

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado David Soares - União Brasil/SP

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 1.253, DE 2024

(Apensada: MSC nº 1.441, de 2025)

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre o Comércio de Aeronaves Civis da Organização Mundial do Comércio, celebrado em Genebra, em 12 de abril de 1979.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado DAVID SOARES

I - RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, em 9 de outubro de 2024, a Mensagem nº 1.253, de 2024, acompanhada de Exposição de Motivos Conjunta do Ministro de Estado das Relações Exteriores e do Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (EMI nº 00168/2024 MRE MDIC). A Mensagem submete à apreciação legislativa, nos termos do art. 49, I, combinado com o art. 84, VIII, da Constituição Federal de 1988, o texto do Acordo sobre o Comércio de Aeronaves Civis da Organização Mundial do Comércio, celebrado em Genebra, em 12 de abril de 1979.

Anexo IV – Gabinete 235 – Tel: (61) 3215.3235- CEP 70.160-900

Brasília – DF – e-mail: dep.davidsoares@camara.leg.br



A Mensagem foi distribuída inicialmente a esta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional – CREDN, sendo igualmente previsto o exame da matéria pelas Comissões de Desenvolvimento Econômico – CDE; de Viação e Transportes – CVT; e de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC (art. 54, RICD), para posterior deliberação do Plenário desta Casa.

O Acordo sobre o Comércio de Aeronaves Civis (“Agreement on Trade in Civil Aircraft”, TCA) da Organização Mundial do Comércio é composto por preâmbulo, 9 artigos e um Anexo, emendado conforme “Protocolo (2001) de Emenda ao Anexo do Acordo sobre Comércio de Aeronaves Civis”, que corresponde ao documento TCA/4 do Comitê de Comércio de Aeronaves Civis, criado pelo Acordo TCA.

O **preâmbulo**, composto por 12 considerandos, revela o objetivo dos Signatários de alcançar a máxima liberdade de comércio mundial de aeronaves civis, peças e equipamentos relacionados, incluindo a eliminação de tarifas e, na máxima medida possível, a redução ou eliminação dos efeitos de restrição ou distorção do comércio, bem como de oferecer oportunidades competitivas justas e iguais para suas atividades de aeronaves civis e para que seus produtores participem da expansão do mercado mundial de aeronaves civis.

O **Artigo 1** apresenta o escopo material do Acordo, definindo como produtos cobertos (quer usados como equipamento original, quer de reposição na fabricação, reparo, manutenção, reconstrução, modificação ou conversão de aeronaves civis): (a) todas as aeronaves civis; (b) todos os motores de aeronaves civis e suas peças e componentes; (c) todas as outras peças, componentes e subconjuntos de aeronaves civis; (d) todos os simuladores de voo terrestres e suas peças e componentes. Por exclusão, são consideradas civis as aeronaves não militares. Importa salientar que a discriminação dos produtos, classificados nas posições e subposições tarifárias do Sistema Harmonizado, os quais devem receber tratamento livre ou isento de direitos, é feita no Anexo ao TCA, que tem sido periodicamente revisto pelo



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado David Soares - União Brasil/SP

Comitê e atualizado por meio de Emendas, vigentes para os Estados Signatários que as tenham aceitado.

O **Artigo 2** traz os compromissos de eliminação de todos os direitos aduaneiros e outros encargos de qualquer tipo cobrados sobre ou em conexão com: a) a importação de produtos, classificados para fins aduaneiros sob as respectivas posições tarifárias listadas no Anexo, se tais produtos forem para uso em aeronave civil e incorporação nela, no curso de sua fabricação, reparo, manutenção, reconstrução, modificação ou conversão; b) reparos de aeronaves civis. O dispositivo também comanda os Signatários a adotar ou adaptar sistema de administração aduaneira de uso final para garantir a efetividade no cumprimento desses compromissos.

O **Artigo 3** estipula a aplicação do Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio no comércio de aeronaves civis, incluindo os requisitos para certificação de aeronaves civis e especificações de procedimentos de operação e manutenção.

O **Artigo 4** garante a liberdade dos compradores de aeronaves civis para a seleção de fornecedores, com base em fatores comerciais e tecnológicos, coibindo a pressão estatal ou o uso de incentivos vinculados discriminatórios para compra de fonte específica e reconhecendo que a compra dos produtos cobertos pelo Acordo deve ser feita apenas com fundamento em competição de preço, qualidade e entrega e que os fornecedores devem dispor de acesso a oportunidades de negócios em base competitiva e termos não menos favoráveis do que aqueles disponíveis para as empresas qualificadas de outros Signatários.

O **Artigo 5** proíbe a aplicação de restrições quantitativas ou requisitos de licenciamento de importação ou exportação para restringir importações ou exportações, respectivamente, de aeronaves civis de modo incompatível com as disposições do GATT.

O **Artigo 6** estende ao comércio de aeronaves civis a aplicação do Acordo sobre Interpretação e Aplicação dos Artigos VI, XVI e XXIII do GATT

Anexo IV – Gabinete 235 – Tel: (61) 3215.3235- CEP 70.160-900

Brasília – DF – e-mail: dep.davidsoares@camara.leg.br



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado David Soares - União Brasil/SP

(Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias), devendo a participação dos Estados Signatários em ou apoio a programas de aeronaves civis procurar evitar efeitos adversos sobre o comércio desses produtos.

O **Artigo 7** veda aos Signatários o incentivo, direta ou indiretamente, a governos e autoridades regionais e locais, órgãos não governamentais e outros órgãos para tomar medidas inconsistentes com o Acordo.

O **Artigo 8** trata da aplicação, supervisão e revisão do Acordo, bem como sobre o mecanismo de consultas e solução de controvérsias relativas à sua implementação. O Acordo institui um Comitê de Comércio de Aeronaves Civis, encarregado de: realizar consultas sobre quaisquer assuntos relacionados à operação do instrumento; revisar anualmente a implementação do Acordo e determinar, quando necessária, a atualização da avença para garantir a continuidade do comércio livre e sem distorções de aeronaves civis; examinar e encontrar soluções sobre disputas que não tenham sido resolvidas por consultas bilaterais, entre outras responsabilidades atribuídas pelas Partes. Disputas relativas à existência e efeito de subsídios e de efeitos negativos das ações de um Signatários sobre os interesses comerciais de outro na fabricação, reparo, manutenção, reconstrução, modificação ou conversão de aeronaves civis podem ser levadas ao Comitê para realização de consultas, que pode emitir decisões ou recomendações apropriadas com vistas à resolução dos assuntos.

O **Artigo 9** traz as disposições procedimentais do instrumento, versando sobre a forma de aceitação e acessão ao Acordo, vedação de reservas, entrada em vigor, possibilidade de emenda ao instrumento e de retirada dele, depositário, registro e secretariado. O Anexo é parte integral do Acordo. Em particular, os Estados que aceitarem ou acederem ao Acordo devem assegurar, até a data de entrada em vigor da avença para o respectivo Estado, a conformidade de suas leis, regulamentos e procedimentos administrativos com as disposições do instrumento.

Anexo IV – Gabinete 235 – Tel: (61) 3215.3235- CEP 70.160-900

Brasília – DF – e-mail: dep.davidsoares@camara.leg.br



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258078823700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. David Soares



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado David Soares - União Brasil/SP

O Acordo foi concluído em Genebra, Suíça, no dia 12 de abril de 1979, em exemplar único, nas línguas inglesa e francesa, ambas autênticas, sendo que, em 25 de março de 1987, o Comitê considerou o texto em espanhol como autêntico.

O texto do Anexo ao Acordo TCA foi modificado e retificado em 1983 (documentos do GATT: AIR/34, AIR/39 e LET/1357), em 1984 (documentos do GATT: AIR/43 e LET/1390) e em 1985 (documentos do GATT: AIR/45, AIR/48 e LET/1418). Posteriormente, o Anexo foi substituído por protocolos de emenda em 1986 (documentos do GATT: AIR/62 e LET/1511), 2001 (documento da OMC: TCA/4) e 2015 (documento da OMC: TCA/9). As diferentes versões do Anexo só têm caráter vinculante para os signatários que aceitaram os respectivos protocolos de emenda.¹

Na Mensagem nº 1.253, de 2024, consta como Anexo o **“Protocolo (2001) de Emenda ao Anexo do Acordo sobre Comércio de Aeronaves Civis”**, feito em Genebra, no dia 6 de junho de 2001, cuja parte dispositiva traz o detalhamento sobre os produtos cobertos pelo Acordo, em quatro parágrafos. Além deles, **deveria constar no texto encaminhado uma tabela contendo três colunas “Posição SH Ex”; “Subposição SH Ex” e “Descrição” de cada item coberto pelo Acordo², a qual, todavia, não estava reproduzida no texto encaminhado pela referida Mensagem.**

Cientificado desse lapso, o Poder Executivo encaminhou a **Mensagem nº 1.441, de 1º de outubro de 2025, a qual substitui a versão 2001 (TCA/4) pela versão 2015 (TCA/9) do Protocolo de Emenda ao Anexo do Acordo sobre Comércio de Aeronaves Civis**, feito em Genebra, no dia 5 de novembro de 2015. A nova versão do Anexo encaminhada pela MSC nº 1.441, de 2025, **atualiza a nomenclatura dos produtos cobertos para a versão de 2007 do SH** (Sistema Harmonizado de Designação e Codificação

¹ World Trade Organization. *Documents, data and resources. Agreement on Trade in Civil Aircraft (editorial note)*, 2025. Disponível em: https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/tca_e.htm.

² O documento TCA/4, que contém o texto do Protocolo de Emenda de 2001 ao Anexo, pode ser recuperando em inglês no seguinte endereço: https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/FE_Search/FE_S_S006.aspx?MetaCollection=WTO&SymbolList=%22TCA%2f4%22+OR+%22TCA%2f4%2f*%22&Language=ENGLISH&SearchPage=FE_S_S001&languageUIChanged=true#



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado David Soares - União Brasil/SP

de Mercadorias) e **consigna a tabela de cobertura do TCA**, estruturada em três colunas, nas quais se informam “Posição SH Ex”, “Subposição SH Ex” e “Descrição” de cada item coberto pelo Acordo.

O **primeiro parágrafo** do Anexo remete à definição do Artigo 1 do Acordo para efeito dos produtos cobertos pela avença.

O **segundo parágrafo** estipula que a tabela com os itens classificados nas posições e subposições do Sistema Harmonizado devem receber tratamento livre ou isento de direitos apenas se tais produtos forem para uso em aeronaves civis ou aparelhos de treinamento de voo em terra e para incorporação neles, durante sua fabricação, reparo, manutenção, reconstrução, modificação ou conversão.

O **terceiro parágrafo** exclui do Acordo: a) produtos incompletos ou inacabados, a menos que tenham o caráter essencial de uma peça, componente, subconjunto ou item de equipamento completo ou acabado de uma aeronave civil ou aparelho de treinamento de voo em terra; materiais em qualquer forma, a menos que tenham sido cortados em tamanho ou forma e/ou formatados para incorporação em uma aeronave civil ou um aparelho de treinamento de voo em terra; e matérias-primas e bens de consumo.

O **quarto parágrafo** explica que a inclusão do “Ex” na tabela de produtos do Anexo indica que a referida descrição do produto não esgota toda a gama de produtos dentro das posições e subposições do Sistema Harmonizado listadas.

É o Relatório.

Anexo IV – Gabinete 235 – Tel: (61) 3215.3235- CEP 70.160-900

Brasília – DF – e-mail: dep.davidsoares@camara.leg.br



II - VOTO DO RELATOR

Compete a esta Comissão Permanente, nos termos regimentais, analisar o mérito da Mensagem nº 1.253, de 2024, que submete à aprovação do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre o Comércio de Aeronaves Civis (TCA) da Organização Mundial do Comércio (OMC), celebrado em Genebra, em 12 de abril de 1979, bem como da Mensagem nº 1.441, de 2025, que é resultado do ofício por mim enviado para a Comissão de Relações Exteriores no dia 09 de maio alertando da necessidade do envio da integralidade dos textos do anexo do acordo. Sendo assim, a mensagem 1.441 de 2025 traz a versão atualizada e completa do Protocolo de Emenda ao Anexo do referido Acordo suprimindo a lacuna da Mensagem nº 1.253, de 2024.

O Acordo sobre o Comércio de Aeronaves Civis é um instrumento plurilateral, vigente desde 1980 e incorporado ao Anexo 4 do Acordo de Marraquexe, que constituiu a OMC. O TCA vincula atualmente 33 Membros da OMC³, incluindo as principais potências do setor aeroespacial. Seu objetivo central é alcançar a máxima liberalização do comércio mundial de aeronaves civis, motores, simuladores de voo, suas peças e componentes, e equipamentos relacionados, por meio da eliminação de tarifas aduaneiras (Artigo 2) e da redução de barreiras não tarifárias (Artigos 3 e 5), como barreiras técnicas e requisitos de licenciamento incompatíveis com o GATT/OMC. O Acordo também busca disciplinar, ainda que de forma limitada e complementar ao Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias (ASCM), o uso de subsídios e garantir que as compras governamentais se baseiem em critérios comerciais e tecnológicos (Artigos 4 e 6).

³ Sendo um acordo plurilateral, não se aplica a todos os membros da OMC, mas apenas aos seus signatários, hoje em número de 33: Albânia, Canadá, China, Egito, Estados Unidos, Geórgia, Japão, Macau, Macedônia do Norte, Montenegro, Noruega, Reino Unido, Suíça, Taiwan, União Europeia, sendo que os seguintes países do grupo europeu também são individualmente signatários: Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Dinamarca, Estônia, Espanha, França, Grécia, Irlanda, Itália, Letônia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Portugal, Romênia, Suécia.



A adesão do Brasil ao TCA apresenta vantagens estratégicas significativas para um setor de alta tecnologia e de grande relevância para a economia nacional. Os principais benefícios incluem:

1. Consolidação do Acesso a Mercados: A adesão garante tratamento livre de tarifas para as exportações brasileiras de aeronaves civis e produtos relacionados aos 33 signatários atuais, que incluem os maiores mercados para a indústria nacional, como Estados Unidos e União Europeia. Isso confere segurança jurídica e previsibilidade às nossas exportações, consolidando um acesso que, na prática, já existe, mas que passa a ser formalmente garantido no âmbito da OMC.

2. Previsibilidade e Redução de Custos de Importação: Embora as tarifas brasileiras para a maioria dos produtos cobertos já sejam nulas, a adesão vincula essa condição na OMC, impedindo aumentos tarifários futuros. Isso é relevante para a competitividade da indústria aeronáutica brasileira (fabricantes, fornecedores, companhias aéreas e setor de manutenção, reparo e revisão - MRO), que depende da importação de componentes, motores e equipamentos. A previsibilidade de custos é um fator essencial para o planejamento de longo prazo e a eficiência da cadeia produtiva.

3. Participação Estratégica na Governança do Setor: Como único produtor relevante de aeronaves ainda fora do TCA, a adesão permitirá ao Brasil participar ativamente do Comitê sobre Comércio de Aeronaves Civis (Artigo 8). Este fórum é essencial para discutir a implementação do Acordo, interpretar regras, discutir barreiras não tarifárias e, fundamentalmente, influenciar a evolução das normas que regerão o comércio de novas tecnologias aeronáuticas. A presença brasileira assegura que os interesses estratégicos do País sejam considerados em pé de igualdade com os de nossos principais concorrentes.

4. Fortalecimento da Segurança Jurídica e Sinalização Positiva: A adesão reforça o compromisso do Brasil com o sistema multilateral



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado David Soares - União Brasil/SP

de comércio e com a liberalização em setores de ponta, o que pode contribuir para a atração de investimentos e fortalecer a posição do país em negociações comerciais. Além disso, oferece um canal setorial adicional para o diálogo sobre subsídios e a resolução de disputas, complementando os mecanismos gerais da OMC.

É inegável que o cenário do comercial internacional contemporâneo é marcado por incertezas e tensões acentuadas, caracterizado por uma intensificação da guerra comercial, especialmente entre os Estados Unidos e a China, mas com repercussões globais. Disputas passadas no setor aeronáutico (Boeing vs. Airbus; Brasil vs. Canadá) e a postura mais assertiva e, por vezes, unilateralista de governos de potências do setor em relação a acordos multilaterais e à própria OMC, criam um ambiente de maior risco para os agentes econômicos.

Nesse contexto, a adesão a um acordo multilateral setorial como o TCA, que estabelece regras claras para a eliminação de tarifas e disciplina outras barreiras entre seus signatários, torna-se ainda mais relevante como um instrumento de mitigação de riscos. O TCA oferece um grau de previsibilidade e um mecanismo de diálogo e solução de controvérsias (Artigo 8) que, embora não imune aos desafios do atual cenário geopolítico e às fragilidades do sistema OMC – como demonstrado pelas prolongadas disputas sobre subsídios e pela crise do Órgão de Apelação –, representa uma alternativa preferível ao unilateralismo e à instabilidade tarifária. Para um setor estratégico como o aeroespacial brasileiro, com cadeias de valor intrinsecamente globais, a segurança jurídica proporcionada por um acordo plurilateral como o TCA é um ativo valioso para navegar em um ambiente comercial internacional volátil e potencialmente mais protecionista.

O instrumento está em conformidade com os princípios que regem as relações internacionais do Brasil e alinha-se aos objetivos de inserção competitiva do país na economia global e de fortalecimento de sua base industrial tecnológica. A adesão não implica custos adicionais significativos, uma vez que as tarifas aplicáveis já se encontram

Anexo IV – Gabinete 235 – Tel: (61) 3215.3235- CEP 70.160-900

Brasília – DF – e-mail: dep.davidsoares@camara.leg.br



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado David Soares - União Brasil/SP

majoritariamente zeradas, mas consolida juridicamente essa condição e abre novas avenidas para a participação estratégica do Brasil na governança global do setor.

Pelas razões expostas, voto pela **APROVAÇÃO** do texto do **Acordo sobre o Comércio de Aeronaves Civis da Organização Mundial do Comércio, celebrado em Genebra, em 12 de abril de 1979**, e do **Protocolo de Emenda ao Anexo do referido Acordo, celebrado em Genebra, em 5 de novembro de 2015**, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo anexo.

Sala da Comissão, em de outubro de 2025.

Deputado DAVID SOARES
Relator

Anexo IV – Gabinete 235 – Tel: (61) 3215.3235- CEP 70.160-900

Brasília – DF – e-mail: dep.davidsoares@camara.leg.br



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado David Soares - União Brasil/SP

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

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2025

(Mensagens nº 1.253, de 2024, e nº 1.441, de 2025)

Aprova o texto do Acordo sobre o Comércio de Aeronaves Civis da Organização Mundial do Comércio, celebrado em Genebra, em 12 de abril de 1979, e do Protocolo de Emenda ao Anexo do referido Acordo, celebrado em Genebra, em 5 de novembro de 2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre o Comércio de Aeronaves Civis da Organização Mundial do Comércio, celebrado em Genebra, em 12 de abril de 1979, e do Protocolo de Emenda ao Anexo do referido Acordo, celebrado em Genebra, em 5 de novembro de 2015.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em denúncia ou 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 outubro de 2025.

Deputado DAVID SOARES

Anexo IV – Gabinete 235 – Tel: (61) 3215.3235- CEP 70.160-900

Brasília – DF – e-mail: dep.davidsoares@camara.leg.br

