



SENADO FEDERAL

MENSAGEM

Nº 303, DE 2010
(nº 657/2010, na origem)

Senhores Membros do Senado Federal,

De conformidade com o art. 52, inciso IV, da Constituição, e com o art. 39 da Lei nº 11.440, de 29 de dezembro de 2006, submeto à apreciação de Vossas Excelências a escolha, que desejo fazer, do Senhor JORGE D'ESCRAGNOLLE TAUNAY FILHO, Ministro de Primeira Classe da Carreira de Diplomata do Quadro Permanente do Ministério das Relações Exteriores, para exercer o cargo de Delegado Permanente do Brasil junto à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), sediada em Montreal, Canadá.

Os méritos do Senhor Jorge D'Escragnolle Taunay Filho que me induziram a escolhê-lo para o desempenho dessa elevada função constam da anexa informação do Ministério das Relações Exteriores.

Brasília, 25 de novembro de 2010.

Assinatura manuscrita em tinta preta, com uma grande letra inicial 'J' e uma assinatura fluida que se estende para a direita.

EM No 00476 MRE

Brasília, 8 de novembro de 2010.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

De acordo com o art. 84, inciso XXV, da Constituição Federal, e com o disposto no artigo 39 da Lei nº 11.440, de 29 de dezembro de 2006, submeto à apreciação de Vossa Excelência a anexa minuta de Mensagem ao Senado Federal destinada à indicação de **JORGE D'ESCRAGNOLLE TAUNAY FILHO**, Ministro de Primeira Classe da Carreira de Diplomata do Quadro Permanente do Ministério das Relações Exteriores, para exercer o cargo de Delegado Permanente do Brasil junto à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), sediada em Montreal, Canadá.

2. Encaminho, igualmente anexos, informação sobre a organização e *curriculum vitae* de **JORGE D'ESCRAGNOLLE TAUNAY FILHO** que, juntamente com a Mensagem ora submetida à apreciação de Vossa Excelência, serão apresentados ao Senado Federal para exame por parte de seus ilustres membros.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Celso Luiz Nunes Amorim

INFORMAÇÃO

CURRICULUM VITAE

MINISTRO DE PRIMEIRA CLASSE JORGE D'ESCRAGNOLLE TAUNAY FILHO

CPF.: 205.366.237-91

ID.: 5128 MRE

1947 Filho de Jorge d'Escragnolle Taunay e Mary Elizabeth Penna e Costa d'Escragnolle Taunay, nasce em 1 de junho, em Paris/França (brasileiro de acordo com o artigo 42, parágrafo 1. Decreto nº. 4.857, combinado com o artigo 140 da Constituição Federal)

1970 Direito pela Faculdade Brasileira de Ciências Jurídicas/RJ

1971 CPCD - IRBr

1973 Terceiro Secretário em 16 de fevereiro

1973 Divisão da América Meridional II, Assistente

1974 Departamento de Cooperação Científica, Técnica e Tecnológica, assistente

1975 CAD - IRBr

1976 Segundo Secretário, por merecimento, em 1º de setembro

1976 Consulado-Geral em Nova York, Terceiro, Segundo Secretário e Cônsul-Adjunto

1979 Embaixada em Montevidéu, Segundo Secretário

1979 Divisão do Pessoal, assessor e Chefe, substituto

1979 Primeiro Secretário, por merecimento, em 12 de dezembro

1985 Divisão de Pagamentos, Chefe, substituto e Chefe

1986 Conselheiro, por merecimento, em 17 de dezembro

1987 Embaixada em Lisboa, Conselheiro

1990 Embaixada em Harare, Conselheiro

1991 CAE - IRBr, As opções estratégicas do Brasil na África Austral. O papel do Zimbábue.

1993 Divisão da África II, Chefe

1995 Consulado-Geral em Marselha, Cônsul-Geral

1996 Ministro de Segunda Classe, por merecimento, em 30 de junho

1999 Embaixada em Luanda, Embaixador

2001 Ministro de Primeira Classe, por merecimento, em 29 de dezembro

2005 Coordenação-Geral das Secretarias Pro Tempore

2006 Subsecretaria-Geral da América do Sul, Subsecretário-Geral

2007 Embaixada em Lima, Embaixador


JOSÉ BORGES DOS SANTOS JUNIOR
Diretor do Departamento do Serviço Exterior

DADOS BÁSICOS

DELEGAÇÃO PERMANENTE DO BRASIL JUNTO À ORGANIZAÇÃO DE
AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL – OACI

OUTUBRO DE 2010

SUMÁRIO

1. DELEGAÇÃO PERMANENTE DO BRASIL JUNTO À ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (DELBRASMONT)	p. 02
2. ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI)	p. 03
2.1 Histórico	p. 03
2.2 Finalidades	p. 05
2.3 Estrutura	p. 06
2.3.1 Assembleia	p. 06
2.3.2 Conselho	p. 07
2.3.3 Secretariado	p. 09
2.3.4 Escritórios Regionais	p. 10
2.4 Questões de interesse do Brasil.....	p. 11
3. CONVENÇÃO SOBRE A DIVERSIDADE BIOLÓGICA (CDB)	p. 14
3.1 Propósito	p. 14
3.2 Evolução	p. 14
3.3 Estrutura	p. 14
3.4 Encontros	p. 15
3.5 Endereço	p. 15
4. FUNDO MULTILATERAL PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PROTOCOLO DE MONTREAL ...	p. 16
4.1 Propósito	p. 16
4.2 Evolução	p. 16
4.3 Endereço	p. 17

1. DELEGAÇÃO PERMANENTE DO BRASIL JUNTO À ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (DELBRASMONT)

A Delegação Permanente do Brasil junto à Organização de Aviação Civil Internacional foi criada pelo Decreto nº 6.055, de 6 de março de 2007. Compete à Delegação brasileira:

- a) representar o Brasil no que tange aos compromissos assumidos na Convenção de Chicago (CACI);
- b) em casos específicos, supervisionar a atuação do representante brasileiro na Comissão de Navegação Aérea (CNA);
- c) acompanhar e designar representantes para as Comissões, os Comitês, os Grupos de Trabalho, os Grupos de Estudo do Conselho, da CNA e do Secretariado;
- d) participar, por intermédio do Assessor de Navegação Aérea, das atividades da CNA;
- e) manter os enlaces entre as autoridades brasileiras de aviação civil e a OACI; e
- f) apoiar as representações brasileiras em eventos da Organização.

Nos termos do artigo 2º do Decreto 6.055/07, os temas referentes à Convenção sobre Diversidade Biológica (CDB) e ao Fundo Multilateral para a Implementação do Protocolo de Montreal ficam igualmente afetos à Delegação.

A abertura dessa Missão Diplomática encontra-se em consonância com a elevada prioridade atribuída à continuidade das relações brasileiras nos foros multilaterais e constitui importante base de apoio à promoção e ao fomento dos interesses do Brasil no desenvolvimento das áreas técnicas, jurídicas e econômicas relativas ao transporte aéreo internacional e ao meio ambiente.

A Delegação Permanente do Brasil junto à OACI é constituída por um delegado e um substituto, indicados pelo Comando da Aeronáutica. O País participa do Conselho da OACI desde a fundação do órgão. Em 1997, um brasileiro, Renato Cláudio Costa Pereira, foi eleito secretário-geral da Organização, com mandato de três anos. Ele foi o primeiro brasileiro e o segundo latinoamericano a ocupar o cargo.

2. OACI – ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL

A Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) foi criada como resultado da Convenção de Chicago, realizada em 1944, nos Estados Unidos. Com sede em Montreal, Canadá, tem escritórios em todos os continentes. O órgão é ligado à Organização das Nações Unidas (ONU) e conta atualmente com 190 países-membros. Entre seus principais objetivos cabe destacar: o fomento à segurança contra atos de interferência (security) e à segurança de voo (safety), proteção ao meio ambiente, manutenção à continuidade e à eficiência das operações aéreas e o fortalecimento da legislação relacionada à aviação civil.

2.1. Histórico

Com o acelerado desenvolvimento da aviação durante a Segunda Guerra Mundial, sentiu-se a necessidade de regulamentar a aviação civil internacional. No início de 1944, o governo dos Estados Unidos consultou outras nações sobre esse assunto e convidou 55 países para que se reunissem na cidade de Chicago, em novembro daquele ano, a fim de discutir o futuro da aviação civil. Durante cinco semanas, delegados de 52 países, entre eles o Brasil, estudaram os problemas da aviação civil internacional. O resultado foi a Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), instrumento que estabelece os princípios e regulamenta todos os aspectos da aviação civil internacional.

A Convenção de Chicago foi ratificada em 26 de março de 1946 e sua promulgação ocorreu por meio do Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946. Entrou em vigor internacional no dia 4 de abril de 1947, quando foi atingido o número de ratificações necessárias (26 Estados). A Convenção estabeleceu os princípios gerais do Sistema de Aviação Civil Internacional, utilizados até os dias atuais. O trabalho de maior importância na Conferência foi no campo técnico, pois estabeleceu as bases para um conjunto de regras e regulamentações relativas à navegação aérea, que significou importante passo na segurança aérea e abriu caminhos para a aplicação de um sistema comum de navegação aérea para o mundo todo.

Em seus 96 artigos e 18 Anexos, a Convenção de Chicago estabelece os direitos e as obrigações de todos os Estados Contratantes, prevê a adoção de normas e métodos internacionais recomendados (Standards and Recommended Practices - SARPs) para regular a navegação aérea, recomenda aos Estados Contratantes que estabeleçam serviços e instalações de navegação aérea e propõe que se facilite o transporte aéreo mediante a redução de trâmites alfandegários e de imigração. A Convenção reconhece o princípio da soberania exclusiva e absoluta de todo Estado sobre o espaço aéreo correspondente a seu território e estabelece que não se poderá explorar nenhum serviço aéreo internacional regular sobre o território de um Estado Contratante ou para o interior deste sem o seu consentimento prévio.

Os 18 anexos à Convenção estão distribuídos da seguinte forma:

- Anexo 1 - Licença de Pessoal
- Anexo 2 - Regras do Ar
- Anexo 3 - Meteorologia
- Anexo 4 - Cartas Aeronáuticas
- Anexo 5 - Unidades de Medida
- Anexo 6 - Operação de Aeronaves
- Anexo 7 - Marcas e Registro de Nacionalidade
- Anexo 8 - Aeronavegabilidade
- Anexo 9 - Facilitação
- Anexo 10 - Telecomunicações
- Anexo 11 - Tráfego Aéreo
- Anexo 12 - Busca e Salvamento
- Anexo 13 - Segurança Operacional (Safety)
- Anexo 14 - Aeródromos
- Anexo 15 - Informações Aeronáuticas
- Anexo 16 - Proteção do Meio ambiente
- Anexo 17 - Segurança da Aviação Civil (Security)
- Anexo 18 - Cargas Perigosas

Devido aos inevitáveis atrasos da ratificação da Convenção, a Conferência realizou a assinatura de um acordo provisório, que previa a criação de uma Organização Internacional Provisória de natureza técnica e consultiva com propósitos de colaboração no campo da aviação civil internacional nomeada Organização Provisória de Aviação Civil Internacional (OPACI). Esta organização permaneceu em operação de agosto de 1945 a abril de 1947, quando a OACI passou a existir permanentemente.

Desde o começo das atividades da OPACI/OACI, foi definido o serviço de Secretariado, especialmente no campo tecnológico, com a finalidade de cobrir duas atividades principais:

- Aplicação de regras gerais e regulamentações relativas a treinamento e licenciamento de pessoal aeronáutico, tanto para trabalhos no ar quanto no solo; sistemas de comunicação e procedimentos; regras para o sistema de controle de tráfego aéreo e práticas aéreas; requerimentos de aeronavegabilidade para aeronaves de navegação aérea internacional, bem como a sua identificação e registro; meteorologia aeronáutica, mapas e gráficos. Por razões óbvias, esses aspectos requeriam uniformidade em escala mundial, uma vez que a navegação aérea se tornava uma possibilidade real. As atividades em tela, portanto, tiveram que de ser tratadas por um órgão central, na sede da OACI, mantendo todas as informações num só lugar, para facilitar o desenvolvimento e evitar problemas.
- Aplicação prática dos serviços de navegação aérea e facilitação dos Estados para sua implementação coordenada em áreas específicas onde condições de funcionamento e outros parâmetros considerados relevantes pudessem ser comparados.

Para cumprir o último objetivo, foi acordado subdividir a superfície da terra em regiões com distintos e específicos problemas de navegação de naturezas semelhantes.

Um exemplo típico deste processo é ilustrado por uma comparação entre a "Região do Atlântico Norte (NAT)", onde a preocupação principal com navegação é relativa a voos internacionais de longo alcance, e a "Europa-mediterrânea (EUR)", onde a coordenação das operações trans-europeias com voos domésticos e o tráfego internacional de curto alcance constituem o maior problema.

Uma vez criadas as regiões, foi necessário providenciar órgãos capazes de ajudar os Estados na resolução dos seus problemas de acordo com suas especificidades regionais. Foi acordada, portanto, para melhor alcançar esses objetivos, a criação de Escritórios Regionais a serem localizados nas próprias regiões ou o mais perto possível da região de atuação.

Como resultado, a OACI adotou os conceitos de Regiões e de Escritórios Regionais, acordando que todas as atividades deveriam funcionar dentro de suas regiões, desde que não entrassem em conflito com as atividades mundiais da Organização. Reconheceu-se, também, que tais atividades poderiam variar de região para região, levando em conta o ambiente econômico, técnico ou social da região em questão.

2.2. Finalidades

A Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) tem como principais objetivos o desenvolvimento dos princípios e das 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. Além de estudar problemas técnicos, jurídicos e econômicos relativos ao transporte aéreo internacional, desenvolve um trabalho importante no campo da assistência técnica, ao buscar organizar e dar maior eficiência aos serviços de infra-estrutura aeronáutica nos países em desenvolvimento. Essa assistência é prestada por meio de equipes de especialistas, enviados aos diversos países para organizar e orientar a operação dos serviços técnicos indispensáveis à aviação civil, e de bolsas de estudo para cursos de especialização.

As finalidades estatutárias da OACI são desenvolver princípios e técnicas de navegação aérea internacional, bem como fomentar a organização e o crescimento do transporte aéreo internacional. Para consecução dessas finalidades a Organização deverá:

- a) assegurar o desenvolvimento seguro e ordenado da aviação civil internacional;
- b) fomentar técnicas de desenho e utilização de aeronaves para fins pacíficos;
- c) estimular a utilização do espaço aéreo, das instalações aeroportuárias e dos serviços de navegação aérea para a aviação civil internacional;
- d) atender à necessidade de um transporte aéreo seguro, regular, eficaz e econômico;
- e) evitar desperdício econômico em razão da concorrência excessiva;

- f) assegurar que os Estados membros tenham seus direitos respeitados e que cada país tenha a oportunidade de explorar empresas de transporte aéreo internacional;
- g) evitar a discriminação entre os Estados membros;
- h) promover a segurança de voo na navegação aérea internacional; e
- i) impulsionar o desenvolvimento da aeronáutica civil internacional em todos os seus aspectos.

Atualmente, a OACI trabalha para alcançar sua visão de desenvolvimento seguro e sustentável da aviação civil por meio da cooperação entre os seus Estados membros.

Para implementar essa visão, estabeleceu os seguintes objetivos estratégicos para o período 2005-2010:

1. Segurança contra atos ilícitos (security) - Melhorar a segurança global da aviação civil;
2. Segurança de voo (safety) - Melhorar a segurança global da aviação civil;
3. Proteção ao Meio Ambiente - Minimizar os efeitos prejudiciais da aviação civil mundial sobre o meio ambiente;
4. Eficiência – Melhorar a eficiência das operações da aviação;
5. Continuidade - Manter a continuidade das operações da aviação; e
6. Estado de Direito - Reforçar a legislação que rege a aviação civil internacional.

2.3. Estrutura

A constituição da OACI é a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, elaborada pela Conferência de Chicago em 1944. De acordo com os termos da Convenção, a Organização é composta por uma Assembleia, um Conselho de associação limitada com vários órgãos subordinados e um Secretariado. Seus diretores são o Presidente do Conselho e Secretário-Geral.

2.3.1. ASSEMBLEIA

Poder máximo da Organização. Fixa as diretrizes que a orientam, assim como analisa o trabalho realizado no período anterior e planeja as atividades para os três anos seguintes. É constituída por todos os Estados contratantes, contando atualmente com 190 Estados Membros, que se reúnem a cada três anos (2007, 2010, 2013, ...) e, extraordinariamente, em qualquer época, por convocação do Conselho ou a pedido de dez Estados Contratantes.

Cada Estado Contratante tem direito a um voto, e as decisões são tomadas por maioria simples, salvo disposição da Convenção de Chicago em contrário.

2.3.2. CONSELHO

Órgão executivo da OACI, de caráter permanente, composto atualmente por 36 Estados-membros, cujos delegados dirigem a Organização em nível político. São eleitos a cada triênio, durante a realização da Assembleia da Organização, obedecendo a três categorias: os Estados de maior importância no transporte aéreo, os Estados que fazem a maior contribuição aos serviços de navegação aérea internacional e os Estados que irão garantir maior representatividade geográfica regional.

Como órgão regulador, o Conselho dirige o trabalho da Organização e dispõe de órgãos que se reportam a ele (Comissão de Navegação Aérea e os Comitês de Transporte Aéreo, de Finanças, de Cooperação Técnica, de Interferência Ilícita e de Ajuda Coletiva para os Serviços de Navegação Aérea).

O Conselho adota os SARPs (Standards and Recommended Practices – Normas e Práticas Recomendadas) a serem incluídos nos Anexos da Convenção de Chicago; atua como árbitro no caso de litígios entre Estados Contratantes em situações que possam prejudicar o desenvolvimento da navegação aérea internacional; e, em caráter geral, toma as medidas necessárias para manter a segurança e a regularidade do transporte aéreo internacional.

A eleição para o cargo de Presidente do Conselho é realizada na primeira sessão do Conselho, após a reunião da Assembleia.

Para o triênio 2011-2013, foram eleitos membros do Conselho, nos termos do artigo 50 da Convenção de Chicago, os 36 países a seguir:

Grupo I (11 Estados de maior importância no Transporte Aéreo)

Alemanha, Austrália, Brasil, Canadá, China, Estados Unidos, França, Itália, Japão, Reino Unido e Rússia.

Grupo II (12 Estados que mais contribuem para prover instalações e serviços para a Navegação Aérea Civil Internacional)

África do Sul, Arábia Saudita, Argentina, Bélgica, Cingapura, Colômbia, Dinamarca, Egito, Espanha, Índia, México e Nigéria.

Grupo III (13 Estados que asseguram a representação geográfica no Conselho)

Burkina Faso, Camarões, Coreia do Sul, Cuba, Emirados Árabes Unidos, Eslovênia, Guatemala, Malásia, Marrocos, Paraguai, Peru, Suazilândia e Uganda.

É importante ressaltar a representatividade latino-americana e do Caribe no Conselho. São oito Estados, ocupando os seguintes assentos:

1º Grupo – Brasil, eleito e reeleito desde a criação da Organização;

2º Grupo – Argentina, Colômbia e México;

3º Grupo – Cuba, Guatemala, Paraguai e Peru, que representam grupos de Estados de suas respectivas regiões, cujos países se alternam na representação.

Estrutura do Conselho:

O Conselho da OACI é composto por 6 órgãos técnicos: Comissão de Navegação Aérea; Comitê de Transporte Aéreo; Comitê de Ajuda Coletiva para os Serviços de Navegação Aérea; Comitê de Finanças; Comitê sobre Interferência Ilícita na Aviação Civil Internacional e suas Instalações e Serviços; e Comitê Jurídico.

- Comissão de Navegação Aérea – trata de questões técnicas do interesse da Aviação Civil;

- Comitê de Transporte Aéreo – trata de questões que têm reflexos nos interesses comerciais das empresas aéreas, assuntos econômicos da navegação aérea internacional;

- Comitê de Ajuda Coletiva para os Serviços de Navegação Aérea – visa a apoiar os Estados mais carentes na melhoria de seus serviços de apoio à Aviação Civil Internacional;

- Comitê de Finanças – trata do planejamento e controle dos gastos da Organização, que depende da contribuição dos Estados;

- Comitê sobre Interferência Ilícita na Aviação Civil Internacional e suas Instalações e Serviços – trata do desenvolvimento de métodos para melhorar a segurança contra atos que ponham em risco a aviação civil, ou seja, *security*.

- Comitê Jurídico – trata do estudo e desenvolvimento de novos Instrumentos jurídicos do interesse da coletividade dos Estados, bem como do aperfeiçoamento dos já existentes.

- Comissão de Navegação Aérea – é responsável pelos assuntos técnicos relacionados com a segurança operacional (*safety*) e com a proteção do meio ambiente. O colegiado é formado por 19 especialistas com qualificações e experiência apropriadas na ciência e na prática aeronáuticas. Os membros dessa Comissão são eleitos pelo Conselho entre os indicados pelos Estados Contratantes.

Esses órgãos técnicos, com exceção da Comissão de Navegação Aérea, que atua de modo permanente, trabalham de modo intermitente e são compostos por representantes dos Estados. Tais órgãos mantêm permanente ligação com seus correspondentes que operam na estrutura do Secretariado.

Dos 18 Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, 16 referem-se a questões de navegação aérea.

Cabe à Comissão de Navegação Aérea:

- Discutir e preparar os Padrões de Normas e Práticas Recomendadas (SARP) a serem submetidos ao Conselho para análise, adoção e posterior inclusão nos Anexos à Convenção; e

- Examinar, coordenar e planejar o programa técnico da OACI em matéria de Navegação Aérea.

Ressalte-se que, diferentemente dos representantes no Conselho, os especialistas que compõem a Comissão de Navegação Aérea atuam a título pessoal.

2.3.3. SECRETARIADO

Órgão operacional-administrativo da OACI ao qual está vinculado o corpo de funcionários da OACI. Diferentemente dos dois órgãos anteriores, o Secretariado não é composto por Estados e, sim, por pessoas físicas, indicadas pelos Estados. Portanto, enquanto uma opinião dada na Assembleia e no Conselho é uma posição de um Estado, uma opinião dada no âmbito do Secretariado é considerada uma posição individual, sem necessariamente representar a opinião do Estado de nacionalidade do indivíduo.

Atualmente, o Secretário-Geral do OACI é o francês Raymond Benjamin, eleito pelo Conselho desde agosto de 2009, para um período de 3 anos.

O Secretário-Geral possui sob a sua chefia o “Gabinete do Secretário-Geral”, diretamente responsável pela gestão e desempenho no trabalho eficaz das atividades atribuídas a esse Gabinete relacionadas com as Relações Externas e Informação Pública; Finanças; Programas de Avaliação; Auditoria e Gestão de Revisão e dos Assuntos Regionais, incluindo o funcionamento dos sete escritórios regionais.

Estrutura do Secretariado:

O Secretariado é composto por 5 Bureaux: Bureau de Navegação Aérea; Bureau de Transporte Aéreo; Bureau Jurídico; Bureau de Assistência Técnica/Administração; e Bureau de Serviços.

- Bureau de Navegação Aérea – desenvolve estudos técnicos para a Comissão de Navegação Aérea, bem como Padrões de Normas e Práticas Recomendadas (SARP), relacionadas com segurança, regularidade e eficiência na navegação aérea internacional para o Conselho;

- Bureau de Transporte Aéreo – Providencia assistências especializadas exigidas pela Assembleia, Conselho, Comitê de Transportes Aéreos (ATC), Comissão da Interferência Ilícita (UIC), Comissão Mista de Apoio de Serviços de Navegação Aérea (JSC) e por conferências especializadas de divisões, de painéis e de grupos de reuniões trabalhistas que podem ser convocadas no campo dos transportes aéreos;

- Bureau de Assuntos Jurídicos e Relações Externas – presta aconselhamento e assistência à Secretaria-Geral e por meio desta, também aos diversos órgãos da Organização e Estados-membros da OACI, em matéria constitucional, administrativa e processual e, também, sobre problemas de direito internacional, aéreo, comercial, trabalhista e afins. Isso inclui pesquisas e estudos no campo do direito aéreo internacional público e privado sobre itens do Programa Geral de Trabalho do Comitê Jurídico, bem como a preparação da documentação para o Comitê Jurídico, para conferências diplomáticas, para o Conselho, para órgãos subordinados ao Conselho e para a Assembleia. O Gabinete Jurídico é responsável pelas funções de depositário da OACI em vários tratados, bem como pelo registro de acordos nos termos dos artigos 81 e 83 da Convenção de Chicago. As funções do Departamento Jurídico também incluem a cooperação e coordenação de atividades legais com as Nações Unidas e outras organizações internacionais;

- Bureau de Cooperação Técnica – auxilia na execução dos projetos com neutralidade, transparência e objetividade; e

- Bureau de Assistência Técnica/Administração e Serviços – é responsável por fornecer apoio administrativo, como exigido pela Organização, relacionado a pessoal, linguagem e publicações; serviços de conferência e escritório; tecnologias da informação e comunicação; registro, distribuição e vendas; Web, biblioteca e arquivos; Assembleia, Conselho e gestão de qualidade.

2.3.4. ESCRITÓRIOS REGIONAIS

Fora da Sede, a OACI conta com 7 escritórios regionais, que cuidam dos interesses da Organização nas diferentes regiões do mundo e são bases de apoio ao planejamento e instalação, conforme preconizado pela Organização, da infra-estrutura necessária às operações do transporte aéreo internacional:

- Escritório da África Oriental e Sul da África, situado em Nairóbi, Quênia;
- Escritório da África Ocidental e da África Central, situado em Dacar, Senegal;
- Escritório da Ásia e do Pacífico, situado em Bangkok, Tailândia;
- Escritório da Europa e do Atlântico Setentrional, situado em Paris, França;

- Escritório da América do Norte, América Central e do Caribe, situado na Cidade do México, México;

- Escritório do Oriente Médio, situado no Cairo, Egito; e
- Escritório da América do Sul, situado em Lima, Peru.

O trabalho permanente da OACI tem sido altamente produtivo, especialmente em matéria técnica. Os Anexos Técnicos representam grande acervo de trabalho e espelham o notável progresso da Aviação Civil. O Brasil, na OACI, tem sido extremamente atuante e vem fazendo parte do Primeiro Grupo do Conselho desde a sua criação, em 1944. A posição do Brasil é de liderança, justificada pela imponente do país no transporte aéreo internacional. É de notar o longo histórico de atuação do Brasil, que participa ininterruptamente do Conselho desde a criação da OACI, além de integrar os Comitês de Transporte Aéreo, Finanças, Cooperação Técnica, Proteção Ambiental, Jurídico e diversos painéis. O País contribui, atualmente, com 0,92% do orçamento da Organização (cerca de CAD\$ 682 mil). Cabe ressaltar, ademais, a presença de 9 brasileiros no Secretariado da OACI.

2.4. Questões de interesse do Brasil.

Atos de interferência ilícita contra a aviação civil ("security")

O tema dos atos de interferência ilícita contra a aviação civil internacional ganhou relevância na agenda da OACI especialmente após os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001. Medidas contra atos de terrorismo estão previstas no Anexo 17 da Convenção de Chicago ("Security: Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference"), com destaque para coleta de dados sobre passageiros, intercâmbio de informações entre Estados, tecnologias de inspeção e de documentos de viagem. Cumpre recordar que a Organização realiza auditorias periódicas em todos os seus Estados-membros.

À questão de "security" também está vinculada a Facilitação (Anexo 9 da Convenção de Chicago, acerca de procedimentos de aduana, imigração e navegação, entre outros, que devem ser adotados pelos Estados-membros da Convenção). Busca-se manter um equilíbrio entre os imperativos de "security" e de "facility", de modo que as medidas de segurança não ocorram com prejuízo à facilitação de trânsito dos passageiros. A temática da facilitação do trânsito de passageiros e de aeronaves ganha importância para o Brasil à luz dos grandes eventos esportivos previstos para 2014 e 2016, durante os quais o País deverá reforçar os procedimentos de segurança a fim de prevenir atos de interferência ilícita. Para acompanhamento das questões de "security" e facilitação, o Posto conta com Oficial de Ligação da Polícia Federal.

As Convenções para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves (Haia, 1970); para Repressão aos Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil (Montreal, 1971); sobre a Marcação dos Explosivos Plásticos para Efeitos de Detecção (Montreal, 1991); e o Protocolo à Convenção de Montreal (Montreal, 1988), ratificados pelo Brasil e depositados junto à OACI, constituem parte do elenco das 13 convenções universais de prevenção e combate ao terrorismo. As Convenções de Montreal (1971) e da Haia (1970) foram modernizadas pela Conferência Diplomática da OACI sobre Direito Aeronáutico, realizada em Pequim, de 30 de agosto a 10 de setembro de 2010. Na ocasião, ambas foram firmadas pelo Brasil. A Convenção de Montreal (1971) agora se intitula Convenção de Pequim (2010) e a Convenção da Haia (1970) recebeu Protocolo Suplementar, igualmente nomeado em homenagem àquela cidade chinesa.

Aviação Civil e Mudança do Clima

Antecedentes:

A aviação internacional é atualmente responsável por 2% das emissões globais de gases de efeito estufa. De todo modo, o tema poluição – seja em termos de ruído, seja em termos de emissões – está na agenda da OACI mesmo antes da visibilidade política que o assunto adquiriu com o debate sobre aquecimento global.

Em meio às crescentes preocupações mundiais em torno do tema mudança do clima, a 36ª Sessão da Assembleia-Geral da OACI (setembro de 2007) decidiu criar o Grupo Internacional sobre Mudanças Climáticas na Aviação (GIACC, na sigla em inglês), para discutir e elaborar mecanismos que poderiam permitir a redução sustentável das emissões de gases de efeito estufa pelos motores das aeronaves com o mínimo de impacto sobre as atividades aéreas.

O GIACC foi formado por representantes de quinze países: Austrália, Brasil, Canadá, China, França, Alemanha, Índia, Japão, México, Nigéria, Federação Russa, Arábia Saudita, África do Sul, Suíça e Estados Unidos. Seu Termo de Referência identificava as seguintes ações e estratégias que balizariam os trabalhos: i) medidas voluntárias; ii) disseminação das tecnologias e avanços não só nas aeronaves mas também em equipamentos de solo; iii) melhorias no gerenciamento de tráfego aéreo; iv) medidas baseadas em mercado; v) identificação de métricas para avaliação eficiente dos resultados.

Ao concluir os trabalhos, o Grupo apresentou minuta de Resolução. Contudo, tendo em vista pontos divergentes entre os membros e a importância de buscar texto de consenso a ser levado à 37ª Assembleia-Geral, o Conselho da OACI decidiu aperfeiçoar o exercício por meio da criação de novo grupo, chamado “DGCA” (sigla em inglês para Diretores-Gerais de Aviação Civil).

Ainda assim, verificou-se a persistência de importantes diferenças entre as posições dos países desenvolvidos e dos países em desenvolvimento. Os principais pontos contenciosos sobre a matéria na OACI referem-se a metas de crescimento de emissões e medidas de mercado.

Posição Oficial:

Tanto nas reuniões do GIACC quanto nas reuniões do DGCA e na 37ª Assembleia-Geral da OACI, o Brasil sempre realçou estar comprometido com a adoção de ações para combater a mudança do clima no contexto do desenvolvimento sustentável, com base nos compromissos assumidos na UNFCCC (Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança Climática) e no Protocolo de Quioto.

Na discussão do tema, a delegação do Brasil se pautou pelos seguintes princípios básicos:

a) Preservação dos princípios consagrados do regime internacional de combate à mudança do clima e a necessidade de se coordenar com a UNFCCC e o Protocolo de

Quioto as ações internacionais da OACI relacionadas à mitigação das supracitadas emissões;

b) Respeito às necessidades específicas dos países em desenvolvimento, conforme previsto na UNFCCC, no Protocolo de Quioto e na Convenção de Chicago;

c) Harmonização dos aspectos técnicos e legais dos regimes internacionais do clima e da aviação civil internacional;

d) Estímulo ao uso de combustíveis alternativos na aviação civil, bem como a transferência de tecnologia correlata aos países em desenvolvimento;

e) Utilização como base das discussões da linguagem de consenso alcançada pelo GIACC (Grupo sobre Aviação Internacional e Mudança do Clima) e consolidada na Reunião de Alto Nível, realizada em outubro de 2009, - nos termos da Resolução A36-22, anexo K, adotada na 36ª Sessão da Assembléia da OACI.

Contexto Político:

Pela dificuldade no tratamento de emissões de gases de efeito estufa no transporte internacional aéreo e marítimo (emissões efetuadas em áreas internacionais), o Protocolo de Quioto delegou o tema dos chamados “bunker fuels” à OACI e à IMO, respectivamente.

O tratamento do tema mudanças climáticas na aviação situa-se na interseção das atribuições de dois regimes internacionais: o da OACI e o da UNFCCC (Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima). O primeiro baseia-se no princípio da não-discriminação entre os Estados Membros, enquanto o segundo funda-se no princípio de responsabilidades comuns, porém diferenciadas.

3. CONVENÇÃO SOBRE A DIVERSIDADE BIOLÓGICA (CDB)

Secretariado da Convenção sobre Diversidade Biológica (CDB)

3.1. Propósito

O Secretariado foi estabelecido pelo artigo 24 da Convenção sobre Diversidade Biológica (CDB). Foi aberto para assinaturas na Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (CNUMAD) no Rio de Janeiro, em junho de 1992 e entrou em vigor em 29 de Dezembro de 1993. É administrado pelo Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA) e também serve como secretariado da Convenção do Protocolo de Cartagena sobre Biossegurança. Em Abril de 2010, havia 193 partes na Convenção.

A Convenção possui três objetivos:

- a) Conservação da diversidade biológica;
- b) O uso sustentável de seus componentes; e
- c) A divisão justa e equitativa dos benefícios decorrentes do uso de recursos genéticos.

3.2. Evolução

O Protocolo de Cartagena sobre Biossegurança, aprovado no primeiro encontro extraordinário da Conferência das Partes (COP-1) em 2000, visa garantir a proteção adequada para a segurança na transferência, manejo e uso de organismos vivos modificados resultantes de tecnologia moderna que podem afetar adversamente a conservação e uso sustentável da diversidade biológica, especialmente em movimentos transfronteiriços. Em Abril de 2010, havia 158 Partes no Protocolo.

3.3. Estrutura

O Secretariado prepara e gera encontros para a COP e seus órgãos secundários, como por exemplo, o Órgão Subsidiário de Assessoramento Científico, Técnico e Tecnológico (SBSTTA, sigla em inglês) e coordena outros órgãos internacionais relevantes.

O Mecanismo de compensação (clearing-house mechanism) foi estabelecido pelo Artigo 18.3 da Convenção para promover e facilitar a cooperação técnica e científica.

Os artigos 20 e 21 estabelecem mecanismos que visam providenciar recursos financeiros aos países em desenvolvimento para os propósitos da Convenção. O Fundo Global para o Meio Ambiente (GEF) atua como o mecanismo financeiro da Convenção.

As Partes estabeleceram:

- a) Um Grupo de Trabalho no Artigo 8j relacionado a comunidades indígenas e locais que, até abril de 2010, realizou seis encontros;
- b) Um Grupo de Trabalho Aberto Ad Hoc sobre Acesso e Repartição de Benefícios que, até abril de 2010, realizou nove encontros;
- c) Um Grupo de Trabalho Aberto sobre Revisão da Implementação da Convenção, que realizou seu terceiro encontro em maio de 2010.

3.4. Encontros

A COP realizou nove encontros programados. Foram aprovados programas de trabalho em diversas áreas temáticas (biodiversidade florestal, águas interiores, áreas marinhas e costeiras, áreas secas e sub-úmidas, biodiversidade agrícola, ecossistemas de montanhas e ilhas), bem como identificados diferentes problemas e desafios transversais, tais como transferência de tecnologias e cooperação, conhecimento tradicional relacionado à biodiversidade, acesso e repartição de benefícios oriundos do uso de recursos genéticos, e sensibilização pública e educação.

O nono encontro da COP foi realizado em Bonn, Alemanha, em maio de 2008. Ele foi precedido pelo quarto encontro das Partes do Protocolo de Cartagena sobre Biossegurança. O 10º encontro da COP está programado para ser realizado de 18 à 29 de outubro em Nagóia, Japão. Ele será precedido pelo quinto encontro das Partes do Protocolo de Cartagena sobre Biossegurança.

3.5. Endereço

Secretariat of the Convention on Biological Diversity (CBD)
World Trade Centre, Suite 800
413 Saint Jacques Street - Montreal, Quebec, H2Y 1N9 Canada
Tel : +1 514 288 2220
Fax: +1 514 288 6588
Site: <http://www.cbd.int>

4. FUNDO MULTILATERAL PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PROTOCOLO DE MONTREAL

Secretariado para a Convenção de Viena para a Proteção da Camada de Ozônio e o Protocolo de Montreal sobre Substâncias que Empobrecem a Camada de Ozônio (o Secretariado do Ozônio)

4.1. Propósito

O Secretariado do Ozônio serve as Partes da Convenção de Viena para Proteção da Camada de Ozônio (Convenção de Viena), o Protocolo de Montreal sobre Substâncias que Empobrecem a Camada de Ozônio (o Protocolo de Montreal) e seus órgãos secundários. O Secretariado do Ozônio foi formalmente estabelecido e teve seus direitos definidos pelo artigo 7 da Convenção de Viena e artigo 12 do Protocolo de Montreal.

O objetivo da Convenção e do Protocolo é a eliminação global de substâncias que empobrecem a camada de ozônio, com base no desenvolvimento do conhecimento científico, levando em conta considerações técnicas e econômicas e tendo em mente as necessidades dos países em desenvolvimento.

Nós últimos 20 anos, esforços globais no âmbito da Convenção e do Protocolo eliminaram a produção e consumo de mais de 98% do nível histórico de substâncias destruidoras do ozônio (SDOs). A eliminação dos 2% restantes está programada para ser alcançada até 2030. Por conta de a maioria dos SDOs ser composta de potentes gases para o aquecimento global, o Protocolo de Montreal evitou a emissão de pelo menos 11 bilhões de toneladas de CO₂ equivalente, tornando-se um importante instrumento internacional nos esforços para mitigar a mudança do clima.

Aos países em desenvolvimento foi pedido, no âmbito do Protocolo, para diminuir a produção e consumo de clorofluorcarbono, halons e tetracloro de carbono até 1º de Janeiro de 2010, seguindo um período de carência de 10 anos. Em maio de 2010, indicadores revelaram que a maioria dos países em desenvolvimento havia cumprido com tais recomendações.

4.2. Evolução

O Fundo Multilateral do Protocolo de Montreal foi estabelecido naquela cidade pelo artigo 10 do Protocolo para fomentar todos os custos incrementais acordados pelos países em desenvolvimento na implementação de medidas de controle que visem a proteção e a recuperação da camada de ozônio.

O Protocolo também estabeleceu um Comitê Executivo e um Secretariado para o Fundo. Desde 1991, as Partes do Protocolo decidiram reabastecer o Fundo sete vezes, em um total de US\$ 2.875 bilhões. Em 2008, as Partes decidiram reabastecer o Fundo

com adicionais US\$ 490 milhões pelo triênio 2009-11. As contribuições aos Fundos são feitas pelos países desenvolvidos em bases avaliadas regularmente.

Em 2009, a Convenção e o Protocolo se tornaram os primeiros tratados a conseguir ratificação universal e também o mais aderidos dos acordos da história da ONU, com 196 estados participantes.

No Brasil, o Fundo é coordenado pelo Ministério do Meio Ambiente, pela Secretaria de mudanças climáticas e qualidade ambiental e pela Coordenação de proteção da camada de ozônio. Sua execução é feita por meio de unidades de implementação e monitoramento e pelo PNUD. O Fundo ainda opera por meio de quatro agências implementadoras dos projetos aprovados: a) PNUMA; b) PNUD; c) Organização das Nações Unidas para o desenvolvimento industrial (UNIDO); d) BIRD.

4.3. Endereço

Multilateral Fund for the Implementation of the Montreal Protocol, Suite 4100
1000, de la Gauchetière Street West - Montreal, Quebec H3B 4W5 Canada
Tel: +1 514 282 1122
Fax: +1 514 282 0068
Site: <http://www.multilateralfund.org>

Aviso nº 823 - C. Civil.

Em 25 de novembro de 2010.

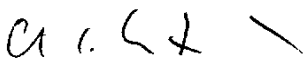
A Sua Excelência o Senhor
Senador HERÁCLITO FORTES
Primeiro Secretário do Senado Federal

Assunto: Indicação de autoridade.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem na qual o Excelentíssimo Senhor Presidente da República submete à consideração dessa Casa o nome do Senhor JORGE D'ESCRAGNOLLE TAUNAY FILHO, Ministro de Primeira Classe da Carreira de Diplomata do Quadro Permanente do Ministério das Relações Exteriores, para exercer o cargo de Delegado Permanente do Brasil junto à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), sediada em Montreal, Canadá.

Atenciosamente,


CARLOS E. ESTEVES LIMA
Ministro de Estado Chefe da Casa Civil
da Presidência da República, interino

(À Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional)

Publicado no DSF, de 26/11/2010.