



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# **PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 1.020, DE 2025**

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

**Mensagem nº 1253/2024**

**Ofício nº 1367/2024**

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.

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE  
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO;  
VIAÇÃO E TRANSPORTES E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIACÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

**PUBLICAÇÃO INICIAL**

Art. 137, caput - RICD



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**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 Cíveis 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 Cíveis 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 26 de novembro de 2025.

Deputado **Filipe Barros**  
Presidente



# MENSAGEM N.º 1.253, DE 2024

(Do Poder Executivo)

**Ofício nº 1367/2024**

Submete à consideração do Congresso Nacional, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministro de Estado das Relações Exteriores e Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, o texto do Acordo sobre o Comércio de Aeronaves Civis da Organização Mundial do Comércio, celebrado em Genebra, em 12 de abril de 1979.

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE  
RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;  
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO;  
VIAÇÃO E TRANSPORTES E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)  
PROPOSIÇÃO SUJEITA À APRECIÇÃO DO PLENÁRIO  
REGIME DE TRAMITAÇÃO: PRIORIDADE (ART 151, II, 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 dos Senhores Ministro de Estado das Relações Exteriores e Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, o texto do Acordo sobre o Comércio de Aeronaves Civis da Organização Mundial do Comércio, celebrado em Genebra, em 12 de abril de 1979.

Brasília, 9 de outubro de 2024.



Brasília, 14 de Agosto de 2024

Senhor Presidente da República,

Submetemos à sua elevada consideração, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha o texto do Acordo sobre o Comércio de Aeronaves Civis (“Agreement on Trade in Civil Aircraft”, TCA) da Organização Mundial do Comércio (OMC), celebrado em Genebra, em 12 de abril de 1979.

2. O TCA almeja promover a liberalização e a segurança jurídica do comércio internacional no setor de aviação civil. Trata-se de instrumento plurilateral adotado na Rodada Tóquio do antigo GATT, em vigor desde 1980. Incorporado ao arcabouço jurídico da OMC, o TCA conta, atualmente, com 33 Membros.

3. Entre outras medidas, o Acordo estabelece a eliminação de tarifas de importação para todas as aeronaves civis e determinados produtos destinados à aviação civil (como turbinas, partes e componentes de aeronaves, simuladores de voo, pontes de embarque de passageiros e produtos utilizados a bordo), além de serviços de manutenção e reparos. Observe-se, a propósito, que as concessões tarifárias se estendem aos Membros não-participantes do Acordo. Os governos signatários tratam, ainda, da eliminação de barreiras não-tarifárias, das decisões de compras de aeronaves civis e de subsídios à exportação no setor de aviação civil.

4. As tarifas aplicadas pelo Brasil já são nulas para os produtos abrangidos pelo TCA. A acessão ao Acordo, ao consolidar essa prática, terá impactos positivos em termos de previsibilidade dos preços de insumos e constituirá sinal positivo para a atração de investimentos para o País, com destaque para a indústria de aviação civil e para empresas e companhias aéreas prestadoras de serviços aeronáuticos.

5. O Brasil passará também a participar plenamente, e em igualdade de condições, junto a outros grandes produtores mundiais, como Canadá, Estados Unidos, e União Europeia, das deliberações do Comitê TCA, que trata de temas relevantes para a aviação civil em âmbito global, inclusive quanto à aplicação do Acordo a novos produtos do setor.

6. O comércio mundial anual dos produtos cobertos pelo TCA alcança USD 3,73 trilhões em exportações e importações (média de 2018 a 2022). Na balança comercial brasileira, o valor anual é de USD 41,4 bilhões, sendo os Estados Unidos, a China, a Alemanha e a Argentina os maiores parceiros comerciais do Brasil neste universo tarifário.

7. À luz do exposto, e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o Artigo 84, inciso VIII, combinado com o Artigo 49, inciso I da Constituição Federal, submetemos-lhe o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autênticas da Convenção.



Respeitosamente,

***Assinado eletronicamente por: Mauro Luiz Iecker Vieira, Geraldo Jose Rodrigues Alckmin Filho***

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



# ACORDO SOBRE COMÉRCIO DE AERONAVES CIVIS

## PREÂMBULO

Os Signatários<sup>1</sup> do Acordo sobre Comércio de Aeronaves Civis, doravante denominado “este Acordo”;

*Observando* que, de 12 a 14 de setembro de 1973, os Ministros concordaram que a Rodada Tóquio de Negociações Multilaterais de Comércio deveria alcançar a expansão e a liberalização cada vez maior do comércio mundial por meio, *inter alia*, da remoção progressiva de obstáculos ao comércio e da melhoria do quadro internacional para a condução do comércio mundial;

*Desejando* 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;

*Desejando* incentivar o desenvolvimento tecnológico contínuo da indústria aeronáutica em escala mundial;

*Desejando* 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;

*Cientes* da importância no setor de aeronaves civis de seus interesses econômicos e comerciais mútuos gerais;

*Reconhecendo* que muitos Signatários consideram o setor aeronáutico um componente particularmente importante de política econômica e industrial;

*Buscando* eliminar efeitos adversos no comércio de aeronaves civis resultantes do apoio governamental ao desenvolvimento, produção e comercialização de aeronaves civis, enquanto reconhecem que tal apoio governamental, por si só, não seria considerado uma distorção do comércio;

*Desejando* que suas atividades de aeronaves civis operem em bases comercialmente competitivas e reconhecendo que as relações governo-indústria diferem amplamente entre si;

*Reconhecendo* suas obrigações e direitos sob o Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio, doravante denominado “GATT”, e sob outros acordos multilaterais negociados sob os auspícios do GATT;

*Reconhecendo* a necessidade de prever procedimentos internacionais de notificação, consulta, monitoramento e solução de controvérsias com vistas a assegurar uma aplicação justa, rápida e eficaz das disposições deste Acordo e manter o equilíbrio de direitos e obrigações entre eles;

*Desejando* estabelecer uma estrutura internacional que rege a conduta do comércio de aeronaves civis;

*Acordam* o seguinte:

### Artigo 1

<sup>1</sup> O termo “Signatários” é doravante usado com o significado de Partes deste Acordo.



## *Produtos cobertos*

1.1 Este Acordo se aplica aos seguintes produtos:

- (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,

seja usados como equipamento original ou de reposição na fabricação, reparo, manutenção, reconstrução, modificação ou conversão de aeronaves civis.

1.2 Para os fins deste Acordo, “aeronaves civis” significa (a) todas as aeronaves que não sejam aeronaves militares e (b) todos os outros produtos estabelecidos no Artigo 1.1 acima.

## *Artigo 2*

### *Direitos Aduaneiros e Outros Encargos*

2.1 Os Signatários concordam em:

2.1.1 eliminar, até 1º de janeiro de 1980, ou até a data de entrada em vigor deste Acordo, todos os direitos aduaneiros e outros encargos<sup>2</sup> de qualquer tipo cobrados sobre ou em conexão com a importação de produtos, classificados para fins aduaneiros sob suas respectivas posições tarifárias listadas no Anexo, se tais produtos forem para uso em aeronave civil e incorporação na mesma, no curso de sua fabricação, reparo, manutenção, reconstrução, modificação ou conversão;

2.1.2 eliminar, até 1º de janeiro de 1980, ou até a data de entrada em vigor deste Acordo, todos os direitos aduaneiros e outros encargos<sup>2</sup> de qualquer tipo cobrados sobre reparos de aeronaves civis;

2.1.3 incorporar em suas respectivas listas de compromisso do GATT, até 1º de janeiro de 1980, ou até a data de entrada em vigor deste Acordo, tratamento livre ou isento de direitos aduaneiros para todos os produtos cobertos pelo Artigo 2.1.1 acima e para todos os reparos cobertos pelo Artigo 2.1.2 acima.

2.2 Cada Signatário deverá: (a) adotar ou adaptar um sistema de administração aduaneira de uso final para dar efeito às suas obrigações nos termos do Artigo 2.1 acima; (b) garantir que o seu sistema de uso final proporcione tratamento livre ou isento de direitos aduaneiros comparável ao tratamento concedido por outros Signatários e que não seja um impedimento ao comércio; e (c) informar outros Signatários de seus procedimentos para administrar o sistema de uso final.

## *Artigo 3*

### *Barreiras Técnicas ao Comércio*

3.1 Os Signatários notam que as disposições do Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio se aplicam ao comércio de aeronaves civis. Adicionalmente, os Signatários concordam que requisitos para certificação de aeronaves civis e especificações para procedimentos de operação e manutenção serão regidos, entre os Signatários, pelas Disposições do Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio.

<sup>2</sup> “Outros encargos” terá o mesmo significado que no Artigo II do GATT.



#### *Artigo 4*

##### *Compras Dirigidas pelo Governo, Subcontratos Obrigatórios e Incentivos*

4.1 Compradores de aeronaves civis devem ser livres para selecionar fornecedores com base em fatores comerciais e tecnológicos.

4.2 Os Signatários não devem exigir de companhias aéreas, fabricantes de aeronaves ou outras entidades envolvidas na compra de aeronaves civis, nem exercer pressão desarrazoada sobre eles, (para) que adquiram aeronaves civis de qualquer fonte específica, que criaria discriminação contra fornecedores de qualquer Signatário.

4.3 Os Signatários concordam que a compra de produtos cobertos por este Acordo deve ser feita apenas com base em competição de preço, qualidade e entrega. Em conjunção com a aprovação ou concessão de contratos de aquisição para produtos cobertos por este Acordo, um Signatário pode, no entanto, exigir que suas empresas qualificadas tenham acesso a oportunidades de negócios em base competitiva e em termos não menos favoráveis do que aqueles disponíveis para as empresas qualificadas de outros Signatários.<sup>3</sup>

4.4 Os Signatários concordam em evitar vincular incentivos de qualquer tipo à venda ou compra de aeronaves civis de qualquer fonte específica que possa criar discriminação contra fornecedores de qualquer Signatário.

#### *Artigo 5*

##### *Restrições comerciais*

5.1 Os signatários não deverão aplicar restrições quantitativas (cotas de importação) ou requisitos de licenciamento de importação para restringir importações de aeronaves civis de maneira inconsistente com as disposições aplicáveis do GATT. Isso não impede sistemas de monitoramento ou licenciamento de importações consistentes com o GATT.

5.2 Os Signatários não deverão aplicar restrições quantitativas ou licenciamento de exportações ou outros requisitos semelhantes para restringir, por razões comerciais ou competitivas, exportações de aeronaves civis para outros Signatários de maneira inconsistente com as disposições aplicáveis do GATT.

#### *Artigo 6*

##### *Apoio Governamental, Créditos à Exportação e Marketing de Aeronaves*

6.1 Os Signatários notam que as disposições do Acordo sobre Interpretação e Aplicação dos Artigos VI, XVI e XXIII do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias) se aplicam ao comércio de aeronaves civis. Afirmam que, em sua participação em ou apoio a programas de aeronaves civis, devem procurar evitar efeitos adversos sobre o comércio de aeronaves civis no sentido dos Artigos 8.3 e 8.4 do Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias. Devem também levar em conta os fatores especiais que se aplicam ao setor de aeronaves, em particular o amplo apoio governamental nesta área, seus interesses econômicos internacionais e o desejo dos produtores de todos os Signatários de participar da expansão do mercado mundial de aeronaves civis.

<sup>3</sup> O uso da frase "acesso a oportunidades de negócios ... em termos não menos favoráveis ..." não significa que a quantidade de contratos concedidos às empresas qualificadas de um Signatário dá direito às empresas qualificadas de outros Signatários a contratos de quantidade semelhante.



6.2 Os signatários concordam que os preços de aeronaves civis devem ser baseados em expectativa razoável de recuperação de todos os custos, incluindo custos de programas não recorrentes, custos identificáveis e rateados de pesquisa e desenvolvimento militar em aeronaves, componentes e sistemas que são posteriormente aplicados à produção de tais aeronaves civis, custos médios de produção e custos financeiros.

### *Artigo 7* *Governos Regionais e Locais*

7.1 Além de suas outras obrigações sob este Acordo, os Signatários concordam em não requerer ou incentivar, direta ou indiretamente, governos e autoridades regionais e locais, órgãos não-governamentais e outros órgãos a tomar medidas inconsistentes com as disposições deste Acordo.

### *Artigo 8* *Vigilância, Revisão, Consulta e Solução de Controvérsias*

8.1 Será estabelecido um Comitê de Comércio de Aeronaves Civis (doravante denominado “o Comitê”) composto por representantes de todos os Signatários. O Comitê elegerá seu próprio Presidente. Reunir-se-á conforme necessário, mas não menos de uma vez por ano, com o propósito de proporcionar aos Signatários a oportunidade de realizar consultas sobre quaisquer assuntos relacionados à operação deste Acordo, incluindo desenvolvimentos na indústria de aeronaves civis, para determinar se são necessárias emendas para assegurar a continuidade de comércio livre e sem distorções, para examinar qualquer assunto para o qual não tenha sido possível encontrar solução satisfatória por meio de consultas bilaterais, e para cumprir as responsabilidades que lhe forem atribuídas nos termos deste Acordo ou pelos Signatários.

8.2 O Comitê revisará anualmente a implementação e operação deste Acordo levando em consideração seus objetivos. O Comitê deverá informar anualmente as PARTES CONTRATANTES do GATT sobre desenvolvimentos ocorridos durante o período abrangido por tal revisão.

8.3 O mais tardar no final do terceiro ano a partir da entrada em vigor deste Acordo e periodicamente a partir de então, os Signatários conduzirão negociações adicionais, com o objetivo de ampliar e melhorar este Acordo com base em reciprocidade mútua.

8.4 O Comitê poderá estabelecer órgãos subsidiários apropriados para manter sob revisão regular a aplicação deste Acordo para assegurar um equilíbrio contínuo de vantagens mútuas. Em particular, deverá estabelecer um órgão subsidiário apropriado para assegurar um equilíbrio contínuo de vantagens mútuas, reciprocidade e resultados equivalentes no que diz respeito à implementação das disposições do Artigo 2 acima relacionadas aos produtos cobertos, aos sistemas de uso final, direitos aduaneiros e outros encargos.

8.5 Cada Signatário deverá oferecer consideração empática e oportunidade adequada para consultas imediatas a respeito de comunicados apresentadas por outro Signatário com relação a qualquer assunto que afete a operação deste Acordo.

8.6 Os Signatários reconhecem ser desejável a realização de consultas com outros Signatários no Comitê para buscar solução mutuamente aceitável antes do início de investigação para determinar a existência, grau e efeito de qualquer alegado subsídio. Nas circunstâncias excepcionais em que não ocorram consultas antes do início de tais procedimentos domésticos, os Signatários notificarão imediatamente o Comitê do início de tais procedimentos e entrarão em consultas simultâneas para buscar solução mutuamente acordada que evite a necessidade de medidas compensatórias.



8.7 Caso um Signatário considere que seus interesses comerciais na fabricação, reparo, manutenção, reconstrução, modificação ou conversão de aeronaves civis foram ou provavelmente serão afetados negativamente por qualquer ação de outro Signatário, poderá solicitar a revisão do assunto pelo Comitê. Mediante tal solicitação, o Comitê se reunirá no prazo de trinta dias e revisará o assunto com a brevidade possível, com vistas a resolver as questões com a brevidade possível e, em particular, antes da resolução definitiva dessas questões em outro lugar. A este respeito, o Comitê pode emitir as decisões ou recomendações que sejam apropriadas. Tal revisão não prejudicará os direitos dos Signatários sob o GATT ou sob instrumentos negociados multilateralmente sob os auspícios do GATT, no que afetem o comércio de aeronaves civis. Com o objetivo de auxiliar na consideração das questões envolvidas, sob o GATT e tais instrumentos, o Comitê poderá fornecer assistência técnica conforme apropriado.

8.8 Os Signatários concordam que, com relação a qualquer controvérsia relacionada a um assunto coberto por este Acordo, mas não coberto por outros instrumentos negociados multilateralmente sob os auspícios do GATT, as disposições dos Artigos XXII e XXIII do Acordo Geral e as disposições do Entendimento relativos a Notificação, Consulta, Solução de Controvérsias e Vigilância serão aplicados, *mutatis mutandis*, pelos Signatários e pelo Comitê com o propósito de buscar a solução de tal controvérsia. Esses procedimentos também serão aplicados para solução de qualquer controvérsia relacionada a questão abrangida por este Acordo e por outro instrumento negociado multilateralmente sob os auspícios do GATT, se as partes envolvidas em controvérsia assim concordarem.

### *Artigo 9* *Disposições Finais*

#### 9.1 *Aceitação e Acesso*

9.1.1 Este Acordo estará aberto à aceitação por assinatura ou de outra forma pelos governos partes contratantes do GATT e pela Comunidade Econômica Europeia.

9.1.2 Este Acordo estará aberto para aceitação por assinatura ou de outra forma pelos governos que tenham acedido provisoriamente ao GATT, em termos relacionados à aplicação efetiva dos direitos e obrigações sob este Acordo, que levam em consideração direitos e obrigações nos instrumentos que preveem a sua acesso provisória.

9.1.3 Este Acordo estará aberto à acesso de qualquer outro governo em termos relacionados à aplicação efetiva dos direitos e obrigações sob este Acordo, a serem acordados entre aquele governo e os Signatários, mediante depósito junto ao Diretor-Geral das PARTES CONTRATANTES do GATT de instrumento de acesso em que constem os termos assim acordados.

9.1.4 Em relação à aceitação, as disposições do Artigo XXVI:5 (a) e (b) do Acordo Geral seriam aplicáveis.

#### 9.2 *Reservas*

9.2.1 Reservas não podem ser feitas em relação a qualquer das disposições deste Acordo sem o consentimento dos outros Signatários.



### 9.3 *Entrada em Vigor*

9.3.1 Este Acordo entrará em vigor em 1º de janeiro de 1980 para os governos<sup>4</sup> que o tenham aceitado ou a ele acedido até essa data. Para cada outro governo, entrará em vigor no trigésimo dia após a data de sua aceitação ou acessão a este Acordo.

### 9.4 *Legislação Nacional*

9.4.1 Cada governo que aceitar ou aceder a este Acordo deverá assegurar, o mais tardar na data de entrada em vigor deste Acordo para si, a conformidade de suas leis, regulamentos e procedimentos administrativos com as disposições deste Acordo.

9.4.2 Cada Signatário deverá informar o Comitê sobre quaisquer mudanças em suas leis e regulamentos relevantes para este Acordo e na administração de tais leis e regulamentos.

### 9.5 *Emendas*

9.5.1 Os Signatários podem emendar este Acordo, levando em consideração, *inter alia*, a experiência adquirida em sua implementação. Tal emenda, uma vez que os Signatários tenham concordado conforme os procedimentos estabelecidos pelo Comitê, não entrará em vigor para qualquer Signatário até que tenha sido aceita por tal Signatário.

### 9.6 *Retirada*

9.6.1 Qualquer Signatário pode retirar-se deste Acordo. A retirada produzirá efeitos ao decorrerem doze meses a partir do dia em que a notificação por escrito da retirada for recebida pelo Diretor-Geral das PARTES CONTRATANTES do GATT. Qualquer Signatário poderá, frente a tal notificação, solicitar uma reunião imediata do Comitê.

### 9.7 *Não Aplicação deste Acordo entre Signatários Específicos*

9.7.1 Este Acordo não se aplicará entre quaisquer dois Signatários se qualquer um dos Signatários, no momento em que qualquer deles aceitar ou aderir a este Acordo, não consentir com tal aplicação.

### 9.8 *Anexo*

9.8.1 O Anexo a este Acordo é parte integral do mesmo.

### 9.9 *Secretariado*

9.9.1 Este Acordo será atendido pelo secretariado do GATT.

### 9.10 *Depósito*

9.10.1 Este Acordo será depositado junto ao Diretor-Geral das PARTES CONTRATANTES do GATT, que fornecerá prontamente a cada Signatário e a cada parte contratante do

<sup>4</sup> Para efeitos deste Acordo, considera-se que o termo "governo" inclui as autoridades competentes da Comunidade Econômica Europeia.



GATT uma cópia autenticada do mesmo e de cada emenda ao mesmo de acordo com o Artigo 9.5 e uma notificação de cada aceitação ou acessão ao mesmo de acordo com o Artigo 9.1, ou cada retirada do mesmo de acordo com o Artigo 9.6.

#### 9.11 *Registro*

9.11.1 Este Acordo será registrado de acordo com as disposições do Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

*Feito* em Genebra, aos doze dias de abril de mil novecentos e setenta e nove em um único exemplar, nas línguas inglesa e francesa, cada texto sendo autêntico, exceto quando especificado de outra forma em relação às várias listas do Anexo.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Em 25 de março de 1987, o Comitê acordou que o texto em espanhol do Acordo também será considerado autêntico.



**PROTOCOLO (2001) DE EMENDA AO ANEXO  
DO ACORDO SOBRE COMÉRCIO DE AERONAVES CIVIS**

Signatários do Acordo sobre Comércio de Aeronaves Civis (doravante denominado "o Acordo"),

TENDO conduzido negociações com vista a transpor para o Anexo ao Acordo as alterações introduzidas nas versões de 1992, 1996 e 2002 do Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias (doravante denominado "Sistema Harmonizado"), bem como ampliar os produtos cobertos pelo Acordo,

ACORDARAM, por meio de seus representantes, o seguinte:

1. Após a sua entrada em vigor nos termos do parágrafo 3, o Anexo deste Protocolo substituirá o Anexo do Acordo conforme estabelecido anteriormente pelo Protocolo (1986) de emenda ao Anexo do Acordo sobre o Comércio de Aeronaves Civis.
2. Este Protocolo estará aberto à aceitação pelos Signatários do Acordo, por assinatura ou por outro meio, até 31 de outubro de 2001, ou data posterior a ser decidida pelo Comitê de Comércio de Aeronaves Civis.<sup>6</sup>
3. Este Protocolo entrará em vigor, para os Signatários que o tenham aceitado, em 1º de janeiro de 2002. Para cada Signatário, entrará em vigor no dia seguinte à data da sua aceitação.
4. Este Protocolo será depositado junto ao Diretor-Geral da Organização Mundial do Comércio, que fornecerá prontamente a cada Signatário e a cada Membro uma cópia autêntica do mesmo e uma notificação de cada aceitação do mesmo conforme o parágrafo 2.
5. Este Protocolo será registrado de acordo com as disposições do Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.
6. Este Protocolo trata apenas dos direitos aduaneiros e encargos previstos no artigo 2º do Acordo. Exceto no que diz respeito a requerer tratamento livre de direitos para produtos cobertos por este Protocolo, nada neste Protocolo ou no Acordo, conforme modificado por ele, altera ou afeta os direitos e obrigações de um Signatário, tais como existam no dia anterior à entrada em vigor de este Protocolo, sob qualquer dos Acordos da OMC mencionados no Artigo II do Acordo de Marraqueche que institui a Organização Mundial do Comércio.

FEITO em Genebra, aos seis dias do mês de junho de 2001, em um único exemplar, nos idiomas inglês, francês e espanhol, sendo todos os textos autênticos.

<sup>6</sup> Em 21 de novembro de 2001, o Comitê decidiu prorrogar indefinidamente o prazo para aceitação do Protocolo (TCA/7).



ANEXO  
**PRODUTOS COBERTOS**

Apresentação: 14/10/2024 12:27:00.000 - MESA

MSC n.1253/2024

1. Os produtos cobertos são definidos no Artigo 1 do Acordo sobre Comércio de Aeronaves Civis.

2. Os signatários concordam que os produtos abrangidos pelas descrições listadas abaixo e devidamente classificados nas posições e subposições do Sistema Harmonizado mostradas ao lado devem receber tratamento livre ou isento de direitos, se tais produtos forem para uso em aeronaves civis ou aparelhos de treinamento de voo em terra<sup>7</sup> e para incorporação nos mesmos, durante sua fabricação, reparo, manutenção, reconstrução, modificação ou conversão.

3. Esses produtos não incluem:

um produto incompleto ou inacabado, a menos que tenha 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<sup>7</sup> (por exemplo, um artigo que tenha número de peça de um fabricante de aeronaves civis),

materiais em qualquer forma (por exemplo, folhas, chapas, perfis, tiras, barras, canos, tubos ou outras formas), 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<sup>7</sup> (por exemplo, um artigo que tenha número de peça de um fabricante de aeronaves civis),

matérias-primas e bens de consumo.

4. Para efeitos deste Anexo, “Ex” foi incluído para indicar que a referida descrição do produto não esgota toda a gama de produtos dentro das posições e subposições do Sistema Harmonizado listadas abaixo.

Nota do tradutor

*No original, segue tabela contendo três colunas: “Posição SH Ex”; “Subposição SH Ex” e “Descrição”. As versões em português dos números listados nas colunas de posição e subposição são idênticas aos números listados no original. Para versão em português das descrições, deverão ser considerados os termos utilizados, em português, na versão 2002 do Sistema Harmonizado. Cabe ressaltar que as descrições de produtos listadas neste anexo não necessariamente incluem todos os produtos descritos nas subposições correspondentes do SH 2002.*

<sup>7</sup> Para efeitos do artigo 1.1 deste presente Acordo, "simuladores de voo terrestres" devem ser considerados como aparelhos de treinamento de voo em terra, conforme previsto na subposição 8805.29 do Sistema Harmonizado.



**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.



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



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.<sup>1</sup>

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 Acordo<sup>2</sup>, 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

<sup>1</sup> 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](https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/tca_e.htm).

<sup>2</sup> 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#](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 OMC<sup>3</sup>, 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).

<sup>3</sup> 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



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





Câmara dos Deputados

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

**MENSAGEM Nº 1.253, DE 2024 (Apensada: MSC 1.441/2025)**

**III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 1.253 /2024, e da MSC 1.441/2025, apensada, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do Relator, Deputado David Soares.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Filipe Barros - Presidente; André Fernandes e Luiz Nishimori - Vice-Presidentes; Arlindo Chinaglia, Átila Lins, Augusto Coutinho, Carlos Zarattini, Claudio Cajado, Damião Feliciano, Dilceu Sperafico, Dr. Fernando Máximo, Flávio Nogueira, General Girão, Gustavo Gayer, Jefferson Campos, Jonas Donizette, José Rocha, Lucas Redecker, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcel van Hattem, Marcelo Crivella, Márcio Marinho, Mario Frias, Professora Luciene Cavalcante, Rui Falcão, Sâmia Bomfim, Stefano Aguiar, Zucco, Albuquerque, Alencar Santana, David Soares, Delegado Fabio Costa, Dr. Frederico, Eros Biondini, Evair Vieira de Melo, General Pazuello, Marcos Pollon, Pastor Eurico, Paulo Magalhães, Pedro Lupion, Pr. Marco Feliciano, Reinhold Stephanes, Rosangela Moro e Sargento Fahur.

Plenário da Comissão, em 26 de novembro de 2025.

Deputado FILIPE BARROS  
Presidente



**FIM DO DOCUMENTO**