeito às questões técnicas, e no que se refere às demais questões, no caso do Brasil, pelo Ministério das Relações Exteriores e pela ANAC; no caso da União Europeia, pela Comissão Europeia e pelas autoridades competentes dos Estados-Membros.

O Art. 8º dispõe sobre cooperação regulatória, assistência e transparência. Com base nesse dispositivo, cada Parte se compromete a manter a outra Parte informada das suas leis, regulamentos, normas e requisitos pertinentes, bem como dos seus sistemas de certificação. Quando houver intenção de revisão das respectivas normas internas que possam ter impacto sobre o presente Acordo, as Partes deverão notificar-se reciprocamente e, na extensão praticável, cada uma das Partes oferecerá à outra Parte a oportunidade de se pronunciar sobre tal revisão, concedendo a devida consideração aos comentários recebidos.

Ainda de segundo o Art. 8º, as Partes deverão desenvolver procedimentos em matéria de cooperação regulatória e de transparência para todas as atividades que compõem o escopo deste Acordo. Para os fins de cooperação na esfera da investigação e da solução de questões de segurança de voo, cada uma das Partes autorizará a outra Parte a participar nas respectivas inspeções e auditorias, em uma base amostral, ou realizar inspeções e auditorias conjuntas, conforme apropriado.

As Partes concordam, segundo as leis e regulamentos aplicáveis, em prover, por meio de seus agentes técnicos ou das suas autoridades competentes, mútua cooperação e assistência em processos de investigação ou de fiscalização de violações de quaisquer leis ou regulamentos no âmbito do presente Acordo. Ademais, cada uma das Partes deverá notificar a outra Parte de qualquer investigação que afete os interesses mútuos.

O Art. 8º bis disciplina a troca de informações de segurança de voo. Com essa finalidade, as Partes concordam com a adoção de uma abordagem proativa, na coordenação de diretrizes e de iniciativas de segurança de voo, com o intercâmbio de informações e dados, e com desenvolvimento de programas conjuntos, de modo a aumentar as capacidades de previsão e de mitigação dos riscos potenciais para todas as aeronaves civis que operam nos respectivos territórios.

O Art. 9º trata do Comitê Conjunto das Partes. Composto por representantes de cada um dos Signatários, esse órgão colegiado será responsável pelo efetivo desempenho do presente Acordo e deverá reunir-se a intervalos regulares para avaliar a eficácia de sua implementação, em especial: (a) analisar criticamente e tomar as medidas adequadas em relação às contestações, previstas no Artigo 5º; (b) resolver qualquer questão relacionada com a aplicação e implementação do presente Acordo, incluindo as questões não resolvidas de acordo com o procedimento estabelecido nos Anexos; (c) considerar formas de melhorar o funcionamento do presente Acordo e formular, como apropriado, recomendações às Partes tendo em vista a sua emenda, nos termos do parágrafo 4º, do Artigo 16; (d) considerar a introdução de emendas específicas nos Anexos, nos termos do parágrafo 5º, do Artigo 16; (e) coordenar, como apropriado, o desenvolvimento de anexos adicionais, nos termos do parágrafo 5º, do Artigo 16; e (f) adotar procedimentos de trabalho para a cooperação regulatória e transparência em relação a todas as atividades referidas no Artigo 4º.

Nos termos do Art. 10, os Signatários poderão suspender, no todo ou em parte, as obrigações de aceitação recíproca estatuídas no âmbito de um dos Anexos do Acordo sempre que: (a) a outra Parte não cumprir as obrigações especificadas nesse Anexo do presente Acordo; (b) uma ou várias das suas autoridades competentes não possa satisfazer os requisitos novos ou adicionais adotados pela outra Parte no âmbito abrangido por esse Anexo do presente Acordo; ou (c) a outra Parte não mantenha os meios e as medidas legais e regulatórias necessárias para implementar as disposições do presente Acordo.

Vale destacar que, antes de suspender o cumprimento das suas obrigações, a Partes deverão solicitar a realização de consultas. Caso as consultas não resolvam o desacordo, relacionado com qualquer dos Anexos, qualquer das Partes pode notificar a outra da sua intenção de suspender a aceitação dos resultados relativos à verificação de concordância com requisitos e as aprovações, com fundamento no Anexo sobre o qual existe desacordo. Tal notificação deve ser efetuada por escrito e detalhar os motivos da suspensão.

A confidencialidade das informações recebidas no âmbito do Acordo é regulada pelo Art. 11. Com efeito, as Partes não deverão tornar públicas as informações recebidas que envolvam sigilo comercial, propriedade intelectual,

dados comerciais ou financeiros confidenciais, dados privados ou informações relacionadas com uma investigação em curso. Para este efeito, tais informações devem ser consideradas particulares e devem ser devidamente identificadas como tal.

O Art. 12 do pactuado isenta de taxas ou encargos as pessoas físicas ou jurídicas, cujas atividades sejam reguladas pelo presente Acordo, no que respeita a serviços de avaliação da conformidade abrangidos pelo presente Acordo e prestados pela outra Parte.

Além disso, as Partes se comprometem a garantir que as taxas ou encargos impostos pelo seu agente técnico a uma pessoa física ou jurídica, cujas atividades sejam reguladas pelo presente Acordo, sejam justas, razoáveis e proporcionais em relação aos serviços de certificação e de supervisão prestados, de modo a não criar barreiras comerciais. A cobrança dessas taxas e encargos visa a recuperar os custos dos serviços, auditorias e inspeções.

O Art. 13 estatui que o texto pactuado não afetará os direitos e obrigações das Partes no âmbito de qualquer outro Acordo internacional, salvo disposição em contrário especificada nos Anexos. Declara, ainda, o dispositivo que o presente Instrumento substituirá os acordos bilaterais sobre segurança da aviação ou acordos celebrados entre a República Federativa do Brasil e os Estados-Membros da União Europeia no que respeita às matérias abrangidas pelo presente Acordo.

O âmbito de aplicação territorial do Acordo é regulado pelo Art. 14. Segundo este dispositivo, salvo disposição em contrário, o Instrumento aplica-se aos territórios submetidos ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e ao território da República Federativa do Brasil.

O Art. 15 trata do mecanismo de consultas e de solução de controvérsias. Nesse contexto, é lícito a cada uma das Partes solicitar consultas a outra Parte sobre qualquer assunto relacionado ao Acordo. O prazo máximo para a resposta a uma consulta é de 45 dias.

O referido dispositivo (Art. 15), também dispõe que “as Partes envidarão todos os esforços para resolver qualquer controvérsia sobre a sua

cooperação, no âmbito do presente Acordo, por meio de consulta no nível técnico mais inferior possível, em conformidade com as disposições contidas nos Anexos do presente Acordo.”

Caso a controvérsia não seja resolvida, qualquer dos agentes técnicos poderá submetê-la ao Comitê Conjunto das Partes, que procederá à consulta sobre o assunto.

O Art. 16 contém as normas de natureza adjetiva, isto é, regras concernentes à entrada em vigor, denúncia e emendas ao pactuado. Nos termos do § 1 deste artigo, o “Acordo entrará em vigor na data da última Nota diplomática por meio da qual as Partes notificam-se reciprocamente da conclusão dos procedimentos internos necessários para sua entrada em vigor.” O Instrumento vigorará até sua denúncia por uma das Partes.

No caso das emendas, o § 4 do Art. 16 dispõe que o Acordo poderá ser emendado por mútuo consentimento escrito, sendo que as emendas entrarão em vigor na data da última notificação por meio da qual as Partes tenham reciprocamente notificado, por escrito, a conclusão dos respectivos procedimentos internos necessários.

No que se refere às emendas aos Anexos, o § 5 do Art. 16 estatui que “as Partes podem acordar em emendar os Anexos existentes ou adicionar novos anexos mediante troca de Notas diplomáticas entre as Partes. Essas emendas deverão entrar em vigor conforme os termos acordados na troca das Notas diplomáticas.”

O Apêndice 1 relaciona as autoridades competentes das Partes no que diz respeito às aprovações de projetos, a saber: pelo Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; pela União Europeia, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação - EASA. Relaciona, ainda, as autoridades competentes no que respeita à supervisão da produção.

O Apêndice 2 contém a lista das autoridades competentes das Partes no que se refere ao procedimento para a manutenção, previsto no Anexo B.

O Anexo A do Acordo disciplina o procedimento para a certificação de produtos aeronáuticos civis, quais sejam:



a) aceitação recíproca dos resultados relativos à verificação de concordância com requisitos de projetos, ambientais e operacionais de produtos aeronáuticos civis, realizados por agente técnico da Parte atuando na qualidade de representante autorizado do Estado do projeto;

b) aceitação recíproca dos resultados relativos às avaliações de conformidade de produtos aeronáuticos civis, novos ou usados, com os requisitos de aeronavegabilidade e ambientais para efeitos de importação, estabelecidos por qualquer das Partes;

c) aceitação recíproca de aprovação de modificação de projeto de produto aeronáutico civil, bem como de projeto de reparo, realizados sob a autoridade de qualquer das Partes;

d) Cooperação e assistência em aeronavegabilidade continuada das aeronaves em serviço.

O Anexo B, por seu turno, “aplica-se à aceitação recíproca dos resultados nas atividades de manutenção aeronáutica de aeronaves e componentes que se destinam a ser instalados nestas.” Esse Anexo comporta dois apêndices: B1 e B2.

O Apêndice B1 trata das condições especiais da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) aplicáveis aos centros de reparo baseados no Brasil. O Apêndice B disciplina as condições especiais da ANAC aplicáveis às organizações de manutenção aprovadas (OMA) estabelecidas na União Europeia.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Firmado em 14 de julho de 2010, por ocasião da IV Cúpula Brasil – União Europeia, o Acordo ora analisado objetiva expandir a cooperação bilateral em todas as áreas de segurança da aviação, para permitir a aceitação recíproca das autorizações concedidas pelas autoridades competentes das Partes, promover o intercâmbio de produtos aeronáuticos civis e a cooperação em matéria de segurança de voo e de qualidade ambiental.

Antes de qualquer consideração, cumpre destacar que a análise do presente Acordo será realizada, apenas, sob o ângulo das relações bilaterais entre as Partes e das normas e princípios de Direito Internacional

aplicáveis à matéria. Assim, os aspectos técnicos e os impactos econômicos, relacionados à adoção das regras de segurança da aviação constantes do pactuado, deverão ser objeto de análise, respectivamente, pela Comissão de Viação e Transportes e pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio.

Em conformidade com a Exposição de Motivos, subscrita pelo Ministro, Interino, das Relações Exteriores e pelo Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, atuaram na confecção do Acordo, o Ministério das Relações Exteriores e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

As normas relativas à segurança da aviação remontam à Convenção de Chicago de 1944, que estabeleceu as bases para o Direito Internacional Aeronáutico. Promulgada no Brasil pelo Decreto nº 21.713, de 27/08/1946, essa Convenção, entre outras disposições, criou a Organização Internacional de Aviação Civil<sup>1</sup> (OACI) e disciplinou as primeiras regras e recomendações de caráter universal sobre a segurança da aviação civil.

De acordo com o artigo 37 da Convenção de Chicago, os estados contratantes se comprometeram a atingir a maior uniformidade possível em seus regulamentos, sempre que isto trouxer vantagens para a aviação civil. Para este fim, a OACI editou documentos que tratam sobre os diversos assuntos relativos à aviação civil, grande parte deles destinada a estabelecer níveis mínimos de segurança.

No plano interno, de conformidade com a Lei n. 11.182, de 27 de setembro de 2005, compete a ANAC promover a segurança, a regularidade e a eficiência em todos os aspectos da aviação civil, exceto o sistema de controle do espaço aéreo e do sistema de investigação de acidentes.

Sob o prisma do Direito Internacional, nota-se que as disposições do Acordo sob exame estão em harmonia com as regras sobre segurança e proteção da aviação civil emanadas da OACI. Nesse contexto, cumpre observar o esforço das Partes em adensar as atividades de cooperação em busca

---

<sup>1</sup> A OACI (ou ICAO, em inglês) é uma agência especializada das Nações Unidas que tem por objetivo o desenvolvimento de princípios e técnicas de navegação aérea internacional e a organização e o progresso dos transportes aéreos, de modo a favorecer a segurança, a eficiência, a economia e o desenvolvimento dos serviços aéreos. Fonte: <http://www.decea.gov.br/cnsatm/glossario/icao-oaci-organizacao-de-aviacao-civil-internacional/>. Acesso em 12/5/2013.

de maior eficiência nas matérias relacionadas à segurança da aviação civil, bem como no desenvolvimento de um sistema abrangente de cooperação regulamentar, baseado em constante comunicação e mútua confiança.

Esse esforço de cooperação é constatado já na parte preambular do Acordo, onde as Partes revelam a intenção de promover a compatibilidade da segurança da aviação civil e da qualidade ambiental, de facilitar o intercâmbio de produtos aeronáuticos, de reforçar a cooperação e de aumentar a eficiência das matérias relacionadas com a segurança da aviação civil.

No que se refere às relações bilaterais, observa-se que a consecução das atividades que integram o âmbito de aplicação do Acordo (art. 4º) implicará no estreitamento da cooperação bilateral. Essa cooperação será efetivada, entre outras iniciativas, por meio da atuação do denominado “Comitê Conjunto” (art. 9º), assim como na esfera operacional ou técnica, por meio das comunicações entre os agentes técnicos (art. 7º, 1).

Com base na referida Exposição de Motivos ministerial, a aplicação das regras pactuadas tenderá a reduzir os custos incidentes sobre o setor aéreo e a indústria aeronáutica civil, com impactos sobre a competitividade do setor, facilitando a importação e a exportação de produtos aeronáuticos fabricados pelas Partes.

Ao buscar promover uma maior harmonização das normas e processos sobre certificação de produtos aeronáuticos, bem como a aceitação recíproca dos resultados nas atividades de manutenção, o Acordo eleva a um patamar superior a cooperação entre as Partes na área da segurança da aviação.

Cumprir observar, ainda, que o Instrumento avençado comporta dispositivos que evidenciam o propósito das Partes em conferir efetividade às regras pactuadas, como as normas relativas à “transparência e ao dever de informar” sobre leis, regulamentos e sistemas de certificação (art. 8º), à coordenação de diretrizes e iniciativas de segurança de voos, bem como à normatização dos procedimentos para certificação de produtos (Anexo A) e de manutenção (Anexo B).

Ao proceder à análise das regras aplicáveis às emendas (Art. 16, §§ 3, 4 e 5), verificou-se que o Acordo estabelece dois procedimentos distintos,

que variam conforme a parte do Acordo a ser emendada, a saber: a) emendas ao instrumento principal do Acordo; b) emendas aos instrumentos Anexos.

No que diz respeito ao instrumento principal Acordo, o § 4 do Art. 16 estatui, que as emendas entrarão em vigor após a conclusão dos procedimentos internos. No caso brasileiro, isso significa que tais emendas, antes de entrarem em vigor, devem ser submetidas à apreciação do Congresso Nacional, a teor disposto no inciso I do art. 49 da Constituição Federal.

Nos termos do § 5 do art. 16 do Acordo, as emendas aos Anexos devem entrar em vigor “conforme os termos acordados na troca de Notas Diplomáticas.” Como a apreciação dos tratados, convenções e acordos internacionais constitui prerrogativa indelegável do Congresso Nacional, por força da citada disposição constitucional, é lícito concluir que as futuras emendas aos instrumentos Anexos do Acordo devem, necessariamente, ser submetidas ao Congresso Nacional, no caso do Brasil.

Em face dos argumentos expostos, VOTO pela aprovação do texto do Acordo sobre a Segurança da Aviação Civil entre o Governo da República Federativa do Brasil e a União Europeia, assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010, nos termos do projeto de decreto legislativo em anexo.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2013.

Deputado CARLOS ZARATTINI  
Relator

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº                      , DE 2013**

Aprova o texto do Acordo sobre a Segurança da Aviação Civil entre o Governo da República Federativa do Brasil e a União Europeia, assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010.

**O Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre a Segurança da Aviação Civil entre o Governo da República Federativa do Brasil e a União Europeia,

assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010.

Parágrafo único - Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2013.

Deputado CARLOS ZARATTINI  
Relator”

Sala da Comissão, em 22 de maio de 2013.

Deputado **EMANUEL FERNANDES**  
Relator Substituto

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 164/13, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do relator, Deputado Carlos Zarattini, e do relator substituto, Deputado Emanuel Fernandes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Perpétua Almeida - Presidenta em exercício; Íris de Araújo e Urzeni Rocha - Vice-Presidentes; Alfredo Sirkis, Antonio Carlos Mendes Thame, Átila Lins, Carlos Alberto Leréia, Damião Feliciano, Dr. Luiz Fernando, Eduardo Azeredo, Elcione Barbalho, Emanuel Fernandes, Geraldo Thadeu, Gonzaga Patriota, Henrique Fontana, Hugo Napoleão, Janete Rocha Pietá, Jaqueline Roriz, Jefferson Campos, Josias Gomes, Márcio Marinho, Nelson Marquezelli, Roberto de Lucena, Sebastião Bala Rocha, Vitor Paulo, Walter Feldman, Benedita da Silva, Fábio Souto, Geraldo Resende, Iara Bernardi, José Genoíno e Leonardo Gadelha.

Sala da Comissão, em 22 de maio de 2013.

Deputada PERPÉTUA ALMEIDA  
Presidenta em exercício

## **COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO**

### **I – RELATÓRIO**

Conforme a mensagem em epígrafe, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, o Decreto Legislativo tem por objetivo aprovar o texto do Acordo para a Promoção da Segurança da Aviação celebrado em Brasília, em 14 de julho de 2010, entre o Brasil e a União Européia.

O Acordo visa, através da cooperação mútua das autoridades de aviação civil das Partes contratantes, à redução de custos econômicos impostos à indústria e aos operadores de aviação, através da eliminação de inspeções técnicas, avaliações e testes redundantes.

Para tal objetivo, o Acordo prevê a aceitação recíproca de aprovações referentes à aeronavegabilidade de produtos aeronáuticos civis, a aprovação e ensaios ambientais, a aeronavegabilidade continuada das aeronaves em serviço, a aprovação e monitoramento de organizações de produção e manutenção, a coordenação de cooperações conexas, as iniciativas de segurança de voo e intercâmbio de informações relevantes de segurança de voo.

O acordo manter-se-á em vigor até que seja denunciado por qualquer das Partes, caso no qual cada Parte deverá manter a validade de quaisquer aprovações ou certificados emitidos sob o presente Acordo, antes de seu término, desde que continuem cumprindo com os requisitos das leis e regulamentos aplicáveis dessa Parte.

É o relatório.

### **II - VOTO DO RELATOR**

Conforme explicitado na mensagem supracitada, a proposta sob análise versa sobre a substituição do Acordo administrativo

na certificação de produtos celebrado, em fevereiro de 2006, entre o Brasil e a União Européia.

Considerando-se o peso da indústria aeronáutica na balança comercial brasileira, bem como a importância da União Européia como destino comercial de nossos produtos, a qual recebeu cerca de 20,1% do total de exportações do país em 2012, percebe-se que o acordo é de grande importância para a economia nacional.

Conforme os dados fornecidos pela Comissão autora da mensagem, retirados dos relatórios da SECEX, as exportações de aviões no primeiro trimestre de 2013 correspondem a, aproximadamente, U\$ 640 milhões (preço FOB), sendo o terceiro produto em valor exportado no grupo "Material de Transporte e Componentes".

Ainda nessa mensagem, tem-se que, no ano de 2011, o grupo "Aeronáutica e Aeroespacial" representou o principal produto da pauta "Indústria de Alta Tecnologia", com um valor total exportado de U\$ 4.662 milhões (preço FOB), o que corresponde a cerca de 50% do total dessa categoria.

Como é cediço, não obstante a sua importância para a balança comercial, tal indústria é fonte de inúmeras tecnologias que fomentam o desenvolvimento e alavancam a competitividade da nação.

Nesse contexto e considerando-se a obrigatoriedade da certificação de produtos aeronáuticos no que tange a aceitação destes internacionalmente, o Acordo não somente trata de benefícios mútuos à eficiência das autoridades de aviação civil das Partes, mas faz-se mister para a manutenção do papel do Brasil no cenário da indústria aeronáutica.

Em face do exposto, nosso voto é pela aprovação do PDC nº 872, de 2013, que referenda o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e a União Européia para a Promoção da Segurança da Aviação.

Sala da Comissão, em 27 de junho de 2013.

**Deputado Miguel Corrêa**  
**Relator**

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 872/2013, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Miguel Corrêa.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Ângelo Agnolin - Presidente, Marcelo Matos - Vice-Presidente, Antonio Balhmann, Carlos Roberto, Edson Pimenta, João Maia, Luis Tibé, Miguel Corrêa, Renato Molling, Renzo Braz, Ronaldo Zulke, Rosinha da Adefal, Valdivino de Oliveira, Walter Tosta, Dr. Ubiali e Mário Feitoza.

Sala da Comissão, em 3 de julho de 2013.

Deputado ÂNGELO AGNOLIN  
Presidente

### **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

#### **I – RELATÓRIO**

O projeto de decreto legislativo em epígrafe, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, tem por objetivo aprovar o texto do Acordo para a Promoção da Segurança da Aviação celebrado em Brasília, em 14 de Julho de 2010, entre o Brasil e a União Européia. O referido Acordo, tem por objetivo facilitar a aceitação mútua das aprovações de aeronavegabilidade, da aprovação e monitoramento de instalações de produção e manutenção, e da aprovação ambiental dos produtos aeronáuticos civis. O Acordo estabelece que as autoridades de aviação civil de ambos os países deverão realizar avaliações técnicas e trabalhar em cooperação, além de substituir, com ampliação de escopo, o Acordo administrativo na certificação de produtos, celebrado em fevereiro de 2006. A proposta tramita em regime de urgência, já tendo recebido parecer pela aprovação da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional.

É o relatório.

#### **II - VOTO DO RELATOR**

Para análise desta Comissão, comparece mais um acordo bilateral no âmbito dos serviços de transporte aéreo, que tem por objetivo facilitar a aceitação mútua das aprovações de aeronavegabilidade, da aprovação e monitoramento de instalações



de produção e manutenção dos produtos aeronáuticos, entre as autoridades de aviação civil do Brasil e da União Européia.

Como bem ressaltou o Parecer à Mensagem nº 164, de 2013, emitido pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, a indústria aeronáutica tem desempenhado relevante papel na pauta de exportações brasileiras, papel ainda mais destacado se considerarmos o fato de que tal setor consta na pauta de Indústria de alta tecnologia, no qual representa principal produto de exportação, em consonância com o Parecer supracitado.

Levando em conta tal cenário, cabe ainda o destaque de que a Europa é um dos principais mercados para a indústria aeronáutica brasileira, bem como um grande destino de nossas exportações. Nesse sentido, sendo cediço as preocupações comuns a toda a comunidade internacional no âmbito da segurança aérea, em especial aos Estados Unidos e Europa, é prudente que a indústria aeronáutica brasileira, que vislumbra horizontes ambiciosos no mercado internacional, tenha respaldo em acordos atualizados no tocante à segurança da aviação.

Não obstante ao exposto, consideramos que os principais pontos do acordo já receberam adequado tratamento no Parecer que lhe deu origem e, especificamente no que se refere à competência desta Comissão, julgamos que a avença em pauta endereça adequadamente todas as diretrizes necessárias para conferir, ao transporte aéreo internacional, maior segurança, competitividade e eficiência.

Destarte, observamos no Acordo as condições necessárias para a garantia da reciprocidade na aceitação mútua das aprovações de aeronavegabilidade, da aprovação e monitoramento de instalações de produção e manutenção dos produtos aeronáuticos civis.

Pelo exposto e por entendermos que a proposta é benéfica não apenas para a indústria aeronáutica nacional, mas para todo o Brasil, somos pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 872, de 2013.

Sala da Comissão, em 21 de junho de 2013.

Deputado JOSÉ STÉDILE  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 872/2013, nos termos do parecer do relator, Deputado Jose Stédile.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Maia - Presidente, Fábio Souto e Jaime Martins - Vice-Presidentes, Edinho Araújo, Geraldo Simões, Hugo Leal, Jesus Rodrigues, Jose Stédile, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marinha Raupp, Milton Monti, Newton Cardoso, Vanderlei Macris, Washington Reis, Wellington Fagundes, Zeca Dirceu, Zezéu Ribeiro, Zoinho, Arolde de Oliveira, Dr. Carlos Alberto, Ricardo Izar e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 3 de julho de 2013.

Deputado RODRIGO MAIA  
Presidente

## **COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

### **I – RELATÓRIO**

Trata-se de Projeto de Decreto Legislativo, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprova o texto do Acordo sobre a Promoção da Segurança de Aviação entre a República Federativa do Brasil e a União Europeia.

O texto do Acordo chegou a esta Casa, pela Mensagem nº 164/2013, do Poder Executivo.

O Acordo visa, através da cooperação mútua das autoridades de aviação civil das Partes contratantes, à redução de custos econômicos impostos à indústria e aos operadores de aviação, através da eliminação de inspeções técnicas, avaliações e testes redundantes.

Para tal objetivo, o Acordo prevê a aceitação recíproca de aprovações referentes à aeronavegabilidade de produtos aeronáuticos civis, a aeronavegabilidade continuada das aeronaves em serviço, a aprovação e ensaios ambientais, a aprovação e monitoramento de organizações de produção e manutenção, a coordenação de cooperações conexas, a iniciativas de segurança de voo e intercâmbio de informações relevantes de segurança de voo.

Destarte, os Países-contratantes se comprometem a facilitar a aceitação de padrões recíprocos no que toca aos itens supracitados.

O Acordo define os conceitos-chaves ligados à matéria. Citem-se, a título exemplificativo: “aprovação de aeronavegabilidade”, “produto aeronáutico civil” e “aprovação ambiental”. Havendo compatibilidade de padrões ou equivalência entre as aprovações de materiais ou de técnicas inclusas na matéria do Acordo, as Partes redigirão procedimentos de implementação, com parâmetros mínimos definidos no Projeto.

O acordo manter-se-á em vigor até que seja denunciado por qualquer das Partes, caso no qual cada Parte deverá manter a validade de quaisquer aprovações ou certificados emitidos sob o presente Acordo, antes de seu término, desde que continuem cumprindo com os requisitos das leis e regulamentos aplicáveis dessa Parte.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Consoante a alínea a do inciso IV do art. 32 do Regimento Interno desta Casa, cabe a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se pronunciar sobre a constitucionalidade, a juridicidade e a técnica legislativa.

A competência do Congresso Nacional na matéria está definida no inciso I do art. 49 da Constituição Federal. Pela redação desse dispositivo, incumbe ao Congresso resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

O exame do conteúdo do Acordo revela-nos a sua constitucionalidade. Não há injuridicidade na matéria. O Projeto é, assim, constitucional e jurídico. Demais é de boa técnica.

Ante o exposto, o parecer é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 872, de 2013.

Sala da Comissão, em 19 de junho de 2013.

**Deputado MARCELO ALMEIDA**  
Relator

## III – PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 872/2013, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Marcelo Almeida.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Décio Lima - Presidente, Mauro Benevides e Luiz Carlos - Vice-Presidentes, Alceu Moreira, Alessandro Molon, Andre Moura, Antonio Bulhões, Arnaldo Faria de Sá, Arthur Oliveira Maia, Beto Albuquerque, Bonifácio de Andrada, Cândido Vaccarezza, Cesar Colnago, Danilo Forte, Delegado Protógenes, Dr. Grilo, Edson Silva, Eduardo Sciarra, Esperidião Amin, Fábio Ramalho, Fabio Trad, Felipe Maia, Félix Mendonça Júnior, Heuler Cruvinel, Iriny Lopes, João Campos, João Paulo Lima, Jorginho Mello, José Genoíno, Jutahy Junior, Lourival Mendes, Luiz Couto, Luiz de Deus, Luiz Pitiman, Marcelo Almeida, Márcio França, Marcos Medrado, Marcos Rogério, Odair Cunha, Onofre Santo Agostini, Osmar Serraglio, Paes Landim, Paulo Magalhães, Renato Andrade, Ricardo Berzoini, Roberto Freire, Ronaldo Fonseca, Sandra Rosado, Sergio Zveiter, Taumaturgo Lima, Valtenir Pereira, Vicente Arruda, Vicente Candido, Vieira da Cunha, William Dib, Alexandre Leite, Dilceu Sperafico, Francisco Escórcio, Gorete Pereira, Hugo Leal, Júnior Coimbra, Laercio Oliveira, Nazareno Fonteles, Paulo Teixeira e Sandro Mabel.

Sala da Comissão, em 10 de julho de 2013.

Deputado DÉCIO LIMA  
Presidente

**FIM DO DOCUMENTO**