

RELATÓRIO DE GESTÃO

DELEGAÇÃO PERMANENTE DO BRASIL JUNTO À ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI) EMBAIXADOR JORGE D'ESCRAGNOLLE TAUNAY FILHO

O presente relatório abrange o período de minha gestão à frente da Representação Permanente do Brasil junto à Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), iniciada em 11 de julho de 2011, e contém informações sobre a atuação do Brasil junto à OACI e aos dois organismos internacionais com Secretariados situados em Montreal, cujo acompanhamento foi a esta Delegação designado pelo Decreto N° 6.055, de 6 de março de 2007, a saber: a Convenção sobre Diversidade Biológica (CDB) e o Fundo Multilateral para Implementação do Protocolo de Montreal sobre Substâncias que Destroem a Camada de Ozônio.

O relatório a seguir está dividido em três seções, que tratam de cada um dos organismos acima mencionados, subdivididas em introdução, ações realizadas, principais dificuldades encontradas e sugestões para o próximo Representante Permanente.

I - Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)

a) INTRODUÇÃO

A OACI, sediada em Montreal (Canadá), é o principal foro multilateral dedicado à elaboração da legislação que rege a aviação civil internacional. Fundada em dezembro de 1945, a Organização é responsável pelo estabelecimento de padrões e práticas recomendadas para a aviação civil internacional, os quais, por sua vez, são incorporados pelos 191 Estados-membros, com todas as repercussões técnicas e econômicas correspondentes, por meio de processo que envolve grupos de especialistas (reunidos em fóruns técnicos e na Comissão de Navegação Aérea) que se reportam aos foros de decisão política (o Conselho e a Assembleia).

Seu objetivo principal é o desenvolvimento "seguro e ordenado" do transporte aéreo internacional com base na "igualdade de oportunidades", a ser realizado de modo "sadio e econômico", com vistas a prevenir o "desperdício econômico produzido por uma competição excessiva".

Trata-se de Organização de grande importância para o Brasil. O País é hoje o 10º maior mercado mundial no setor da aviação e, segundo projeções, poderá tornar-se o 5º maior mercado em 20 anos, além de ser sede de importante empresa fabricante de aeronaves. Como reflexo de sua atuação no campo da aviação civil, o Brasil integra, como membro eleito ininterruptamente desde o estabelecimento da OACI, em 1947, o Grupo I do Conselho da Organização ("Estados de importância maior para o transporte aéreo").

O processo decisório da Organização concentrou-se, historicamente, em questões de coordenação técnica e regulação econômica, ainda que haja permanente sobreposição entre os temas.

Os assuntos de coordenação técnica são normalmente trazidos à Organização por intermédio do Secretariado, em consultas com os Estados-membros e a indústria, e debatidos por painéis de especialistas. Em seguida, os temas são levados à Comissão de Navegação Aérea (ANC), câmara de 19 especialistas nomeados pelo Conselho com mandato pessoal (na qual o Brasil tem tido permanentemente assento, na figura de especialistas oriundos do Comando da Aeronáutica). A ANC se reporta, por sua vez, ao Conselho da OACI, que tem competência para aditar novos padrões e práticas recomendadas e encaminhá-las, por meio do Secretariado, aos Estados-membros.

O Conselho, composto por 36 Estados-Membros eleitos a cada três anos (durante as Assembleias da Organização), conta com estrutura de comitês, com número de membros mais restrito, que se reúne previamente às três sessões anuais do Conselho. Esses comitês são dedicados aos seguintes temas: i) transporte aéreo em geral e segurança operacional (ATC - Comitê de Transporte Aéreo); ii) medidas de segurança contra a interferência ilícita (UIC - Comitê de Interferência Ilícita); iii) serviços de navegação aérea (JSC - Comitê de Apoio Conjunto aos Serviços de Navegação Aérea); e iv) outros temas, de natureza administrativa, como finanças, recursos humanos, cooperação técnica, relações com o país anfitrião, e governança e eficácia. Ademais, em 2014, foi instituído Grupo Consultivo sobre Meio Ambiente no âmbito do Conselho, dedicado, sobretudo, ao estabelecimento de medidas globais baseadas em critérios de mercado para redução da emissão de gás carbônico pela aviação civil internacional (GMBMs).

Os temas de regulação econômica têm seu processo decisório concentrado nos supracitados Comitê de Transporte Aéreo, que têm contado com a presença constante do Brasil entre seus membros. Iniciativas de ampla repercussão econômica e técnica normalmente são discutidas em conferências e reuniões de alto-nível que pautam as decisões dos comitês, da ANC e do Conselho, a exemplo da VI Conferência sobre Transporte Aéreo de 2013, da Conferência Climática de Alto-Nível, que se realizará em maio de 2016, ou da Conferência de Alto-Nível sobre Segurança Operacional, realizada em fevereiro de 2015.

Decisões aditadas no Conselho que digam respeito a temas técnicos transformam-se em Padrões e Práticas Recomendadas (SARPs), com adoção imediata três meses após comunicação aos Estados, por meio de incorporação aos "Anexos" à Convenção de Chicago de 1944, constituinte da Organização. A observância das SARPs é obrigatória, caso não haja notificação formal do Estado-membro à OACI em sentido contrário.

Decisões do Conselho podem também ser submetidas à Assembleia da OACI, em sessão integrada por todos os 191 Estados-Membros, quando haja indicação na Convenção tornando tal submissão obrigatória (caso dos relatórios anuais do Conselho) ou quando tal encaminhamento seja discricionariamente proposto e acordado pelo Conselho.

Na Assembleia, decisões de orientação política superior são normalmente transformadas em Resoluções que pautarão os trabalhos da Organização no triênio subsequente. Da mesma forma, são tomadas outras decisões previstas pela Convenção - como a eleição dos membros do Conselho pelo próximo triênio e de sua Presidência.

Novos temas, como mudança climática, navegação aérea orbital e suborbital, sistemas de rastreamento de aeronaves, veículos aéreos não-tripulados e segurança cibernética, juntaram-se nos últimos anos à gama de prioridades da Organização, que cumpre também função destacada na cooperação técnica e na assistência a países em desenvolvimento.

b) AÇÕES REALIZADAS

Os quase cinco anos de minha gestão à frente da Delegação brasileira, segunda chefia assumida por um diplomata desde 2007 (anteriormente a chefia do Posto coubera a oficiais oriundos do Comando da Aeronáutica), foram marcados pela construção das agendas da 38^a Assembleia, realizada em 2013, e da 39^a, a realizar-se em setembro e outubro de 2016. Os objetivos estratégicos da Organização no período relacionaram-se às áreas de (a) segurança operacional, (b) eficiência e capacitação da navegação aérea, (c) segurança contra a interferência ilícita e facilitação do trânsito de pessoas e cargas, (d) desenvolvimento econômico do transporte aéreo e (e) proteção ao meio ambiente.

Em termos políticos, o Brasil foi reeleito para o Conselho, em 2013, com a maior votação entre os países que integram o Grupo I, revertendo a tendência de declínio no número de votos que o País vinha recebendo em Assembleias anteriores. Da mesma forma, o Brasil participou ativamente das negociações que conduziram às eleições da Secretária-Geral Fang Liu (2015), chinesa, e do Presidente do Conselho Olumuyiwa Benard Aliu (2013), nigeriano. Ambos contaram com o decisivo apoio brasileiro.

Em termos de diretrizes técnicas para a aviação, a agenda da Organização foi diversificada, com novas iniciativas em todos os domínios cobertos pelo seu mandato, e especial ênfase nos seguintes temas: i) proteção ao meio ambiente (com novos padrões obrigatórios de emissão de CO₂ para fabricantes e importantes progressos nas negociações voltadas para a criação de mecanismo de mercado global com vistas à redução dessas emissões - GMBM); ii) regulação econômica na direção da liberalização do transporte aéreo mundial; iii) novas tecnologias de identificação de passageiros, passaportes eletrônicos e controle de fronteiras; iv) cooperação e assistência técnica e a iniciativa "Nenhum País Deixado Para Trás" ("No Country Left Behind"); v) segurança operacional e automatização da pilotagem; vi) navegação aérea e o plano de melhoria por blocos dos sistemas de aviação (ASBU); vii) aspectos econômicos da regulação de aeroportos e recomendações relativas a obtenção de fundos, financiamento e gestão de infraestrutura; viii) novas ferramentas e política de dados estatísticos da aviação; ix) aumento no número de membros do Conselho e da Comissão de Navegação Aérea (ANC); x) política sobre ruídos de aeronaves e qualidade do ar; xi) política de instrução para a aeronáutica civil; xii) implantação de Plano Global para a Segurança Operacional da Aviação e Plano Mundial de Navegação Aérea, utilizando mecanismos de notificação regionais e mundiais; e xiii) sistemas de aeronaves pilotadas à distância.

Ademais do acompanhamento das assembleias, das sessões do Conselho da Organização, do trabalho da Comissão de Navegação Aérea (ANC) e das atividades dos comitês e órgãos correlatos que se ocupam de temas pertinentes à OACI, esta Representação Permanente ocupa-se, ainda, do acompanhamento das diversas atividades que integram o intenso calendário de eventos da organização, seja por meio da participação direta do Chefe do Posto e de seus assessores, seja por intermédio da atuação

de autoridades visitantes responsáveis nos diversos órgãos da administração pública brasileira por questões relacionadas com a aviação civil internacional.

Listo, a seguir, a partir dos mais recentes, os principais eventos acompanhados por esta Representação ao longo de minha gestão (à exceção da cerimônia de comemoração dos 70 anos da Convenção de Chicago, realizada em Chicago, Estados Unidos, à qual compareci, os demais eventos relacionados ocorreram na sede da OACI, em Montreal):

- Reunião do Grupo de Alto Nível sobre Mecanismos de Mercado Globais da OACI, 24 a 25 de fevereiro de 2016
- Comitê Jurídico - 36ª Sessão, 30 de novembro a 3 de dezembro de 2015
- Fórum Mundial sobre Aviação da OACI, 23 a 25 de novembro de 2015
- 11º Simpósio e Exposição de Documentos de Viagem de Leitura Mecânica (MRTDs), 14 a 16 de outubro de 2015
 - Associações Globais em Aviação para reduzir as emissões (E-GAP) - Multiplicando as medidas ambientais, 16 a 17 de setembro de 2015
 - Simpósio global CAPSCA da OACI-OMS, 28 a 30 de abril de 2015
 - Simpósio de Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas(RPAS), 23 a 25 de março de 2015
 - Simpósio Aeroespacial OACI/UNOOSA, 18 a 20 de março de 2015
 - 2ª Conferência de Alto Nível sobre Segurança Operacional (HLSC), 2 a 5 de fevereiro de 2015
 - Celebração dos 70 anos da Convenção de Chicago, 8 de dezembro de 2014 (Chicago, Estados Unidos)
 - Voando com Segurança - Os desafios da Aviação Civil no Século XXI, 4 de dezembro de 2014
 - 2º Simpósio NGAP, 3 a 4 de dezembro de 2014
 - 8ª Reunião do Painel de Facilitação, 24 a 28 de novembro de 2014
 - Simpósio sobre Inovação em Segurança da Aviação, 21 a 23 de outubro de 2014
 - Simpósio Classe Executiva da OACI 2014 (IBC2014), 14 a 16 de outubro de 2014
 - 10º Simpósio e Exposição de Documentos de Viagem de Leitura Mecânica (MRTDs), Biometria e Segurança de Fronteira, 7 a 9 de outubro de 2014
 - Simpósio Global sobre Cooperação na Aviação (GACS) 2014: Construindo uma Cooperação para o futuro Aviação Civil, 30 de setembro a 3 de outubro de 2014
 - Seminário sobre Meio Ambiente: Abastecendo a Aviação com Tecnologia Verde, 9 a 10 de setembro de 2014
 - Grupo de Trabalho sobre Novas Tecnologias (NTWG), Solicitação de informação de Provedores, 21 a 25 de julho de 2014
 - Reunião sobre Meteorologia Departamental 2014, 7 a 18 de julho de 2014
 - 22ª Reunião do Grupo de Aconselhamento Técnico sobre Documentos de Viagem de Leitura Mecânica (TAG/MRTD/22), 21 a 23 de maio de 2014
 - Simpósio sobre Perda de Controle em Voo (LOCI), 20 a 22 de maio de 2014
 - Reunião Multidisciplinar sobre Rastreamento Global, 12 a 13 de maio de 2014
 - 2º Simpósio sobre Transporte Aéreo da OACI (IATS 2014), 7 a 8 de maio de 2014
 - Conferência Diplomática para Emendar a Convenção de Tóquio de 1963, 26 de março a 4 de abril de 2014
 - Simpósio e Workshops sobre Técnicas Avançadas ATM, 4 a 6 de novembro de 2013

- 9º Simpósio e Exposição de Documentos de Viagem de Leitura Mecânica da OACI (MRTDs), Biometria e Segurança de Fronteira, 22 a 24 outubro de 2013
- Assembleia - 38ª Sessão da Assembleia, 24 de setembro a 4 de outubro de 2013
- Demonstração de Ferramentas Eletrônicas 2013 (SET13), 23 de setembro de 2013
- Simpósio Pré-Assembleia OACI/McGill, 2013, 21 a 22 de setembro de 2013
- Conferência sobre Regulação de Modos Emergentes do Transporte Aeroespacial, 24 a 25 de maio de 2013
- Simpósio da OACI sobre Aviação e Mudança Climática, 14 a 16 de maio de 2013
- Comitê Jurídico - 35ª Sessão, 6 a 15 de maio de 2013 - Seminário Técnico sobre Requerimentos de Proficiência de Língua da OACI (LPRs), 25 a 27 de março de 2013
- Reunião de Coordenação Global PIRG-RASG, 19 de março de 2013
- 6ª Conferência Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6), 17 a 22 de março de 2013
- 21ª Reunião do Grupo de Aconselhamento Técnico em Documentos de Viagem de Leitura Mecânica (TAG/MRTD/21), 10 a 12 de dezembro de 2012
- 2ª Reunião do Subcomitê Especial do Comitê Jurídico para Modernização da Convenção de Tóquio incluindo o tema dos Passageiros Indisciplinados, 3 a 7 de dezembro de 2012
- 12ª Conferência sobre Navegação Aérea da OACI, 19 a 30 de novembro de 2012
- Assistência para Ação - Seminário sobre Aviação e Mudança Climática (ACLI), 23 a 24 de outubro de 2012
- 7ª Reunião do Painel de Facilitação, 22 a 26 de outubro de 2012
- Simpósio e Workshops de Navegação baseadas em Desempenho (PBN), 16 a 19 de outubro de 2012
- 8º Simpósio e Exposição de Documentos de Viagem de Leitura Mecânica da OACI (MRTDs), Biometria e Padrões de Segurança, 10 a 12 de outubro de 2012
- Conferência de Alto Nível sobre Segurança da Aviação Civil, 12 a 14 de setembro de 2012
- Subcomitê Especial do Comitê Jurídico, 22 a 25 de maio de 2012
- Simpósio sobre Transporte Aéreo da OACI, 18 a 20 de abril de 2012
- Simpósio da OACI sobre Organizações Regionais de Vigilância de Segurança Operacional (RSOOs), 26 a 28 de outubro de 2011
- Workshop da OACI sobre Aviação e Combustíveis Alternativos Sustentáveis (SUSTAF), 18 a 20 de outubro de 2011
- Simpósio Global de Indústria de Navegação Aérea; Preparação para a 12ª Conferência de Navegação Aérea, 20 a 23 de setembro de 2011
- 8º Simpósio e Exposição de Documentos de Viagem de Leitura Mecânica da OACI (MRTDs), Biometria e Padrões de Segurança, 12 a 15 de setembro de 2011
- 20ª Reunião do Grupo de Aconselhamento Técnico sobre Documentos de Viagem de Leitura Mecânica (TAG/MRTD/20), 7 a 9 de setembro de 2011
- Simpósio e Fórum de Sistemas de gestão de riscos associados à fatiga (FRMS), 30 de agosto a 2 de setembro de 2011

Passo em revista de maneira mais detida, a seguir, tópicos sobre as principais negociações no âmbito dos temas mencionados no parágrafo 16.

MEIO AMBIENTE E MUDANÇA CLIMÁTICA

Com relação ao meio ambiente, a aviação civil internacional, assim como a navegação marítima internacional, foi excluída da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança Climática (UNFCCC) e do Protocolo de Quioto, tendo em vista seu caráter interdependente, o qual impossibilita soluções e compromissos unilaterais dos países. Assim sendo, a agenda da OACI no que diz respeito a esse tema foi dominada pela proposta de criação de padrão de emissões de gás carbônico para aeronaves, de medidas globais baseadas em critérios de mercado para redução da emissão de gás carbônico pela aviação civil (GMBMs) e de sistema de avaliação do uso de combustíveis alternativos.

Em 2012, a União Europeia tentou introduzir, unilateralmente, mecanismo de comércio de emissões, conhecido como EU/ETS ("European Union Emission Trade Scheme"). A medida foi largamente percebida pelas demais regiões como ameaça à soberania dos países de origem de voos intercontinentais para os países europeus, tendo em vista a cobrança de imposto extraterritorial que se configurou. Nesse sentido, considerando a forte oposição ao esquema de países como Brasil, EUA e China foi iniciada discussão, no âmbito da OACI, de sistema global de MBMs para a aviação internacional.

Em outubro de 2013, a Assembleia aprovou a Resolução A38-18, com mandato de desenvolvimento de sistema de quantificação do impacto, mitigação e compensação de emissões de gás carbônico pela aviação e crescimento neutro em carbono após 2020. O Brasil apresentou reserva a essa última decisão incorporada à resolução aprovada pela Assembleia. Com vistas à consecução dos objetivos determinados na resolução, a Assembleia definiu cesta de medidas que preveem, dentre outras, o estabelecimento de esquema de MBMs, medidas tecnológicas e operacionais, bem como o uso de combustíveis alternativos.

Em fevereiro de 2014, o Conselho estabeleceu "mapa do caminho", e criou o Grupo Consultivo sobre Meio Ambiente (EAG), integrado por 17 países, inclusive o Brasil. O EAG reuniu-se quinze vezes em 3 anos, tendo trabalhado a partir de proposta inicial, elaborada pelo Secretariado, de sistema de compensações global obrigatório, com base em subsídios técnicos relativos à mensuração das emissões e recomendações de mecanismos de medição, notificação e verificação (MRV) provenientes do Comitê sobre Proteção Ambiental da Aviação (CAEP), no qual o Brasil atua de formaativa e construtiva. O Brasil teve participação importante ao longo das negociações mantidas no âmbito do EAG. Dentre as propostas examinadas pelo grupo, aquela que hoje parece reunir as melhores possibilidades de consenso no âmbito da Organização é a chamada proposta de abordagem por rotas ("Route based approach"), apresentada pelo País.

A abordagem por rotas foi amplamente contemplada em proposta de projeto de resolução apresentado ao Conselho pelo seu Presidente, Benard Aliu, em novembro de 2015, que conduziu posteriormente à criação de Grupo de Alto-Nível sobre MBMs Globais (HLG GMBM), integrado por altas autoridades da área de aviação civil de 18 países membros do Conselho selecionados pelo Presidente Benard Aliu, dentre eles o Brasil, representado no Grupo pelo Diretor-Presidente da ANAC, Doutor Marcelo dos Pachecos Guarany. O HLG foi criado com o objetivo de finalizar a minuta de Resolução a ser apresentada à 39ª Assembleia da Organização, em setembro/outubro de 2016. O Grupo, que se reuniu em fevereiro de 2016, deverá ter segundo encontro em meados de abril, com vistas a finalizar proposta de projeto de resolução. O resultado será

encaminhado ao Encontro de Alto-Nível sobre Esquema Global de MBMs, a ser realizado, em Montreal, de 11 a 13 de maio de 2016.

O cerne do debate tem sido a maneira de conciliar dois princípios fundamentais dos regimes internacionais de mudanças climáticas e de aviação civil. O primeiro deles é o de "responsabilidade comuns, porém diferenciadas" (CBDR), segundo o qual os países desenvolvidos devem dar contribuição maior à solução do desafio das mudanças climáticas. Tal princípio é caro os países em desenvolvimento, sobretudo os BRICS. O segundo é o princípio de "não discriminação", consagrado nos artigos 1º, 11 e 15 da Convenção de Chicago, o qual proíbe a aplicação de regras diferenciadas para aeronaves de diferentes países. Este princípio é enfatizado pelos países desenvolvidos. A proposta atualmente em discussão, que tem por base a abordagem sugerida pelo Brasil, tem potencial de reunir ambos os princípios e alcançar consenso. O texto em discussão propõe implementação em estágios, com base nos níveis de emissão de carbono de cada rota internacional, e isenção para países menos desenvolvidos ou com baixas emissões de carbono na aviação civil.

Após a 39ª sessão da Assembleia, espera-se que o Conselho comece a adotar Padrões e Práticas Recomendadas para implementação do esquema, de modo que se possa dar início à mensuração de emissões das companhias aéreas a partir de 2018, e à aprovação de legislações nacionais antes de 2020.

Ao longo do processo, o Brasil tem sido uma das lideranças da discussão ambiental na Organização. A atuação brasileira nas negociações do Acordo de Paris e a prioridade dada à utilização de créditos de carbono de mercados existentes (Mecanismo de Desenvolvimento Limpo do Protocolo de Quioto e o Mecanismo de Desenvolvimento Sustentável do Acordo de Paris) tem se refletido também na OACI e nas negociações sobre seu esquema de MBMs.

REGULAÇÃO ECONÔMICA

O principal tema a mobilizar a Organização no que se relaciona à regulação econômica foi a discussão em torno de uma visão de longo prazo para liberalização da aviação civil e a aprovação de princípios básicos de proteção ao consumidor. O debate é resultado da 6ª Conferência Mundial sobre Transporte Aéreo, realizada em 2013 (as anteriores foram realizadas em 1977, 1980, 1985, 1992, 1994 e 2003) e foram redigidos por comissão ad hoc do Painel de Regulação do Transporte Aéreo (com presença de representantes brasileiros).

Ainda que os princípios não tenham aplicabilidade normativa imediata e que representem um "guia de inspiração" (de acordo com documento adotado em 2015), a visão de "longo prazo" poderá, no futuro, traduzir-se na negociação de novo acordo comercial de âmbito global. Os princípios foram aprovados pelo Conselho em 2015 após consultas aos Estados e aposição de reservas por escrito da parte da Argentina e verbais da parte das representações da Bolívia e da Venezuela.

O texto final fala em "busca de uma contínua liberalização do transporte aéreo", guiada pelo "respeito aos mais altos níveis de segurança operacional e segurança em geral" e pelo "princípio da igualdade e equidade de oportunidades para todos os Estados e partes interessadas".

SEGURANÇA OPERACIONAL E SEGURANÇA CONTRA ATOS ILÍCITOS

Dois acidentes maiores tiveram grande influência na pauta da Organização nos últimos anos, o desaparecimento do voo MH 370 da Malaysia Airlines, em 8 de março de 2014, sobre o oceano Índico, na rota Kuala Lumpur-Beijing e a derrubada do voo MH 17, da mesma companhia, em 17 de julho de 2014, sobre território ucraniano, na rota Amsterdã-Kuala Lumpur. O primeiro acidente levou às discussões sobre o desenvolvimento de um novo regime de rastreamento de aeronaves e o segundo à criação de um Repositório de Informações sobre Zonas de Conflito e outras medidas ainda em desenvolvimento.

Quanto ao rastreamento de aeronaves, durante a mais recente sessão do Conselho, em março de 2016, foram aprovados novos requisitos instrumentais, com aviões sendo obrigados a instalarem, até 2021, novos mecanismos, que permitirão o rastreamento, minuto-a-minuto, de aeronaves em casos de emergência (a opção tecnológica e seus custos ficando a cargo de cada companhia aérea - se GPS, GLONASS, ADS-B por satélite ou outra opção) e a cada 15 minutos em situações normais. Operadores aéreos também deverão atualizar mecanismos de gravação de voo (a chamada "caixa-preta") para um novo padrão capaz de gravar conversações por um total de 25 horas.

Com relação às zonas de conflito, a atuação da OACI foi pautada por seu caráter técnico e de busca por aprimoramento de padrões e práticas recomendadas, sem intenção de atribuição de culpa pela derrubada do voo. Eventuais consequências e sanções políticas tiveram sua discussão restrita ao Conselho de Segurança das Nações Unidas. No que toca à OACI, uma Força Tarefa sobre Riscos para a Aviação Civil em Zonas de Conflito foi criada ainda em 2014, com participação brasileira. Um de seus principais resultados foi a criação de um diretório online, em caráter experimental, com notificações dos Estados-membros sobre possíveis riscos à aviação civil provenientes de zonas de conflito. Sua operação foi iniciada em 2015 e deverá, neste ano, ser revisada, com vistas a entrar em novo estágio. Outros grupos de trabalho estão também revisando a Convenção de Chicago, outros tratados relativos à aviação civil, bem como os Padrões e Práticas Recomendadas da OACI, no que diz respeito à responsabilidade dos Estados e dos operadores ao sobrevoar zonas de conflito, podendo, no futuro, serem propostas revisões no sentido de reforçar o marco regulatório da proteção da aviação civil em zonas de conflito.

Ademais, dos temas supracitados, ainda na área de segurança, em 2013, por solicitação dos representantes da Associação de Familiares e Amigos das Vítimas do Voo Gol 1907, O trágico acidente aéreo que envolveu, em 29 de setembro de 2006, aeronave da empresa Gol e jato Embraer Legacy 600, de propriedade da empresa norte-americana ExcelAir Inc, causando a morte dos 154 passageiros e tripulação a bordo do voo Gol 1907, foi trazido à atenção da Representação Permanente do Brasil junto à OACI, que fez levantamento relativo à praxe da Organização no que se refere a investigação de acidentes e apuração de responsabilidades. Deu-se conhecimento à SERE do fato de que, tradicionalmente, a apuração de acidentes está voltada sobretudo para a prevenção de futuras ocorrências similares e não para a apuração de responsabilidades. Posteriormente, em cumprimento a instruções dessa SERE, foi dado conhecimento à Delegação dos Estados Unidos junto à Organização do interesse brasileiro em realizar consultas bilaterais sobre o assunto, ao abrigo do Artigo 84 da Convenção de Chicago, que regula

o mecanismo de solução de disputas entre Estados contratantes. Acordou-se que reunião bilateral sobre o assunto será realizada no próximo dia 16 de março, em Washington D.C., na sede da Chancelaria brasileira.

ESCRITÓRIO REGIONAL DA OACI PARA AMÉRICA DO SUL

Em fevereiro de 2016, o Secretariado da OACI aprovou a extensão do mandato do brasileiro Franklin Hoyer à frente do Escritório Regional da Organização em Lima. Em decorrência de limitações impostas pelas regras de política de pessoal vigentes na OACI em 2013, quando de sua recondução ao cargo de Diretor Regional, o mandato de quatro anos de Hoyer poderia ter sido interrompido, por limite de idade, em fevereiro de 2016, quando o funcionário brasileiro completou 63 anos. Processo seletivo colocado em marcha pela Organização em 2015 para a designação de substituto resultou inócuo, não tendo os nomes propostos sido considerados adequados pelo Secretariado. Diante do impasse decorrente do voto do Secretariado às candidaturas inicialmente apresentadas, e após entendimentos mantidos com a Direção da ANAC e com o Diretor Regional Hoyer, gestionei pela manutenção do funcionário brasileiro à frente do Escritório Regional, com base em alterações supervenientes nas regras de pessoal da OACI (que estenderam a 65 anos a idade-limite de aposentadoria dos funcionários da Organização). Após consulta informal aos representantes permanentes da região, que unanimemente manifestaram apreço pela atuação de Hoyer à frente do Escritório de Lima, foi transmitido ao Presidente do Conselho, Benard Aliu, e à Secretária-Geral da Organização, Fang Liu, o interesse do Brasil na permanência de Hoyer à frente do Escritório Regional até a conclusão de seu mandato. Em sua 207^a sessão, o Conselho recomendou a extensão, em caráter excepcional, do referido mandato, recomendação essa acatada pelo Secretariado.

c) DIFICULDADES ENCONTRADAS

A mais objetiva das dificuldades enfrentadas pelo País na Organização diz respeito ao atraso no pagamento da contribuição brasileira entre 2014 e o fim de 2015, em decorrência do qual o Brasil tornou-se o único membro do Grupo I do Conselho da OACI a ter seu direito de voto retirado durante uma sessão do Conselho, a 206^a. O pagamento das parcelas atrasadas em fins de 2015 permitiu a retomada da participação plena do país na Organização em 2016. Permite-me observar, a propósito, que, ainda que a normalidade da atuação do País na Organização não tenha sido fundamentalmente comprometida durante o período de inadimplência, a relevância da aviação civil para o País, o prestígio de que goza o Brasil na OACI e o forte vínculo simbólico, que, na figura de Alberto Santos Dumont, une de forma perene o País à história da aviação, não podem estar condicionados, no futuro, à repetição de situações semelhantes.

d) SUGESTÕES

A natureza multidisciplinar da aviação civil torna importante a coordenação entre as várias instituições com responsabilidade legal sobre o tema no Brasil, especialmente a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), o Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica (DECEA) e o Ministério das Relações Exteriores (MRE), instituições envolvidas com a OACI desde a sua criação, e, em determinados temas, a Secretaria da Aviação Civil da Presidência da República (SAC)e o Departamento da Polícia Federal (DPF). A falta de uma instância coordenadora em Brasília, a exemplo do Grupo Interministerial (GI) da Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização

Marítima Internacional (CCA-IMO), torna por vezes a coordenação interna brasileira mais trabalhosa. Benefícios ao trabalho da Delegação, que conta com assessores técnicos provenientes da ANAC, DECEA, PF e MRE em sua composição (todos com credenciamento como Representantes Alternos junto à Organização), poderiam ser auferidos com a criação de um grupo coordenador em Brasília.

II - Convenção sobre a Diversidade Biológica (CDB)

a) INTRODUÇÃO

A Convenção sobre a Diversidade Biológica foi aberta para assinaturas durante a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (chamada "Cúpula da Terra"), realizada no Rio de Janeiro em junho de 1992. Foi o resultado de processo negociador iniciado em 1988 no âmbito do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), que culminou com a adoção do texto na Conferência de Nairóbi, Quênia, em maio de 1992. Seus objetivos centrais são os de garantir a conservação da diversidade biológica global, a utilização sustentável desses recursos, e a partilha justa e equitativa dos benefícios advindos da sua utilização. O Brasil foi um dos 168 signatários originais da Convenção.

Com o intuito de manter a implementação da CDB sob análise, seu Artigo 23 estabeleceu a Conferência das Partes (COP), autoridade máxima para os assuntos relativos à Convenção. As reuniões da COP têm sede variável e, desde 2000, periodicidade bienal. A sua 13^a edição será realizada em Cancún no período de 4 a 17 de dezembro de 2016. A COP tem poder, dentre outros, para decidir sobre a adoção de Protocolos, Emendas e Anexos à Convenção, bem como criar Órgãos Subsidiários.

Até o momento, dois Protocolos foram adotados pelas COPs. O primeiro, adotado em 2000 e em vigor desde 2003, foi o Protocolo de Cartagena sobre Biossegurança, cujo objetivo é o de proteger a diversidade biológica dos potenciais riscos apresentados pelos organismos vivos modificados resultantes da biotecnologia moderna. É central, nas discussões no âmbito do Protocolo, o princípio da abordagem precautória, o qual estabelece que, o ônus da prova de segurança recai sobre quem propõe utilizar nova tecnologia sobre a qual não haja consenso na comunidade científica a respeito dos riscos para o público e o meio ambiente. O Brasil é Parte do Protocolo desde 2004.

O segundo Protocolo a ser estabelecido pela COP da CDB foi o de Nagoia sobre Acesso a Recursos Genéticos e Repartição Justa e Equitativa dos Benefícios Derivados de sua Utilização, adotado em 2010, e cuja entrada em vigor se deu já durante minha gestão, em outubro de 2014. O objetivo desse Protocolo é o de criar segurança jurídica e transparência para fornecedores e utilizadores de recursos genéticos e conhecimentos tradicionais. O Brasil assinou o Protocolo em 2011, mas ainda não é Parte, não havendo ratificado o texto.

Dentre os órgãos subsidiários no âmbito da CDB, o principal é o Órgão Subsidiário de Assessoria Científica, Técnica e Tecnológica (SBSTTA), estabelecido pelo Artigo 25 da Convenção, o qual desde 2011 tem se reunido em Montreal com periodicidade anual. Até o momento já foram realizadas 19 reuniões do SBSTTA. Participam das reuniões representantes de todas as Partes da Convenção. O SBSTTA tem por objetivo prover informações à COP e aos demais órgãos sobre a situação da

biodiversidade global. Ademais, em 2014 a COP criou o Órgão Subsidiário sobre Implementação (SBI), em substituição ao Grupo de Trabalho de Revisão da Implementação da Convenção, com o objetivo de informar a COP sobre o estado da implementação da CDB, bem como de auxiliar os Estados-Parte a tomar as medidas necessárias para dar eficácia ao acordo. A primeira reunião do SBI será realizada em Montreal, em abril de 2016.

A CDB tem em sua estrutura, ainda, dois grupos de trabalho. Em 2000, a COP criou o Grupo de Trabalho sobre a Implementação do Artigo 8j e Dispositivos Relacionados da Convenção (GT-8j), cujo objetivo é o de reforçar o papel e a participação das comunidades indígenas e locais na realização dos objetivos da CDB. O grupo reuniu-se 9 vezes até o momento, e, desde 2011, tem se reunido bienalmente em Montreal. Há, ainda, o Grupo de Trabalho sobre Áreas Protegidas, cuja última reunião ocorreu em 2008, portanto antes de minha gestão.

Com o intuito de organizar as referidas reuniões, de promover objetivos da CDB e a cooperação internacional nessa área, bem como de executar as tarefas determinadas pela COP, foi estabelecido, pelo Artigo 24 da Convenção, o Secretariado, com sede em Montreal desde 1996. O órgão é institucionalmente ligado ao PNUMA, cuja sede é em Nairóbi.

b) AÇÕES REALIZADAS

Durante minha gestão à frente da Delegação Permanente do Brasil em Montreal, foram realizadas duas Conferências das Partes da CDB, a COP 11 (outubro de 2012, na Índia) e a COP 12 (outubro de 2014, na República da Coreia). Ademais, entre 2011 e 2015 foram realizadas em Montreal 5 reuniões do Órgão Subsidiário de Assessoria Científica, Técnica e Tecnológica (SBSTTA) - 15^a à 19^a -, com periodicidade anual. O Grupo de Trabalho sobre a Implementação do Artigo 8j e Dispositivos Relacionados da Convenção (GT-8j) reuniu-se nesta cidade em 2011, 2013 e 2015. O Grupo de Trabalho de Revisão da Implementação da Convenção, por sua vez, reuniu-se em Montreal 2 vezes, em 2012 e em 2014. Ressalto, ainda, que o documento final da Rio+20, intitulado "O Futuro que Queremos", reconheceu o papel central da biodiversidade na garantia do desenvolvimento sustentável e, nesse sentido, solicitou que sejam envidados maiores esforços para a implementação da CDB.

Pude contar, nas reuniões no âmbito da CDB, com a participação decisiva de representantes da Divisão do Meio Ambiente do Itamaraty, bem como de outros órgãos da Esplanada, em especial o Ministério do Meio Ambiente. A participação desses representantes têm sido essenciais, na medida em que esses funcionários acompanham todas as reuniões, em Montreal e em outros locais, sobre o tema, cuja natureza é profundamente técnica.

Também essencial foi o contato com o Secretário Executivo da CDB, o brasileiro Bráulio Ferreira de Souza Dias, eleito para o período de 2011-2014, e cujo contrato foi posteriormente renovado para o período 2014-2017. Em contatos com o Doutor Bráulio, pude ter informações importantes sobre os principais temas discutidos no âmbito da Convenção, bem como sobre temas de interesse específico ao Brasil. A presença do Doutor Bráulio em muito facilitou o acesso ao Secretariado da CDB.

Dentre os principais temas tratados nesse período estão os seguintes: i) implementação do Plano Estratégico para a Biodiversidade 2011-2020 e das Metas de Aichi; ii) relação entre biodiversidade e biocombustíveis; iii) biodiversidade insular, marinha e costeira; e iv) temas novos e emergentes, incluindo biologia sintética.

O Plano Estratégico para a Biodiversidade 2011-2020 e as Metas de Aichi foram aprovados pela COP 10, realizada em Nagoia, Japão, em 2010. O Plano tem por objetivo promover a implementação efetiva da Convenção, por meio da 20 Metas de Aichi, e estabelecer base comum e flexível para o estabelecimento de metas nacionais, as quais são apresentadas ao Secretariado e aos demais países por meio dos Planos de Ação e Estratégias Nacionais para a Biodiversidade (NBSAPS).

Ao longo de minha gestão, o SBSTTA tem tratado da implementação do Plano Estratégico 2011-2020. Em sua 15^a reunião, o órgão aprovou proposta de marco conceitual e da lista sugestiva de indicadores para medir a implementação do Plano, no qual o Brasil logrou garantir flexibilidade para que cada Estado possa analisar, no marco de suas Estratégias e Planos de Ação Nacionais, como melhor utilizá-los. O Brasil tem enfatizado, ainda, a necessidade de suporte financeiro e técnico para a utilização dos indicadores pelos países em desenvolvimento. A COP 12, por recomendação do SBSTTA 17, tomou nota das necessidades técnicas e científicas para a implementação das Metas de Aichi, e solicitou ao Secretariado que elaborasse relatório sobre possíveis maneiras de supri-las, bem como de fortalecer a capacidade dos países em desenvolvimento. No SUBSTTA 19, a lista de indicadores aprovada na COP 11 foi revisada, e houve consenso sobre a necessidade de revisão adicional por pares e análise do SBSTTA 20 e no SBI 1 para Decisão final da COP 13.

Quanto aos biocombustíveis e seu impacto na biodiversidade, os documentos apresentados pelo Secretariado têm ressaltado os aspectos negativos dessa tecnologia. O Brasil vem trabalhando para que sejam aprovadas visões mais equilibradas sobre o assunto no âmbito das reuniões do SBSTTA e nas COPs. Após recomendação do SBSTTA 16, a COP 11 aprovou recomendações mais equilibradas sobre o tema, na qual convida as partes a considerar os biocombustíveis na revisão de suas Estratégias e Planos de Ação Nacionais sobre Biodiversidade. A COP 11 recomendou ademais, que os países utilizem as ferramentas disponíveis para avaliar o impacto da produção e consumo de biocombustíveis na biodiversidade, bem como desenvolvam inventários nacionais de áreas de alto valor para a biodiversidade e de importância para comunidade indígenas e locais, e identifiquem as áreas mais propensas à produção de biocombustíveis.

Com relação à biodiversidade insular, marinha e costeira, as Partes da CDB se comprometeram, por meio da 11^a Meta de Aichi, a adotar medidas de conservação para pelo menos 10% das suas áreas marinhas. A respeito, o documento final da Rio+20 ressaltou a importância de medidas de conservação baseadas em áreas, incluindo áreas marinhas protegidas, como instrumento de conservação da diversidade biológica e do uso sustentável de seus componentes. A COP 11 solicitou ao Secretariado da CDB a organização de seminários sobre o assunto, com o intuito de consolidar as melhores práticas em planejamento espacial marinho com vistas ao estabelecimento de áreas protegidas. O resultado desses seminários foi debatido no âmbito do SBSTTA, em especial no que se refere às áreas marinhas de importância ecológica e biológica (EBSAs), definidas como regiões importantes para a conservação dos ecossistemas marinhos. No

órgão, o Brasil tem defendido que a descrição de EBSAs permaneça como exercício científico, não prescritivo e não mandatório.

Ademais dos temas supracitados, a CDB tem discutido a inclusão na agenda de temas novos e emergentes, tais como a biologia sintética. A primeira se trata de disciplina emergente que utiliza princípios de engenharia para projetar e montar componentes biológicos. Na COP 11, a Partes reconheceram a necessidade de considerar os potenciais impactos positivos e negativos de componentes, organismos e produtos resultantes de técnicas de biologia sintética para a conservação e uso sustentável da biodiversidade. Para tanto, solicitaram que o Secretariado apresentasse relatório sobre o assunto na COP 12, contendo informações sobre os potenciais impactos positivos e negativos dos componentes, organismos e produtos resultantes de técnicas de biologia sintética para a conservação e uso sustentável da biodiversidade, bem como possíveis lacunas e sobreposições aos dispositivos da CDB. A COP 12, com base no relatório, decidiu estabelecer Grupo Técnico Ad Hoc sobre o assunto. O Grupo se reuniu diversas vezes ao longo de 2015, e deverá apresentar resultados ao SBSTTA 20. O Brasil tem defendido a aplicação da abordagem precautória no uso de técnicas de biologia sintética.

Outros temas frequentemente tratados no âmbito das reuniões da CDB foram: i) biodiversidade e mudança do clima; ii) geo-engenharia; iii) biodiversidade para erradicação da pobreza; iv) biodiversidade e saúde; e v) mobilização de recursos.

c) DIFICULDADES ENCONTRADAS

Encontrei, durante minhas gestões, duas dificuldades principais ao lidar com os temas da CDB, ambas explicadas pelo momento de profundas restrições orçamentárias: a impossibilidade de acompanhar as reuniões fora de Montreal, e o atraso no pagamento das contribuições brasileiras ao Secretariado.

Muito embora a maior parte das reuniões da CDB, como as do SBSTTA, do GT-8j e do SBI se realizem em Montreal, as principais reuniões em termos de tomada de decisão, as Conferências das Partes, costumam ocorrer em outras partes do mundo. As restrições orçamentárias impediram a minha participação, ou a de colaboradores meus, nas COPs, de forma que se perde a continuidade no seguimento do tema. Ainda que a Delegação Permanente seja informada por escrito dos resultados das referidas reuniões, a não participação presencial dificulta a compreensão total das negociações. Assim sendo, o Posto fica dependente da participação nas reuniões em Montreal de representantes de Brasília, os quais têm tido maior participação nos demais eventos no âmbito da CDB.

Quanto às contribuições ao Secretariado da CDB, efetuadas em Nairóbi, para o PNUD, o Brasil deve hoje US\$ 915.187,00 ao Fundo Fiduciário da Convenção sobre a Diversidade Biológica, referente aos anos de 2015 e 2016, e US\$ 315.285,00 ao Fundo Fiduciário do Protocolo de Cartagena, também relativos aos anos de 2015 e 2016. Caso não quite sua dívida até a COP 13, a ser realizada em Cancún, México, no período de 4 a 17 de dezembro de 2016, o Brasil não poderá ser eleito para o Bureau da Conferência das Partes. A situação é agravada pelo fato de que o Secretário Geral da CDB é brasileiro. O atraso nos pagamentos tem sequestrado a agenda de minhas conversas com o Secretariado, e deixado o Brasil em posição negociadora mais frágil, em regime internacional tão importante para o detentor de 13% da biodiversidade mundial e 22% das espécies do planeta.

d) SUGESTÕES

No meu entendimento, é fundamental que o Posto mantenha contato estreito com o Secretariado da CDB, bem como com os diplomatas da Divisão do Meio Ambiente do Itamaraty e, por intermédio desses, com os funcionários do Ministério do Meio Ambiente. Por meio desse contato a Delegação Permanente poderá estar informada sobre todos os aspectos das negociações e decisões tomadas no âmbito da CDB. Tão logo a situação orçamentária o permita, seria importante que o Posto acompanhasse as reuniões no âmbito da Convenção que forem realizadas fora de Montreal. Cabe, ainda, manter contato com a Embaixada brasileira em Nairóbi a respeito dos temas orçamentários do Secretariado da CDB.

Quanto à substância, será necessário assegurar-se, nas próximas reuniões, de que o SBSTTA cumpra seu mandato em estrita observância ao disposto no art. 25 da CDB e no seu "modus operandi", acordado pela Decisão VIII/10 (COP-8) e reiterado pela Decisão IX/29 (COP-9). Embora o SBSTTA tenha sido criado para a prestação de aconselhamento científico, técnico e tecnológico sobre a implementação da Convenção, nos últimos anos, alguns países vêm tentando transformar a natureza técnica das atribuições do SBSTTA, por meio da aprovação, em suas reuniões, de recomendações políticas que extrapolam suas funções. As próximas delegações deverão estar atentas a este assunto.

III - Fundo Multilateral do Protocolo de Montreal

a) INTRODUÇÃO

O Protocolo de Montreal sobre Substâncias que Destroem a Camada de Ozônio, acordado em 1987 e em vigor desde 1989, é parte do arcabouço jurídico estabelecido pelo Convenção de Viena para a Proteção da Camada de Ozônio, de 1985. Tem por objetivo eliminar gradativamente o uso de substâncias como o clorofluorcarbono (CFC) e hidroclorofluorcarbono (HCFC), que estão relacionadas à destruição da camada de ozônio. O Brasil é Parte do Protocolo desde 1990.

A 2ª Reunião das Partes do Protocolo, realizada em Londres em 1990, criou o Fundo Multilateral do Protocolo de Montreal, com o objetivo de auxiliar países em desenvolvimento, definidos no Artigo 5 do Protocolo de Montreal, a eliminarem ou reduzirem a produção e consumo de substâncias que destroem a camada de ozônio, dentro de cronograma acordado pelas Partes. Atualmente, 147 das 197 Partes do Protocolo de Montreal, dentre elas o Brasil, atendem a esses critérios.

O Fundo Multilateral é administrado por Comitê Executivo, encarregado, inter alia, de elaborar regras de avaliação e aprovar programas e projetos domésticos elegíveis para o recebimento de recursos financeiros. O Comitê é composto por 7 países desenvolvidos e 7 países em desenvolvimento, e já se reuniu em 75 ocasiões, nas quais aprovou, no total, cerca US\$ 3 bilhões para a execução de projetos, incluindo de conversão industrial, assistência técnica, formação e capacitação. O órgão, que se reunia três vezes por ano até 2014, reúne-se atualmente duas vezes ao ano. Para auxiliar o Comitê Executivo em suas tarefas, foi estabelecido o Secretariado do Fundo Multilateral, com sede em Montreal.

b) AÇÕES REALIZADAS

Ao longo de minha gestão, foram realizadas 12 reuniões do Comitê Executivo do Fundo Multilateral, sendo 8 em Montreal e 4 em outras localidades (uma em Bali, duas em Bangkok e uma em Paris). Nesse período, o Brasil foi membro nominal do Comitê apenas no ano de 2015, durante a 74^a e a 75^a reuniões. No entanto, há acordo de reciprocidade com países latino-americanos, por meio do qual representantes de todos os países interessados integram a delegação do país membro do Comitê. Desta forma o Brasil se fez representar em todas as reuniões anteriores a 2015.

Entre 2011 e 2015 (64^a a 75^a reuniões do Comitê Executivo), as sucessivas Delegações brasileiras lograram aprovar o financiamento pelo Fundo Multilateral da primeira e da segunda etapas do Programa Brasileiro de Eliminação de Hidrofluorcarbonos (PBH), no valor total de US\$ 58.412.705,00.

O financiamento da primeira fase do PBH, no valor de US\$ 19.597.166,00 foi aprovado pelo Comitê Executivo durante a sua 64^a reunião, realizada em Montreal em 2011. Na ocasião, a Delegação brasileira logrou responder satisfatoriamente aos questionamentos dos demais países sobre a proposta, assim viabilizando a sua aprovação. O financiamento assegurado pelo Brasil para a primeira etapa do PBH beneficiou diversas grandes empresas dos setores de manufatura de espumas e de serviços de refrigeração e ar-condicionado. O montante total, de acordo com a praxe do Fundo, é liberado em 5 parcelas, à medida que os recursos são executados. Nesse sentido, nas reuniões sucessivas à aprovação da primeira etapa do PBH, a atuação brasileira teve por objetivo comprovar os avanços na implementação do Programa, e assegurar a liberação dos recursos. A transferência da última parcela foi aprovada durante a 75^a reunião do Comitê Executivo, em 2015. Espera-se que a maior parte dos projetos da primeira etapa do PBH seja concluída até o final de 2016.

Quanto à segunda fase dos Programas Nacionais de Eliminação de Hidrofluorcarbonos, referente ao período de 2016 a 2020, as Delegações brasileiras lograram, entre a 65^a e a 74^a reuniões do Comitê Executivo, evitar estabelecimento de critérios adicionais para a aprovação de projetos, que pudessem restringir a alocação de recursos do Fundo a ações em países em desenvolvimento. Os critérios foram aprovados durante a 74^a reunião, realizada em Montreal em 2015, com aumentos expressivos nas margens de financiamento de setor importantes para o Brasil, o de manufatura de espumas.

A aprovação desses critérios ainda em 2015, viabilizou a apresentação, e aprovação, da solicitação de financiamento para a segunda etapa do Plano Brasileiro de Eliminação de HCFCs (PBH) durante a 75^a reunião do Comitê, também em 2015. A Delegação brasileira negociou a aprovação de US\$ 38.815.539,00 para a segunda etapa, dos quais US\$ 7.107.717,00 foram liberados para a primeira parcela de implementação. Esses recursos beneficiarão direta e indiretamente mais de 700 pequenas, médias e grandes empresas dos setores que terão que converter suas linhas de produção ou equipamentos para tecnologias que não utilizem HCFC como insumo, tais como manufaturas de espumas, manufatura de equipamentos de refrigeração e ar-condicionado, e serviços em refrigeração e ar-condicionado (especialmente setor supermercadista). Em

contrapartida, o Brasil comprometeu-se a reduzir em 45% seu consumo de HCFC até 2021, redução já prevista na estratégia do Ministério do Meio Ambiente.

Contei, nas negociações no âmbito do Comitê Executivo ao longo desses anos, com o valioso apoio dos diplomatas da Divisão de Clima, Ozônio e Segurança Química (DCLIMA) do Itamaraty, bem como dos funcionários do Ministério do Meio Ambiente. Para tanto, tem sido importante o auxílio financeiro do Secretariado do Fundo Multilateral, por meio da iniciativa de fortalecimento institucional dos países em desenvolvimento, a qual destina recursos para a capacitação de funcionários desses países, incluindo a participação de representantes nas reuniões do Comitê Executivo. A respeito, em grande parte por conta da atuação da delegação brasileira, a 47^a e a 75^a reuniões do Comitê decidiram aumentar em 28% o orçamento destinado ao fornecimento institucional dos países em desenvolvimento, valor que não era alterado desde 2001.

c) DIFICULDADES ENCONTRADAS

Assim como ocorre com a Convenção sobre a Diversidade Biológica, no âmbito do Protocolo de Montreal encontrei duas dificuldades principais: a impossibilidade de acompanhar as reuniões fora de Montreal, e o atraso no pagamento das contribuições brasileiras.

A maior parte das reuniões do Comitê Executivo é realizada em Montreal, mas durante minha gestão 25% delas ocorreram em outros locais. As Reuniões das Partes, por sua vez, via de regra são realizadas em outras cidades. Dessa forma, embora receba excelentes relatos escritos dos colegas em outros Postos, fica prejudicado o seguimento dos temas e das negociações no âmbito do Protocolo pela Delegação Permanente em Montreal.

Com relação às contribuições, o Brasil deve US\$ 874.721,00, referentes aos anos de 2004 a 2016. Essas contribuições são efetuadas por meio do PNUD, em Nairóbi. Embora não haja previsão de sanções para os países em atraso, o Brasil tem recebido, como dito anteriormente, grande apoio financeiro do Fundo Multilateral para a realização de projetos no País. O atraso, que já soma 12 anos, pode prejudicar a imagem e a posição negociadora do Brasil no regime de ozônio.

d) SUGESTÕES

É necessário que a Delegação Permanente siga dando todo o apoio à participação dos representantes brasileiros nas reuniões do Protocolo de Montreal, sobretudo os diplomatas da Divisão de Clima, Ozônio e Segurança Química (DCLIMA) do Itamaraty, e os funcionários do Ministério do Meio Ambiente, os quais têm seguindo as discussões nas reuniões dentro e fora de Montreal. Tão logo o permita a situação orçamentária do País, seria importante que o Chefe ou diplomatas do Posto pudessem acompanhar também as reuniões do Protocolo realizadas fora de Montreal. É importante, ainda, manter contato com a Embaixada brasileira em Nairóbi a respeito dos temas orçamentários do Protocolo de Montreal.